

Møte torsdag den 14. april 2011 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 76):

1. Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling
(Innst. 301 S (2010–2011))
2. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Solveig Horne, Harald T. Nesvik, Ib Thomsen og Øyvind Korsberg om lov om endringer i lov 24. februar 1995 nr. 12 om helligdager og helligdagsfred. (Avvikle åpningstidsbestemmelsene – herunder avskaffing av den såkalte «Brustad-bua»)
(Innst. 253 L (2010–2011), jf. Dokument 8:46 L (2010–2011))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om høyhastighetsbredbånd i hele Norge
(Innst. 276 S (2010–2011), jf. Dokument 8:71 S (2010–2011))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurranseevne i Norge
(Innst. 271 S (2010–2011), jf. Dokument 8:53 S (2010–2011))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Åge Starheim og Gjermond Hagesæter om snarest å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksølvlasten på 67 tonn
(Innst. 278 S (2010–2011), jf. Dokument 8:78 S (2010–2011))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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
(Innst. 279 S (2010–2011), jf. Dokument 8:80 S (2010–2011))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 80 Lødingvikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a) og auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011
(Innst. 248 S (2010–2011), jf. Prop. 63 S (2010–2011))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Gunnar Gundersen om konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen
(Innst. 249 S (2010–2011), jf. Dokument 8:62 S (2010–2011))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet og representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden
(Innst. 272 S (2010–2011), jf. Dokument 8:64 S (2010–2011) og Dokument 8:76 S (2010–2011))
10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen
(Innst. 277 S (2010–2011), jf. Dokument 8:77 S (2010–2011))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier
(Innst. 274 S (2010–2011), jf. Dokument 8:84 S (2010–2011))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om å opprette et offentlig register over trafikkskoletilbudene i landet
(Innst. 291 S (2010–2011), jf. Dokument 8:94 S (2010–2011))
13. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om endringer i lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. og lov 19. juni 1931 nr. 18 om Aktieselskapet Vinmonopolet
(Innst. 267 L (2010–2011), jf. Prop. 48 L (2010–2011))
14. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Svein Flåtten, Sonja Irene Sjøli, Henning Warloe og Elisabeth Aspaker om en langsiktig strategi for biomedisin
(Innst. 270 S (2010–2011), jf. Dokument 8:48 S (2010–2011))
15. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Laila Dāvøy og Hans Olav Syversen om tiltak for økt trygghet i byene
(Innst. 269 S (2010–2011), jf. Dokument 8:49 S (2010–2011))
16. Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgen Bekkevold, Laila Dāvøy, Rigmor Andersen Eide, Dagfinn Høybråten og Kjell Ingolf Ropstad om å legge ned de regionale helseforetakene og omgående å fryse alle omstillingsprosesser i lokalsykehusene
(Innst. 287 S (2010–2011), jf. Dokument 8:54 S (2010–2011))
17. Referat

Presidenten: Den innkalte vararepresentanten for Hedmark fylke, Eli *Skoland*, tar nå sete.

Representanten Linda C. Hofstad Helleland vil framsette et representantforslag.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:00:38]: På vegne av representantene Sonja Irene Sjøli, Olemic Thommesen og meg selv har jeg gleden av å fremsette et representantforslag om å styrke barns rettigheter og innflytelse i barnevernet.

Presidenten: Representanten Gjermund Hagesæter vil framsette et representantforslag.

Gjermund Hagesæter (FrP) [10:01:08]: På vegne av representantane Per-Willy Amundsen, Åge Starheim og meg sjølv har eg gleda av å setje fram eit representantforslag om å setje ned ein breitt samansett kommisjon som skal utarbeide forslag til ein betre integreringspolitikk for Noreg.

Presidenten: Representanten Christian Tybring-Gjedde vil framsette et representantforslag.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [10:01:44]: På vegne av stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Kenneth Svendsen og meg selv ønsker jeg å fremsette et representantforslag om å utvikle eiendoms-skatten.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene tas opp til behandling, vil presidenten informere om at møtet fortsetter utover kl. 16 til dagens kart er ferdigbehandlet.

Sak nr. 1 [10:02:12]

Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 301 S (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 3626)

Sak nr. 2 [10:02:22]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Solveig Horne, Harald T. Nesvik, Ib Thomsen og Øyvind Korsberg om lov om endringer i lov 24. februar 1995 nr. 12 om helligdager og helligdagsfred. (Utvikle åpningstidsbestemmelserne – herunder avskaffing av den såkalte «Brustad-bua») (Innst. 253 L (2010–2011), jf. Dokument 8:46 L (2010–2011))

Presidenten: Etter ønske fra familie- og kulturkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:03:38] (ordfører for saken): Dette representantforslaget fra Fremskrittspartiet omhandler utviklingen av åpningstidsbestemmelsene, herunder avskaffing av den såkalte Brustad-bua.

Lov av 24. februar 1995 nr. 12 om helligdager og helligdagsfred, eller enklere sagt og bedre kjent som helligdagsfredloven, slår fast at faste utsalgssteder som hovedregel skal holdes stengt på søndager og andre hellig- og høytidsdager. Fra denne hovedregelen er det en rekke unntak, bl.a. for utsalgssteder som selger blomster, planter og andre hageartikler, og utsalgssteder som i det vesentlige selger kiosk- eller dagligvarer, og som har en samlet salgsflate som ikke overskrider 100 m², den såkalte Brustad-bua.

Denne merknaden som jeg nå refererte til, og som omhandler dagens praksis og referanser til loven, er faktisk den eneste merknaden som det er enighet om i familie- og kulturkomiteen. Jeg ønsker derfor at de enkelte partier orienterer kort om sine merknader i saken, siden det er så stor uenighet som det er. Jeg går ut fra at fraksjonene i familie- og kulturkomiteen selv også ønsker å gjøre det.

Etter at åpningstidsloven ble opphevet i 2003, har det ikke vært statlige begrensninger på åpningstiden på hverdager. Denne endringen var helt nødvendig, og de endringene som ble gjort den gangen, har gitt oss mer fleksible og lokale løsninger. Høyre mener at den såkalte Brustad-bua ikke er hensiktsmessig, og at den har ført til en rekke tilpasninger som verken gagnar forbrukerne eller næringen. Det samme gjelder unntakene for utsalgssteder som i det vesentlige selger blomster, planter og andre hageartikler. Høyre og Fremskrittspartiet ønsker en bedre tilpasning av åpningstidene etter brukernes behov, og dagens unntak mener disse partiene kan virke konkurransevridende og er en unødvendig regulering av varehandelen.

Høyre mener det er viktig å ivareta arbeidstakernes rettigheter, samtidig som det foretas en liberalisering av åpningstidsbegrensningene. En revisjon av lovverket for å åpne for søndagsåpne butikker vil gi mer fleksible tilpasninger som naturlig vil variere med bransjetype, sted, lokale forhold osv.

Regjeringspartiene støtter ikke forslagene til endring i åpningstidsloven, men Høyre forutsetter at regjeringen vil følge utviklingen i kjølvannet av den endringen som er gjort, og at de ansatte i handelsnæringen vil få ivarett sine behov for helse, miljø og sikkerhet innenfor de al-

minnelige regler som gjelder arbeidsforhold i henhold til arbeidsmiljøloven.

Høyre mener ut fra dette at § 5 i lov om helligdager og helligdagsfred bør opprettholdes. Men Høyre mener også at loven må endres slik at det gis adgang til å holde åpent på alminnelige søndager. Derfor foreslår vi i denne saken at regjeringen må komme tilbake til Stortinget og legge frem en sak om revisjon av gjeldende lovverk slik at det blir mulig med søndagsåpne butikker.

Jeg ønsker å ta opp forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre.

Presidenten: Da har representanten Linda C. Hofstad Helleland tatt opp det forslaget hun refererte til.

Solveig Horne (FrP) [10:08:13]: Som saksordføreren har opplyst, har det ikke blitt gjort så mye med denne loven fra 2003 og til nå, i 2011.

I dag er vi altså i 2011, og verden er litt annerledes enn den var i 2003. Mye har skjedd den siste tiden. Vi er nå faktisk inne i den travleste tiden når det gjelder søndagsåpne butikker – eller plantesteder. I postkasser og aviser blir vi rent ned av reklame for alle de nye hageplantene og vårplantene fra Plantasjen og diverse andre hagesentre. Det er nesten så jeg har lyst til å be om en håndsopprekning fra dem som ikke går på Plantasjen og handler 1. påskedag, 2. påskedag, langfredag eller skjærtorsdag, når disse butikkene har åpent. Da er spørsmålet: Hva er forskjellen på å kjøpe planter og hageprodukter – det er det liksom ok å gjøre en helligdag – og det å kjøpe melk eller brød, som vi må ha reguleringer på?

I tillegg ser vi at det er en utglidning når det gjelder sortiment i disse bransjene som får lov til å ha åpent. Hvor mange har ikke vært på Plantasjen og sett at man kan kjøpe alt fra hageredskaper, grillutstyr, vaser, lys og servietter til hundemat og kaninfôr – det er ganske stor forskjell. Så vet vi at andre bransjer, f.eks. Jernia, ikke får lov til å ha åpent, fordi de selger en del kjøkkenutstyr – til forskjell fra Plantasjen. Dette oppfattes som en veldig forskjellsbehandling i enkelte bransjer.

Det går ikke an å holde et innlegg i denne salen om denne saken uten å nevne Brustad-bua. Åpningstidsreguleringene ble i praksis borte i 2003, med unntak av helligdager og en del fridager. Men så ble det opprettet et lite unntak, og det var hvis butikken var på under 100 kvadratmeter – da var det ok. Jeg skal ikke nevne navn, men det er en del representanter – sikkert småbarnsfedre også i familiekomiteen – som ofte går på ICA i Bogstadveien en søndag, fordi de kanskje har glemt å kjøpe bleier eller andre diverse ting, og må stå i kø i en liten butikk på 100 kvadratmeter. Vi ser at i butikkjeder over hele landet popper det opp butikk i butikken. Er det den utviklingen vi ønsker, at det blir gjort forskjell, og at vi lager små butikker som det er kø i? Det var vel ikke det som var meningen med dette. Det eneste vi kan gjøre i dag, er enten å gå i butikk i butikken, eller vi kan gå på Statoil eller 7-Eleven, hvis det er ting vi har glemt å kjøpe en søndag.

Men det er jo ikke sånn at det er et press om at folk må handle på en søndag. Det er jo noe som folk må få lov til

å bestemme selv. Det er mye som har forandret seg fram til i dag. Folk jobber annerledes, de jobber skift og turnus, og det er sånn at folk av og til har lyst til å handle på en søndag. Da må det være mulighet til det. Vi politikere må innrette oss etter det og vise at vi kan forandre dette. Det er ikke noe press, men det er en suksess i en stresst hverdag at en del butikker har åpent.

Nå er det mye snakk om Brustad-bua. Brustad-bua har jo blitt et begrep på folkemunne, og Sylvia Brustad måtte tåle mye pepper for akkurat dette. Jeg tenkte jeg skulle sitere fra ei som faktisk jobber i en slik butikk, for det er veldig mange som trives med å jobbe på søndager:

«Vi har masse blide kunder som handler her på søndager. Og fornøyde kunder inspirerer. Da er det moro å jobbe, selv når de fleste andre har fri.»

Det er et sitat fra Siv Monica Brustad. Hun jobber på søndager og er søster til Sylvia Brustad.

Men det som er viktig, hvis vi skal åpne for at flere fullsortimentsbutikker kan ha åpent på søndager, er at vi må passe på å ivareta arbeidstakernes rettigheter. Men verden har gått framover, og det er viktig at vi politikere nå følger med i tiden. Det må være opp til hver enkelt når man vil handle. Det er en etterspørsel etter dette. Jeg har ennå ikke sett at det har vært et stort press om å kunne handle klær klokka elleve verken en hverdag eller en helligdag, men la det likevel være mulig, slik at de som vil, kan få lov til å handle på den tiden av døgnet de selv ønsker det.

Med det vil jeg ta opp mindretallsforslaget fra Fremskrittspartiet.

Presidenten: Representanten Solveig Horne har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:13:45]: Kristelig Folkeparti står, som det framgår av innstillingen, sammen med flertallet i denne saken. Vi ser på regulering av åpningsstidsbestemmelsene og helligdagsfred som viktige spørsmål som har stor betydning for hverdagen til folk, og hverdagen til norske familier.

Statsråden skriver i sitt svarbrev til komiteen:

«Helligdagsloven skal verne om den alminnelige fred på søn- og helligdager ved blant annet å sette grenser for den kommersielle aktiviteten på disse dagene. Dette er, slik jeg ser det, fortsatt et viktig hensyn. Grenser for kommersiell aktivitet på søn- og helligdager bidrar til å bevare disse dagene som annerledes enn vanlige hverdager.»

Kristelig Folkeparti deler statsrådets syn på søndager og helligdager som annerledes enn vanlige hverdager. Vi er enig i at en grense for kommersiell aktivitet disse dagene er hensiktsmessig.

Kristelig Folkeparti har i innstillingen kommentert forslagsstillernes ønske om å «tilnærme seg temaet åpningsstider fra en prinsipiell side».

Det er naturlig, når man har liberalisme og markedstro som sitt prinsipielle utgangspunkt, at man vil overlate det meste til markedsmekanismene.

Kristelig Folkeparti mener imidlertid at vurderingen av hverdagen til folk, og de verdiene som gjør at folk kan

ha det godt sammen, er vel så viktig som markedet for å styre samfunnsutviklingen. Kristelig Folkeparti mener derfor at regulering av åpningstidene ikke alene kan avgjøres av tilbud og etterspørsel, men av hensynet til arbeidstakernes helligdagsfred. Vi må finne hensiktsmessige måter å regulere det på, sånn at vi hindrer utglidning i bransjer.

Formålet med helligdagsfreden er å bidra til at folk gis anledning til å ha helgefri, sørge for at én dag i uka er annerledes enn vanlige hverdager. Kristelig Folkepartis syn er at det er viktig å skjerme en dag i uka for kommersiell aktivitet, sånn at man sørger for at arbeidstakerne i varehandelen får mulighet til å ta fri på søndagene. For mange er dette en viktig del av kampen for et godt familieliv.

Da regjeringen Bondevik II la fram forslag om å oppheve lov av 26. juni 1998 nr. 43 om åpningstider for utsalgssteder, åpningstidsloven, ble regler om åpningstider for utsalgssteder på søndager og andre helligdager tatt inn i lov av 24. februar 1995 nr. 12 om helligdager og helligdagsfred. Den nye § 5 skulle bidra til bedre tilpasning av åpningstidene til brukernes behov, samtidig som søndagen, som er annerledes dag med begrenset handelsvirksomhet, ble opprettholdt.

Kristelig Folkeparti mener at det er grunn til å minne om det som var intensjonen bak unntakene i § 5 – ikke minst at det var snakk om utsalgssteder med begrenset omsetning av varer. Det er nødvendig med innstramming av bestemmelsene knyttet til vareutvalg for å unngå at dagens lovverk undergraves som følge av utglidning og uklar oppfattelse av lovens hensikt.

Kristelig Folkeparti fremmer forslag i tråd med det, og jeg tar da opp Kristelig Folkepartis forslag.

Som jeg sier, dette er en avveining mellom ulike hensyn. Det har stor betydning for folks hverdag og familieliv. Som politikere – som de fleste i salen her er – kjenner vi igjen hva det betyr for familielivet når man må fortelle ungene og andre i familien at man er nødt til å jobbe i helga, når ungene endelig får fri fra skolen. Nå er dette en langt større utfordring for mange i andre yrkesgrupper – ikke minst innenfor helse- og omsorgssektoren, der man er nødt til å jobbe hele uka igjennom for å holde hjulene i gang i viktige samfunnsinstitusjoner.

Jeg er veldig forundret over at Fremskrittspartiet tar det så langt ut at man velger å kjøre en så prinsipiell, så naiv tro på markedet som det eneste kriteriet for å vurdere så viktige bestemmelser knyttet til hva slags samfunn vi skal ha, hva slags muligheter folk skal ha for å ivareta familien. Det er et veldig klart eksempel på at her er det liberalisme, her er det den blinde troen på markedet som skal overstyre alt annet, selv om det ødelegger familienes mulighet til å være sammen, selv om det ødelegger familienes mulighet til å ha det godt sammen og ha fri sammen i helgene. Det er et veldig klart verdivalg fra Fremskrittspartiets side. Kristelig Folkeparti er glad for at flertallet har landet på en annen linje.

Presidenten: Representanten Øyvind Håbrekke har tatt opp det forslaget har refererte til.

Trine Skei Grande (V) [10:19:06]: Vi i Venstre vil gjerne presentere vårt syn i saken med en litt annen innfallsvinkel enn den Høyre og Fremskrittspartiet har, og den Kristelig Folkeparti har.

Det er klart at når en skal drøfte åpningstider i butikker, er det ulike hensyn som skal avveies, som det ble sagt fra Kristelig Folkeparti i det forrige innlegget. Jeg tror nok ikke, som Kristelig Folkeparti, at – for oss som bor like ved små Brustad-buer – det først og fremst er familiefedre og familiemødre som har vakt på søndag. Det er nok mange som vil spe på inntekten til studielån og andre ting, som har den type vakter.

Næringslivet vårt ser veldig forskjellig ut rundt om i landet, og der er det ulike hensyn som skal avveies. Derfor mener Venstre at når det gjelder åpningstider, burde det vært et kommunalt ansvar. Det burde vært kommunene som foretok de avveiningene. Det er klart at det er ulike hensyn rundt omkring i landet, det er ulike samfunn rundt omkring i landet, det er ulike behov rundt omkring i landet. Vi mener at lokalpolitikere er de beste til å vurdere hvordan åpningstidene skal være i deres butikker. Da kunne man ha tilpasset seg spesielle turistattraksjoner, spesielle næringslivsstrukturer eller spesielle samfunnsstrukturer. Det er klart at i en by som Oslo, med stor tilgang på studenter som ønsker søndagsjobbing, er dette kanskje et mindre problem enn det er et sted med andre typer familiestrukturer, med annen tilgang på folk til å gjøre de jobbene. Det er mange ulike hensyn som skal avveies, og vi tror at de hensynene avveies best lokalt.

Det har falt ut noen ord i forslaget som er omdelt, sånn at det kan se ut som om Venstre mener at regjeringen endrer lover. Men Venstre mener at det er Stortinget som endrer lover. Så «Stortinget ber regjeringen fremme et lovforslag som fjerner statlige begrensninger» skal det stå i den første setningen. Da har jeg klargjort dette fra talerstolen. Jeg tipper at det kanskje ikke er så mange andre som støtter det, selv om jeg skulle ønske at det var det.

Da har Venstre klargjort hva vi mener med forslaget: Vi ønsker en regulering av helligdagsfreden og av åpningstidene, men vi ønsker at den reguleringen skal legges lokalt, sånn at man får de avveiningene som Kristelig Folkeparti snakker om, med til lokaldemokratiet vårt, som vi mener er godt skikket til å foreta de avveiningene.

Presidenten: Representanten Trine Skei Grande har tatt opp det forslaget hun refererte til, som er en korrigert versjon av det forslaget som er omdelt på representantenes plasser.

Statsråd Rigmor Aasrud [10:22:04]: Det er flere grunner til at vi fortsatt ønsker å ha grenser for kommersiell aktivitet på søn- og helligdager. Jeg mener at søndagen bør være en annerledes dag som skiller seg fra andre dager i uken. Grenser for kommersiell aktivitet vil kunne bidra til dette. Åpningstidsbestemmelsene i helligdagsfredloven gir et vern for arbeidstakerne innen varehandelen mot søndagsarbeid. Siden restriksjonene på hverdager ble opphevet i 2003, har åpningstidene på hverdager i praksis blitt utvidet i mange tilfeller. Jeg tror at mange

vil ha forståelse for at arbeidstakere i lys av de lange åpningstidene i mange butikker på hverdager, har behov for å ha søndagen som en annerledes dag. Grenser for kommersiell aktivitet på søn- og helligdager vil kunne bidra til å hindre et økende press mot butikkeiere om å holde åpent på søn- og helligdager. Debatten som tidligere har vært rundt unntaksreglene i helligdagsfredloven, har vist et stort engasjement for å beholde én dag i uken som er skjermet for kommersiell aktivitet. Jeg har merket meg at komiteens medlemmer fra Høyre foreslår at det gis adgang til å holde åpent på alminnelige søndager. Dette ville føre til en uthuling av helligdagsfredlovens bestemmelser som jeg tror mange ikke ønsker.

Åpningstidsbestemmelsene har en lang forhistorie. § 5 i helligdagsfredloven, som ble vedtatt i 2003, pålegger at faste utsalgssteder som selger varer til forbrukere, skal holde stengt på helligdager. På jul-, påske- og pinseften skal de stenge kl. 16.00. Unntakene fra disse reglene er en direkte videreføring av tidligere lovgivning. Dette gjelder bl.a. unntaket for utsalgssteder som i det vesentlige selger blomster, planter og andre hageartikler, og unntaket for utsalgssteder som i det vesentlige selger kiosk- eller dagligvarer, og som ikke overstiger 100 m². I åpningstidsloven av 1998 ble disse unntakene innført for å foreta en tilpassning til det praktiske behovet og for å imøtegå den vanskelige grensedragningen mot salg av kioskvare. Åpningstidsloven av 1985 hadde unntak for bl.a. kiosksalg og for salg av blomster og planter. Når åpningstidsbestemmelsene nå igjen blir satt på dagsordenen, bør dette være med som et bakteppe.

For å ivareta praktiske behov er det en rekke unntak fra påbudet om å holde stengt på søn- og helligdager. Hvor grensene bør gå for unntaksreglene, og hvilke hensyn som bør tillegges vekt, vil det kunne være ulike oppfatninger om. Åpningstidsbestemmelsene i helligdagsfredloven var oppe til debatt i Stortinget både i 2008 og 2009. I et representantforslag fra fire stortingsrepresentanter fra Kristelig Folkeparti ble det foreslått at Stortinget skulle be regjeringen gjennom forskrift hindre omgåelse av åpningstidsbestemmelsene i helligdagsfredloven. I et annet representantforslag fra tre stortingsrepresentanter fra Fremskrittspartiet ble det foreslått å utvikle åpningstidsbestemmelsene. Og nå er spørsmålet igjen oppe til debatt.

Åpningstidsbestemmelsene skaper engasjement. Det er lett å se at opposisjonen i alle fall ikke er helt enig med seg selv i denne saken. Jeg mener at debatten om hvilket samfunn vi ønsker å ha, er viktig. Engasjementet rundt åpningstidsbestemmelsene mener jeg viser at det fortsatt er behov for å skjerme én dag i uken ved å sette grenser for den kommersielle aktiviteten på disse dagene.

Jeg merker meg at komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det er nødvendig med en innstramning av bestemmelser knyttet til vareutvalg for å unngå at dagens lovverk undergraves som følge av utglidning og uklar oppfattelse av lovens hensikt. Til dette vil jeg peke på at en eventuell utfyllende bestemmelse lett ville kunne by på nye og vanskelige avgrensingsproblemer hvor det kan oppstå tvil om tolkningen. Men jeg er helt enig i at bestemmelsene i helligdagsfredloven som tillater visse utsalgssteder

å ha åpent på søndager, ikke skal tøyes. Dommen hvor en kjøpmann i Troms nylig fikk straff for å ha holdt søndagsåpent i strid med reglene, vil kunne gi sterke signaler til bransjen om ikke å tøyne grensene for lovlig søndagshandel.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Solveig Horne (FrP) [10:26:52]: Jeg registrerer et utrolig sterkt engasjement fra statsråden med hensyn til helligdagsfredloven her i dette landet, og at det må være grenser for kommersialisering.

Jeg lurte på om statsråden har vært ute og sett at den ene butikken etter den andre nå åpner butikk-i-butikk. Da kan en jo stille seg spørsmålet om det vil si at hvis du har en butikk på 100 m², uthuler ikke den helligdagsfredloven, men hvis den er 105 eller 110 m², da uthuler den helligdagsfredloven.

Statsråden har i et brev til komiteen skrevet et svar på denne saken. Der står det at det ikke er «behov for eller hensiktsmessig med særskilte unntaksregler for lovlig søndagshandel». Da blir mitt spørsmål til statsråden: Hva legger statsråden i det?

Statsråd Rigmor Aasrud [10:27:49]: Som jeg skrev i mitt brev, mener jeg at de unntaksbestemmelser som per i dag finnes, er tilstrekkelig til at vi får gjort den nødvendige handelen som noen mener de trenger å gjøre på søndag, og jeg mener at det ikke er behov for nye unntaksbestemmelser utover de bestemmelsene som per i dag foreligger. Det vi skal handle, mener jeg vi klarer å handle med de reglene som finnes i dagens helligdagsfredlov, og jeg mener at det er viktig at vi setter noen grenser for hva vi skal åpne for på søndager.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:28:29]: Jeg hører statsråden si fra talerstolen at hun registrerer at opposisjonen ikke er helt enig med seg selv. Da må jeg si at jeg sitter og humrer litt fra plassen min her i salen. Det ser jo ikke ut til at posisjonen heller er helt enig med seg selv. For det er ganske sjelden at ingen representanter for de rød-grønne partiene skriver noen merknader i saken. Den eneste merkningen fra de rød-grønne partiene i denne saken er at de viser til statsrådets brev. Det er også første gangen jeg har vært med på å behandle en sak i denne sal hvor ingen av de rød-grønne stortingsrepresentantene tar ordet. Det synes jeg er litt spesielt, og jeg undrer meg på om det er en aldri så liten uenighet også internt i posisjonspartiene.

Men spørsmålet mitt til statsråden er hvorfor statsråden mener det er helt nødvendig for regulering av varehandelen å støtte dagens lovgivning.

Statsråd Rigmor Aasrud [10:29:44]: Som jeg sa i mitt innlegg, mener jeg det er fornuftig at vi har regler som setter noen grenser for kommersiell aktivitet på søn- og helligdager. Jeg mener dagens lovverk er en balansert avveining mellom forskjellige forhold, og at vi til en viss grad har funnet en balanse mellom det som er kiosker og dagligvareforretninger og andre aktiviteter som er knyttet til handel på søndager. Jeg mener at det ikke er behov for å finne noen nye regler for det.

Uansett: Hvis vi skal ha noen unntaksbestemmelser, vil det være grenseganger som må gås, og grenseganger vil være vanskelige. Derfor mener jeg at dagens regler er tilstrekkelige, og at vi har den nødvendige balansen som vi trenger for å få utført nødvendig handel på søndager, om vi måtte ha behov for det.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:30:50]: Statsråden viser til at det er uenighet i opposisjonen om dette spørsmålet, og det kan jeg bekrefte. Men nå er det fast praksis i Stortinget, får man si, at opposisjonen består av selvstendige partier med egne programmer også på dette området. Det som derimot er mer uvanlig, og det vi kan lese hver eneste dag i avisene i disse dager, er at posisjonen er uenig med seg selv i viktige spørsmål for land og folk.

Ellers trodde jeg for så vidt at statsråden ville ha gledet seg over at Kristelig Folkeparti av og til faktisk er enig med regjeringen i viktige verdispørsmål.

Men spørsmålet mitt går på det presset mot utgliding som statsråden selv refererte til, og en dom som forhåpentligvis setter en standard. Vil statsråden følge med i utviklingen i varehandelen og sikre at intensjonene med dagens regelverk ivaretas?

Statsråd Rigmor Aasrud [10:31:56]: På det er svaret ja. Vi følger nøye med på hvilke dispensasjoner som fylkesmennene innvilger når det gjelder søndagshandel, og vi har gått igjennom hvilke forskrifter som er iverksatt knyttet til typiske turiststeder, for kommunene kan søke om unntak fra reglene dersom det er stor turisttrafikk i området. Det er 57 forskrifter som er vedtatt rundt det. Vi følger nøye med på hvilke forskrifter som blir satt i verk, hvilke saker fylkesmannen behandler, hvilke søknader fylkesmannen innvilger, og hvilke søknader fylkesmannen gir avslag på, så det vil være en helt naturlig oppfølging for oss. Vi følger selvsagt også med på hvordan påtalemyndigheten behandler de sakene som kommer inn til dem.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

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

Ib Thomsen (FrP) [10:32:54]: En av de mer kuriøse konstruksjoner som er kommet fra politikernes hånd i Norge og her i Stortinget, er den såkalte Brustad-bua.

Butikker som holder til i store, lyse og luftige lokaler på hverdager, må på søndager flytte virksomheten til trange kott hvor kundene nærmest stables i høyden for å få plass.

Men verden har forandret seg. I dag er det vel ingen som på alvor mener at det vil være skadelig for forbrukerne om de får handle i like store butikker på søndager som ellers i uka.

Dagens lovgivning gir ellers mange urimelige utslag. For eksempel får Bunnpris drive søndagsåpne butikker bl.a. på Oppdal, Bjorli og Aspøya. Men på Åndalsnes er det ikke tillatt. Med andre ord: Det er behov for en opprydding i og oppmykning av denne loven.

Trenger du dagligvarer på søndager, kan du handle trangt, i Brustad-buer, eller du kan handle trangt og dyrt på en bensinstasjon. Store og billige matvarebutikker har altså ikke lov til å holde søndagsåpent.

Dette synes tydeligvis flertallet på Stortinget og den rød-grønne regjeringen er lurt og en god idé.

Reguleringer skaper alltid vanskelige grenseoppganger. For eksempel er butikker som må holde stengt på søndager, misfornøyd med det de oppfatter som et mistenkelig stort vareutvalg på hagesentrene, som altså har unntak og kan holde åpent. Hva skal hagesentrene ha lov til å selge? Statsråden nevnte noe, men utvalget er utvidet, og man tilbyr i dag et større vareutvalg.

Jeg forbyr, altså er jeg politiker. Av og til virker det som om det er en forutsetning for å være politiker at man har en stor trang til å forby saker og ting. Hva er det som får folk til å bruke politisk kapital til å forby farge-tv, rullebrett eller det å selge ferskt brød på lørdager, for å ta noen historiske eksempler. Tenk om vi kunne få flere politikere som gikk hjem en ettermiddag uten å føle at dagen var bortkastet hvis man ikke fikk forbudt noe.

Arild Stokkan-Grande (A) [10:35:31]: Man har i denne debatten snakket om at det hersker et visst kjøpepress overfor norske forbrukere, og at søndagshandel er en del av det kjøpepresset. Nå har vi i debatten også opplevd et talepress. Jeg vil benytte anledningen til å ta ordet bare for å avkrefte opposisjonens forsøk på å så tvil om hvorvidt posisjonspartiene står samlet i denne saken.

Når vi ikke hadde tegnet oss til debatt i utgangspunktet, er det fordi vi har en strålende statsråd i Rigmor Aasrud, som på en utmerket måte kan redegjøre for Arbeiderpartiets, Senterpartiets og SVs syn i denne saken, som det er rungende enighet om. Så vi kan bare avkrefte den påstanden.

Tidene forandrer seg. Da jeg vokste opp, var det vanlig at man handlet på lørdagen. Man tok med seg pappeske og handlet alt det man trengte i løpet av en uke og var ellers ikke på butikken resten av uka. Nå er man ofte på butikken flere ganger om dagen hver eneste dag i uka. Det legger selvfølgelig et press på dem som jobber i sektoren, men det fører også til et økt kjøpepress. Jeg tror nok at folk får handlet det de trenger også innenfor det regelverket vi har i dag. Men kanskje bør vi også stoppe opp og se på hvilket samfunn vi ønsker oss? Ønsker vi et samfunn hvor du skal kjøpe, være forbruker, hver eneste time i døgnet hver eneste dag i uka? Eller vil du skjerme noe av tiden i uka?

Jeg mener at vi har en ganske ok balansegang for dette i det lovverket som vi har i dag. Lovverket sikrer en stor grad av fleksibilitet for norske forbrukere, og det verner arbeidstakere i sektoren og sikrer dem noen fridager. Forbrukerne kan også ta noen dager med pause fra kjøpspresset, og kanskje nyte en fridag. Både som ansatt i butikk og som forbruker kan man en søndag være i marka og i skogen, ute i naturen, sammen med ungene og familien, i stedet for å stå i kø i butikken. Så den oppfordringen kan gå til oss alle: ut og nyt våren! Jeg tror nok at det lovverket vi har i dag, absolutt ivaretar både

hensynet til arbeidstakere og stor grad av fleksibilitet for forbrukere.

Peter N. Myhre (FrP) [10:38:33]: Det er altså enkelte ganger nødvendig å påpeke at samfunnet er i forandring. For dem av oss som er så gamle at vi husker 1960-årene, var det altså slik på den tiden at i de fleste husstander var det én inntekt – en var ute i heltidsarbeid. Så var det husmoren som var ute og handlet. Det foregikk som regel midt på dagen i ukens første dager.

Toinntektsfamiliene gjør at behovet for utvidede åpningstider øker. Det blir altså behov for å handle om kveldene, når folk har kommet hjem fra jobb, og i helgene. Så følger altså Arbeiderpartiet med, så vidt det er, med Brustad-bua, med hagesentrene og bensinstasjonbutikkene som har lov til å ha 50 m² ekstra i forhold til Brustad-buene. Men det går smått. Motstrebende følger Arbeiderpartiet langsomt etter. Nå fikk vi Matkjedeutvalgets innstilling i går. En viktig del av Matkjedeutvalgets innstilling er en drabelig kritikk av norsk dagligvarehandel fordi utvalget er så dårlig. Tar man en titt i Brustad-buene og i bensinstasjonbutikkene, så ser man at Matkjedeutvalget har rett. Utvalget er elendig, og det blir ikke noe bedre av de flotte ordene om helgedagsfred fra Kristelig Folkeparti og motstanden fra Arbeiderpartiet.

Jeg vil også si til foregående taler, Stokkan-Grande, som nevnte at arbeidstakerne må få lov til å ha noen fridager: Men i alle dager – at vi går inn for søndagsåpne butikker, betyr da ikke at de ansatte skal jobbe syv dager i uken. Jeg trodde det var mulig, også for en i Arbeiderpartiet, å forstå det etter alle disse årene med denne debatten. På samme måte som i alle andre bransjer, som også er blitt nevnt i denne debatten tidligere, i omsorgsyrkene f.eks., hvor det må være folk på plass, ikke bare syv dager i uken, men døgnet rundt, er det selvfølgelig her også ordninger som gjør at arbeidstakernes behov for fritid blir ivaretatt på en glimrende måte. Slik vil det også bli om butikkene får lov til å holde åpent på søndager.

Derfor fremmer Fremskrittspartiet de forslagene som er referert i saken, og som er i samsvar med slik det er i de fleste andre europeiske land. Dette er altså ikke noe ytterliggående forslag fra Fremskrittspartiet. Dette er mainstream åpningstidspolitik, slik vi ser det i våre naboland og andre europeiske land. Så la meg avslutningsvis, president, få oppfordre: Legg fortiden bak dere, og følg med i tiden!

Helt til slutt, for ordens skyld: Fremskrittspartiet kommer til å stemme subsidiært for Venstres forslag.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:42:24]: Jeg redegjorde i mitt forrige innlegg for Kristelig Folkepartis ståsted i debatten. Det som gjør at jeg tar ordet en gang til, er Fremskrittspartiets gjentatte raljering over det man kaller forbudspolitik og det at man liksom ikke tar på alvor at samfunnet er i forandring.

Vernet om helligdagsfreden er jo en del av vår kristne kulturarv. Det tror jeg er opplagt for de fleste. Samfunnet er i forandring – ja, men betyr det for Fremskrittspartiet at den kristne kulturarven er mindre viktig? Samfunnet er

i forandring – ja, men betyr det for Fremskrittspartiet at behovet til familiene for å være sammen er mindre viktig?

Vi skjønner også at en liberalisering av åpningstidsbestemmelsene ikke betyr at arbeidstakerne må jobbe sju dager i uken. Men for ganske mange familier er det faktisk ikke bare antall dager i uken man har fri, som teller, men antall dager man har fri *sammen*. Nå har jo arbeidstakerne gitt klart uttrykk for hvor de står i den saken. Det taler også for seg. Det er vel nettopp det som er verdikonservativ politikk, å ta på alvor at samfunnet forandrer seg, å tilpasse lover og regler ut fra at samfunnet forandrer seg, men å ta vare på noen grunnleggende verdier gjennom skiftende tider. Det er nettopp det som er verdikonservativ politikk. Det er nettopp det som er flertallets anliggende i denne saken – å verne om helligdagsfreden. Det at vi går i retning av et samfunn med økt kommersielt press, reduserer jo ikke behovet for å ha en dag som er annerledes i uken. Tvert imot taler jo samfunnsendringene for at det er ekstra viktig å ta vare på én dag i uken som annerledesdag, én dag i uken da vi faktisk har bedre tid – bedre tid sammen.

Jeg synes saken avdekker noen viktige forskjeller også når det gjelder verdivalg i politikken, og her synes jeg Fremskrittspartiet viser sitt sanne liberale ansikt.

Trine Skei Grande (V) [10:45:19]: Jeg syns for det første at Kristelig Folkeparti ikke skal framstille så negativt det å vise sitt sanne liberale ansikt. Det prøver Venstre å gjøre til enhver tid. Jeg er litt usikker på om Fremskrittspartiet egentlig gjør det. Men nok om det.

Det var egentlig Stokkan-Grande som fikk meg til å ta ordet. Jeg tipper at Stokkan-Grande og jeg har hatt en ganske lik oppvekst, i hvert fall kulturelt, og det gjør egentlig poenget mitt enda bedre – om at landet vårt er ulikt. Jeg vokste opp på et lite sted med to butikker, et samvirkelag og en familieeid matvarebutikk. Begge stengte kl. 17, og det er riktig, som Stokkan-Grande sier, at vi tok med eske på lørdag og handlet. Men fordi vi hadde en liten familieeid butikk i et lite lokalsamfunn, var det slik at hvis mamma hadde glemt å kjøpe fløte på søndag, og ville lage fastelavnsboller, så reiste hun opp til han Narve og fikk fløte sjøl om butikken ikke var åpen.

Det ville vært urimelig å ha slike åpningstider med den driftsstrukturen som Overhalla hadde på det tidspunktet, der det bare var en familieeid butikk, og det bare var familien som sto der. Jeg tror kanskje at hvis kommunestyret hadde fått valget, så hadde de ikke endret åpningstidene akkurat der og da, for det fungerte godt i lokalsamfunnet. Jeg må innrømme at for meg var det en stor overgang å flytte til denne store byen, der jeg ikke visste hvor man fikk tak i fløte hvis butikkene var stengt, for det var ingen Narve å ringe på hos på søndag og spørre om vi likevel kunne få fløte.

Landet vårt er forskjellig, driftsstrukturene er forskjellige, eiendomsstrukturene er forskjellige, hele samfunnsstrukturene våre er veldig forskjellige rundt omkring i landet, og det er derfor Venstre har fremmet dette forslaget. Vi tror at hvis kommunestyrene setter seg ned, så vil de klare å lage gode regler som ivaretar balansen i de en-

kelte lokalsamfunnene, de næringsstrukturene som er der, og at de tar opp i seg at tilgangen på arbeidskraft også er forskjellig.

Jeg syns at Brustad-bua, og andre ting, gjør det for lett å være et populistisk parti, og det er jeg litt forundret over at regjeringen ikke tar inn over seg. Det er *så* lett for Fremskrittspartiet å lage morsomheter rundt Brustad-buer, og det er *så* lett å lage morsomheter rundt politikeres reglement. Det å flytte makta – og debatten – ned til dem det faktisk angår, vil gjøre det litt vanskeligere å lage morsomheter og populistiske løsninger på hvor dumme vi politikere er som lager slike dumme løsninger. Så det å flytte makta ned vil også frata en muligheten for å lage morsomheter rundt den jobben vi gjør i denne sal, og det vil flytte makta dit hvor noen faktisk kan foreta avveiningen av hva det handler om å ha en åpningstid som ivaretar både næringsstruktur, familieliv og samfunnsstruktur i hvert enkelt lokalsamfunn.

Ib Thomsen (FrP) [10:48:31]: Brustad-bua er selvsagt ingen stor, avgjørende sak for det norske samfunnet, men det er et godt eksempel på en overdrivelse av – og en overivrig – regulering fra politisk hold i Norge og fra regjeringspartiene.

Argumentet om å beskytte fritiden til de ansatte er syltynt, og flere av representantene har vært innom akkurat dette. Det er mange som faktisk ønsker å jobbe på søndager, og som synes det er praktisk å jobbe på søndager, og det er en del av familieklubalen at man også kan jobbe på andre dager enn hverdager. Så det er ulike behov innenfor det området. Det er klart: Regelverket skal også holdes innenfor dette. Her er det jo ikke snakk om at man skal jobbe overtid og overtid, men at man holder seg innenfor bestemmelser.

Som man kanskje har fått med seg i det siste, er det en betydelig gruppe i Norge som ikke har helligdagene sine på søndager, men på andre dager i uken, f.eks. på fredager, og som gjerne jobber på søndager. Det skinner vel litt igjennom at Kristelig Folkeparti ønsker å ha søndagsfri fordi de ønsker et større oppmøte i kirken på søndager, og det er jo forståelig, for oppmøtet er dalende og fallende. Men jeg tror ikke dette er et avgjørende spørsmål for å få til det. USA, som har veldig liberale åpningstider, har et langt større besøk i sine kirker enn det man kan vise til i Norge, så det er nok andre grep Kristelig Folkeparti må ta for å få opp kirkebesøket. Jeg tror ikke størrelsen på butikken er avgjørende her.

Man kan gå inn på Rimis nettsider, og der har de funnet løsningen på hvordan de skal omgå dette regelverket: De bygger store butikker, lyse, flotte butikker, men så lager de en liten Brustad-bu inne i denne store butikken. Og på søndager så gjør de noen grep, flytter på noen varer og noe rekkverk, og så kan de altså holde åpent. Jeg kan referere litt til hva de skriver på Rimis nettsider, og de har funnet løsningen. Jeg synes det er rart at statsråden ikke kan gå inn og se på det, for her trikses og mikses det – så man får det til hvis man ønsker. Men det er jo ikke slik regelverket skal være.

Rimi skriver på sine sider:

«Selve Brustad-bua er utformet etter det nye Rimi-konseptet. – Vi har alle de vanligste hverdagsvarene i Brustad-bua vår, pluss litt til. Nå slipper kundene våre å dra på bensinstasjonen, de kan også handle rimelige varer hos oss på søndager.»
Så Rimi får det til der også.

Solveig Horne (FrP) [10:51:37]: Det er utrolig å høre på denne debatten og høre på argumentasjonen fra Kristelig Folkeparti og spesielt fra regjeringspartiene.

Det er som en tidligere taler sa: Dette er «mainstream». Det er jo ikke noe nytt Fremskrittspartiet kommer med i dag. Det som er ute i det daglige livet i Norge i dag, er, som foregående taler sa, butikk i butikk. Du får alle dagligvarene enten på 7-Eleven eller på Statoil eller på butikken i butikken. Og så har du Plantasjen. Er det slik at Plantasjen er helt fantastisk, at den ikke rammer helligdagsfreden? Når Kristelig Folkeparti kan stå her og begynne å stille spørsmål ved Fremskrittspartiets forhold til den kristne kulturarv og hvor viktig det er at familien skal være sammen, da blir dette et lavmål i denne debatten!

Ja, vet du hva, jeg skal ta meg selv som et eksempel. Jeg går tur på Solastranden en søndags formiddag med mine barn, og så finner vi ut at vi har lyst til å lage vaffler når vi kommer hjem. Men så tenker vi: Å filleren, vi har ikke egg. Da er det veldig greit å kunne gå innom på butikken i butikken, eller på Statoil og kunne kjøpe den pakken med egg. Eller når man plutselig en lørdag ettermiddag finner ut at søndagsskolen skal på tur, og de skal på grilltur. Nei, vi har glemt å kjøpe grillpølser, men da kan vi gå i butikken i butikken og kjøpe de grillpølsene.

Derfor bør i grunnen Kristelig Folkeparti våkne opp. Enten må de forby alt, eller så kan de spørre sine egne medlemmer om de handler på en søndag. Det må være logikk i dette.

Fremskrittspartiet har tatt inn over seg den utviklingen vi har i samfunnet i dag. Det er ingen vits i å lage noen morsomheter av dette. Dette er ikke morsomheter, dette er realitetene ute i samfunnet. Det er en hån mot familiene når vi begynner å stille spørsmål ved hvordan de bruker fritiden sin. For Fremskrittspartiet er det viktig at familiene selv tar vare på sin fritid, og det klarer de uten at vi politikere skal gå inn og styre den. La dem få lov til å handle i butikker når de selv ønsker det.

Heidi Greni (Sp) [10:54:05]: Jeg hadde ikke tenkt å ta ordet i denne saken, men når jeg får høre hvor mange det er i handelsbransjen som gleder seg til å få jobbe på søndag, greide jeg ikke å la være. Det er bare én måned siden jeg kom hit på Stortinget, og før det har jeg 30 år bak meg i dagligvarebransjen. Jeg har vært tillitsvalgt i mange år, og har ennå ikke møtt én som gleder seg til å jobbe på søndag, så jeg har tydeligvis andre omgangsvenner.

Vi er fullt klar over at handelsansatte ikke skal jobbe sju dager i uken, men det er mange som er pålagt å jobbe tre kvelder, de er pålagt å jobbe annenhver lørdag, og så skal de i tillegg bli pålagt å jobbe annenhver søndag. Nå er det slik at ungene har fri når skolen har fri. Når skal man da få tid til å være sammen med ungene sine?

Et annet argument er at det er veldig mange andre som må jobbe på søndag. Ja, det er dessverre det. I helsesektoren er det heldøgnsturnus, og mange må jobbe på søndager, på helligdager og på natten. Dette er det ikke mulig å gjøre noe med. Vi kan ikke gi bestemor på sykehjemmet mat på fredagen så hun er mett til mandagen, men vi kan kjøpe kneipp på lørdagen, slik at vi berger oss helt til mandagen.

En annen ting, som ikke har vært problematisert i det hele tatt her, er matvareprisene. Jeg tror det er mange her i salen som klager på at det er for dyrt i Norge, maten og dagligvarene er for kostbare i Norge. Sjølsagt blir de dyrere dess lengre åpningstid vi har. Det er ikke slik at vi trenger mer kneipp, mer melk, eller mer av andre dagligvarer sjøl om vi handler på andre tider. Nei, vi flytter omsetningen vår fra lørdag til søndag, og de ansatte må sjølsagt ha lønn når de skal jobbe en dag ekstra, og det må legges på fortjenesten på varene.

På den tiden da jeg begynte i butikk, var vanlig åpningstid fra kl. 9 til kl. 17, og så var det lørdagsåpent fra kl. 9 til kl. 13. Vi ser jo av utviklingen nå at det er dobbelt så lang gjennomsnittlig åpningstid i alle dagligvarebutikker. En del av det høye prisnivået skyldes sjølsagt at vi har lange åpningstider, og at vi må ha mer timelønn til de ansatte.

Senterpartiet er i hvert fall helt enig i at vi skal beholde søndagsfreden, vi skal ikke ha vanlig åpningstid i alle butikker på søndag. Så vi er helt enig i at vi beholder helligdagsfreden, slik at familien kan få lov til å være sammen på de dagene, i hvert fall der det er mulig.

Presidenten: Øyvind Håbrekke har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:57:21]: Jeg tar ordet for å presisere at debatten her ikke handler om hvem som tillater seg å handle når, og moralen i når hver enkelt av oss tillater oss å handle. De som vil handle i en Brustad-bu eller på bensinstasjon på søndag, gjør det, og de gjør det selvsagt innenfor regelverket. Men det handler om hvordan vi som samfunn lager reguleringer for varehandelen for å sikre at vi legger til rette for at vi kan ha det godt, og ha det godt sammen.

Jeg merker meg med interesse at Fremskrittspartiet bemerker at det kan være ulike trossamfunn, livssynssamfunn, som har ulike helligdager, og at man bruker det som argument. Jeg er vel litt forundret over at Fremskrittspartiet mener at fordi vi har fått ulike kulturer, ulike religioner ved innvandring, skal man bruke det som argument for å fjerne viktige elementer i den kristne kulturarven. Tvert imot skal vi styrke den kristne kulturarven og bruke det som et grunnlag for å ønske andre kulturer velkommen til landet.

Presidenten: I og med at vi har en veldig lang dag foran oss, er det fint om neste annonserte taler gjør seg klar.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [10:58:44]: Aller først må jeg si at jeg hadde vel aldri tenkt å ta ordet i denne debatten. Men når jeg hører flertallets vilje, hvor man overhodet ikke ønsker å legge til rette for å få på plass et dynamisk samfunn som faktisk kan «serve» sin egen befolkning på en best mulig måte – vi lever i 2011 – og de vikarierende argumentene som blir brukt i denne saken, er det nesten så man må trekke på smilebåndet av det.

Jeg husker godt 1984, da Henning Holstad kjempet sin kamp for å kunne få lov til å selge melk og brød fra en storkiosk. Han endte med å få bot og ble arrestert. Derimot var det fullt lovlig å selge både brus, sjokolade og andre – som mange vil hevde – ikke så sunne produkter, men melk og brød var forbudt. Jeg husker godt mange andre eksempler, som f.eks. da man gikk mot at man skulle ha TV 2 i Norge – vi skulle ikke ha åpenhet. Alt skal styres, og det skal styres politisk. Jeg tror faktisk at forbrukeren er i stand til å kunne styre dette på en meget god måte. Jeg tror heller ikke at det i fremtiden vil være slik at alle butikker vil ha åpent på en søndag. Men i de butikker og i de kommuner hvor dette er interessant, vil man faktisk gjennomføre det for å få på plass et dynamisk samfunn som henger sammen.

Hvis det er slik at man ikke ønsker at arbeidstakere skal jobbe på en søndag, da må jeg si at jeg i 20 år av mitt liv har jobbet offshore. Det var aldri noen der som diskuterte om man skulle jobbe på en søndag eller ikke. Skal man legge ned en hel oljeindustri hvis man skal likebehandle? Ta våre naboland. Ta Russland. Ta resten av Europa. De har innsett at skal vi få et samfunn der hjulene skal gå rundt på en dynamisk måte 24 timer i døgnet, er det faktisk på sin plass at vi må ha butikker som selger produkter. Vi må ha apotek som er åpne. Vi må ha sykehus som er åpne. Vi må ha bensinstasjoner som er åpne. Hva i himmelens navn er det som er galt med det? Eller er det slik at vi nok en gang opplever et stort «Ola Dunk» i en politisk sak?

Peter N. Myhre (FrP) [11:01:41]: Det var egentlig representanten Greni som fikk meg til å be om ordet en gang til i denne debatten, siden hun presenterte seg som tillitsvalgt i dagligvarebransjen gjennom over 20 år og i løpet av de årene aldri hadde møtt en eneste medarbeider som hadde ønske om å jobbe på søndager.

Hvordan skal vi tolke det? Jeg tolker i hvert fall dette som et tegn på at de tillitsvalgte innen LO-systemet etter hvert helt har mistet kontakten med grasrota i norsk næringsliv, når det suppleres med klagemål over at ansatte må jobbe på kveldstid. Vi står altså tilbake med tillitsvalgte innen norsk dagligvarehandel som mener at skal man kjøpe melk og brød, bør det foregå på formiddagen på vanlige hverdager. Den tiden er definitivt forbi. Det var derfor jeg i mitt forrige innlegg oppfordret representanter for de rød-grønne partiene til å følge med i tiden.

Til slutt når det gjelder representanten Håbrekke, som mener at dette er et religiøst spørsmål, og at det å kjøpe egg på søndager er en trussel mot den kristne kulturarven. Jeg mener det er feil, og jeg mener også å kunne dokumentere at det er feil, for det er i Europa de mest

katolske landene som har de mest liberale åpningstidene.

Presidenten: Da har vi ytterligere en inntegnet taler. Presidenten trodde nå det var lukketid for debatten.

Arild Stokkan-Grande (A) [11:03:43]: Det er ikke min mening å forlenge debatten. Bare en liten betraktning som oppsummering av debatten vi har hatt: Det var noen som var oppe her og kom med antydninger om hva Kristelig Folkepartis motiv egentlig var for å ha søndagsstengt. Kort oppsummert av debatten kan vi i hvert fall slutte følgende: at Fremskrittspartiet også har sin gud, som er mammon, og kjøpesentrene er deres katedraler.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 3626)

Sak nr. 3 [11:04:10]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om høyhastighetsbredbånd i hele Norge (Innst. 276 S (2010–2011), jf. Dokument 8:71 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Lars Myraune (H) [11:04:56] (ordfører for saken): Elektronisk kommunikasjon er blitt stadig viktigere for hverdagen i et moderne samfunn. Formidling av dokumenter, ideer og tanker og utveksling av informasjon over elektroniske medium har blitt stadig viktigere de senere årene. Likeledes er det blitt ganske normalt at elektronisk prosessering blir foretatt helt andre plasser enn der foretakene er lokalisert.

Bredbånd er derfor blitt en forutsetning for et variert næringsliv og bosetting i hele landet. Komiteen mener at tilgangen til elektronisk kommunikasjon på mange måter er like viktig som tilgangen på andre kommunikasjonsmidler. Derfor er det naturlig at offentlige myndigheter fortsetter å utøve en sentral rolle i utviklingen av tilbudet.

Utbyggingen av moderne bredbåndnett er selve grunnlaget for en sunn og god utvikling av distriktene. Tilbu-

det på mobildekning og bredbåndstilgang er i mange tilfeller avgjørende for hvor unge mennesker vil bosette seg. Likevel har staten tatt et langt mindre ansvar for denne utbyggingen enn for vei og jernbane.

Norge var tidlig ute med å ta i bruk elektronisk kommunikasjon, og vi har ligget høyt på statistikken over tilbudet og bruken av elektroniske tjenester. I de senere årene har vi imidlertid sakkert akterut. En nylig kunngjort analyse av EUs eGovernment Benchmark viser at Norge i dag er forbigått av mange land i EU. I Norge bruker Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet en bredbåndsdefinisjon med en hastighet på 640 kbit/s. Denne bredbåndsdefinisjonen stammer fra St.meld. nr. 49 for 2002–2003 og gjør at norske myndigheter kan hevde at 99,7 pst. av Norges innbyggere har tilgang til bredbånd.

Flertallet i komiteen medgir at bredbåndsutbygging gjennom fibertilgang er svært kostbart i Norge, med den geografien og bosettingen vi har. De kommersielle aktørene finner det derfor ikke økonomisk forsvarlig å bygge ut bredbånd til alle innbyggerne. Den teknologiske utviklingen hvor stadig høyere hastigheter oppnås gjennom bruk av allerede utbygde telefonlinjer, vil for mange være et godt alternativ i en periode. For et fullverdig tilbud vil det likevel være nødvendig med statlig deltakelse.

EU-kommisjonen lanserte 19. mai 2010 Digital Agenda for Europe 2010–2020. Målsettingen i planen er at alle EU-borgere skal ha tilgang til bredbånd i 2013, at alle skal ha anledning til å koble seg opp til bredbånd på 30–100 Mbit/s innen 2020, og at minst halvparten av EUs husstander i 2020 skal ha abonnement på bredbånd med minst 100 Mbit/s.

Flere EU-land har lovfestet retten til god bredbånddekning, og Finland har f.eks. lovfestet retten til 1 Mbit/s for alle i landet, og det skal utvides til 100 Mbit/s innen 2015. Den lovfestede rettigheten omfatter hele Finland, bortsett fra 2 000 personer i svært avsidesliggende områder, og spesifiserer også avstand til tilknytningspunkter.

Regjeringen gir uttrykk for at den fortsatt vil bidra til å øke mobildekningen og fortsette arbeidet med å tilrettelegge for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte framtidige behov, men har i denne sammenhengen ikke satt noe mål for hastigheten og kapasiteten i en gitt periode.

Mindretallet i komiteen, som her utgjøres av regjeringspartiene, understreker at kommersielle aktører nå bygger fiberbredbånd over hele landet. Ved utgangen av 2010 hadde f.eks. 445 000 bredbåndsabonnement Internett over kabel-tv. Det understrekes at utbygginger av fibernettet viser at konkurransen virker, men det er fortsatt slik at tilbudet er veldig mye bedre i byene enn i spredtbygde strøk.

Flertallet i komiteen vil understreke viktigheten av Høykom-programmet, som ble opprettet i 1999, og den betydningen det hadde for utviklingen av bredbåndskommunikasjonen i Norge. Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet understreker i sitt svarbrev at bredbåndspolitikken i Norge er basert på en markedsbasert utbygging. Flertallet tar ikke til orde for en fullstendig statlig styring av utbyggingen, men understreker behovet for en koordinering og viktigheten av en målsetting over

en tidsperiode. Spesielt viktig her er koordineringen mellom mobil bredbånddekning og fiberbasert utbygging. En stimulering til dugnadsdeltakelse er også viktig.

Flertallet vil spesielt understreke viktigheten av høyhastighetsbredbånd som ledd i en tilrettelegging for omstilling og vekst i kunnskapsbaserte arbeidsplasser.

Bård Hoksrud (FrP) [11:10:30]: Alle mener at skikkelig bredbånd er en forutsetning for et variert næringsliv og bosetting i hele landet. Det er vel nesten sånn at vi har fått en generasjon med unge som lurer på hvordan livet skulle vært uten Internett og uten bredbånd. Så fort har utviklingen gått.

EU-kommisjonen har vedtatt et veldig ambisiøst mål om at alle i EU skal ha tilgang til bredbånd innen 2013. I tillegg har kommisjonen som mål at alle innbyggerne skal ha mulighet til å koble seg opp til bredbånd på 30–100 Mbit/s innen 2020, og at minst halvparten av EUs husstander i 2020 skal ha abonnement på bredbånd med minst 100 Mbit/s.

Flere EU-land har høyere ambisjoner enn dette. Finland har lovfestet retten til minst 1 Mbit/s for alle i landet, noe som skal utvides til 100 Mbit/s innen 2015.

Men det finnes også noen annerledesland, og et av de annerledeslandene er Norge. I Norge har vi definert det slik at dersom man har en hastighet på 640 kbit/s nedlasting og 128 kbit/s opplasting, da kan man i hvert fall se debattene fra denne talerstol, fra Stortinget, og da har man ifølge departementet bredbåndstilgang – dette til tross for at man med en så lav hastighet verken kan se NRK nett-tv, TV 2 eller de fleste andre tv-kanalers livebilder på Internett. Jeg mener derfor at å fortsette å holde på at 640 kbit/s er en definisjon for bredbånd, definitivt er avleggs, og man bør snarest mulig få på plass en definisjon som er i tråd med både den teknologiske utviklingen og hva som normalt vil kunne bli definert som bredbånd – og i hvert fall hva andre land i Europa definerer som bredbånd – eller USA for den saks skyld, som har lagt langt høyere definisjoner enn 640 kbit/s til grunn for hva som er bredbånd.

Men selvfølgelig: Det handler om å kunne få lov til å slå seg på brystet og si: Se, så flinke vi er – 99,7 pst. av befolkningen i Norge har bredbånd! I det øyeblikket man begynner å definere seg opp i forhold til hva alle andre land definerer som bredbånd, ja da er det ikke veldig mye å slå seg på brystet for lenger – og hvert fall ikke når vi ser hvilke ambisjoner andre land har.

Dette er grunnen til at vi i Fremskrittspartiet faktisk har fremmet dette forslaget i denne saken. Vi ber om at det legges fram en handlingsplan om en finansieringsløsning for å gjennomføre et skikkelig nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om å få på plass et høyhastighetsbredbånd i hele Norge. Jeg har registrert at representanter for regjeringspartiene har garantert og lovet både 50 Mbit/s og kanskje til og med høyere innen 2015. Med de ressursene som regjeringen har lagt inn i dette, tror jeg man er langt unna det når man kommer til 2015.

Som sagt: Det er viktig at den planen nå faktisk blir lagt fram for Stortinget i løpet av 2011, så man raskt kan

komme i gang med å utvide bredbåndskapasiteten i hele Norge. Vi mener også at det må være en forutsetning at definisjonen for hva som bør ligge til grunn for bredbånd i Norge, ikke bør ligge noe tilbake for definisjonen for noen andre land i Europa. Vi bør faktisk ha fått på plass 30–100 Mbit/s lenge før EU, sett i forhold til deres ambisjoner om å få det på plass i alle landene der. Innen 2020 er en dårlig ambisjon for et land som mener å ha både ressurser og mulighet, og vi mener at bredbånd er viktig for hele landet. Der burde vi vært i 2015 og ikke i 2030, som kanskje er resultatet, hvis man skal fortsette med denne lille satsingen som kommer fra den rød-grønne regjeringen.

Jeg synes det er trist at man ikke fortsetter å satse på Høykom, som var en veldig god ordning, hvor altså næringsliv, fylkeskommuner og staten sammen sørget for å få bygd ut skikkelig bredbånd der hvor ikke markeds-kreftene klarte det på egen hånd. Det er det dette handler om: få på plass en helhetlig plan og få på plass en finansieringsløsning.

Jeg vil anbefale komiteens innstilling.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:15:38]: Eg tek opp mindretalet sitt forslag, så er det gjort.

Det er litt morosamt å høyra på Framstegspartiet og Høgre i denne saka – det må eg alltid rippa opp i når eg høyre dei kjekkar seg sånn: Dei har nemleg styrt dette landet sjølve, og det var først då denne regjeringa kom på plass, at det blei fart i breibandsutbygginga. Framstegspartiet sine bidrag i budsjetta er det ikkje grunn til å slå seg på brystet av i det heile når det gjeld dette, då dei styrte landet – berre så det er sagt.

Så gjorde representanten Hoksrud at eg begynte å mimra litt oppe i hovudet om då fjernsynet kom til landet. Eg er så gammal at eg opplevde det. I 1961 fekk me fjernsyn heime, og då kom alle naboane for å sjå på dette svartkvitt-vedunderet med gullfiskar på. Det er på ein måte litt av det same me snakkar om i dag. Alle må ha tilgang på breiband. Det er jo derfor regjeringa har gjort den innsatsen som dei har gjort, med Høykom bl.a., for å få dette til. Ein er altså veldig godt i gang, men ein er ikkje i mål. Derfor er òg me raud-grøne på Stortinget veldig klare på at me ønskjer å driva dette fram, ikkje minst Senterpartiet har vore tydeleg på dette – bl.a. i Nationen – i det siste. Me andre raud-grøne har den same ambisjonen som dei. Så her er det altså veldig viktig at me fortset med det gode arbeidet som regjeringa har stått for, og den koordineringa som regjeringa har stått for. Dette vil nok statsråden koma meir tilbake til.

Eit anna interessant perspektiv i saka er at Framstegspartiet, som er eit marknadsliberalistisk parti, og som ønskjer at marknaden skal styra landet mest mogleg – og politikarane minst mogleg, kan ein av og til få inntrykk av – no ønskjer at staten skal rydda opp her. Normalt sett ville ideologien til eit liberalistisk parti vera at dette skal marknaden ordne opp i. Og her er jo noko av det spesielle, og det har Framstegspartiet og Høgre òg forstått, at Noreg er eit spesielt land. Me er geografisk ekstremt forskjellig, og folk bur stort sett over heile landet. Det har vore ein vilja politikk frå vår regjering si side, og frå tidlegare

regjeringar si side òg, trur eg, at me skal ta heile landet i bruk.

Derfor vil eg avslutta med å seia: For dei raud-grøne er dette ei viktig sak. Det er bra at Framstegspartiet reiser problemstillinga. Så får ein sjå om ein har dei ideologiske løysingane, eigentleg, eller om det ikkje er oss raud-grøne som på ein måte har vist korleis dette skal gjerast. I allfall har ikkje Framstegspartiet når dei har vore med og styrt, bevist at dei prioriterte denne saka. Denne regjeringa prioriterer også denne saka fordi me vil ta landet i bruk, og fordi me vil at folk skal bu i distrikta. Me vil satsa på den industrien og den teknologien for at han skal vera tilgjengeleg for folk flest, også i distrikta.

Presidenten: Representanten Hallgeir H. Langeland har tatt opp det forslaget han refererte til.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:19:03] (leiar i komiteen): Eg tek ordet for å gi nokre korte kommentarar frå Kristeleg Folkeparti si side.

Eg vil seie at eg sluttar meg fullt til saksordføraren sitt gode innlegg. Kristeleg Folkeparti sluttar seg òg til forslaget.

Eg deler bekymringa over at Noreg, som har lege veldig høgt på statistikken over bruk av elektroniske tenester, no sakkar akterut. Det er slik at teknologien er i endring. Datamengdene aukar til stadigheit. Derfor er det slik at det som er breiband i dag, ikkje nødvendigvis treng å vere breiband i morgon, for her er det ei endring, og forventningane våre er større.

No trur eg Framstegspartiet godt kan forsvare seg sjølv, men eg synest angrepet frå representanten Hallgeir H. Langeland fortener eit tilsvaret òg frå andre ikkje-sosialistiske parti. For det er ikkje slik at dei ikkje-sosialistiske partia har sagt at staten ikkje skal vere med og ta eit ansvar her. Dette er jo infrastruktur. Slik eg kjenner alle dei ikkje-sosialistiske partia, er jo me klare på at staten skal spele ei rolle i bygging av infrastruktur. Og det er infrastruktur me snakkar om òg i dag, men nye typar infrastruktur. Så kan me sjølv sagt diskutere kven som skal organisere dette. Skal me ha private inn i utbygginga? Men sjølv sagt skal det offentlege vere med og ta eit ansvar her, på same måten som det offentlege tek eit ansvar innanfor både veg og jernbane.

Det som er spesielt med denne infrastrukturen, er at han er særdeles viktig for Distrikts-Noreg. Det er å gi ei moglegheit til å skape arbeidsplassar i Distrikts-Noreg. Derfor er eg for så vidt glad for dei signala som òg er komne frå regjeringa, om at ho ønskjer å prioritere dette. Derfor burde det òg vore greitt for dei raud-grøne partia å ha vore med på dette gode forslaget om det me no treng, ein handlingsplan for den saka me er einige om.

Statsråd Rigmor Aasrud [11:21:28]: Det er ingen tvil om at bredbånd er noe som opptar mange, og jeg slutter meg til komiteens understrekning av at det er viktig at alle innbyggerne i landet kan ta del i bredbåndstilbudet. Regjeringen fører en aktiv politikk for å få til dette. Det viktigste vi kan gjøre, er å legge til rette for størst mulig mar-

kedsbasert utbygging. Hvis ikke blir regningen for staten unødvendig stor.

Norge er langt fremme i de aller fleste internasjonale bredbåndsundersøkelser, f.eks. fra OECD og EU. Det gjelder både tilbud om og bruk av bredbånd i bedrifter og husholdninger. EU-kommisjonens oversikt over digital konkurransedyktighet for 2010 framhever Norge som et av de mest avanserte landene i Europa når det gjelder Internettbruk og bredbåndsdekning.

Flertallet viser i sine merknader til EUs eGovernment Benchmark Report. Denne statistikken sammenligner utviklingen innen elektroniske tjenester i forvaltningen, ikke bredbåndsdekning. Det er lite som tyder på at det er sammenheng mellom bredbåndsdekningen og Norges plass i den rapporten. Ufordringen på eGovernment-området er først og fremst at forvaltningen må utvikle gode selvbetjeningsløsninger og få en del felles forutsetninger på plass, f.eks. eID. Dette prioriterer regjeringen høyt, men EUs eGovernment-rangering er, som sagt, ikke en bredbåndsundersøkelse.

Bredbåndstilbudet i Norge er i internasjonal sammenheng svært godt, og den videre utbyggingen av bredere bredbånd pågår for fullt. I denne fasen av utbyggingen bør det ikke være regjeringens oppgave å forsøke å styre verken bredbåndsmarkedet eller den teknologiske utviklingen. Vår hovedoppgave bør være å skape gode forutsetninger for markedet og fjerne unødvendige hindringer for utbyggingen. Det er markedsaktørene som driver den teknologiske utviklingen, utviklingen av nye tjenester og forretningsmodeller, og som gjør investeringer i infrastruktur og nettverk. Den dynamikken og innovasjonskraften som finnes i dette markedet, er det viktig å ta vare på og stimulere, og ikke forstyrre

Jeg er derfor av den oppfatning at det ikke er hensiktsmessig på det nåværende tidspunkt å introdusere et omfattende og kostbart finansieringsprogram for et nasjonalt bredbåndsløft i regi av offentlig sektor. Et slikt finansieringsprogram vil innebære risiko for å gi støtte til områder som ellers ville fått kommersiell dekning gjennom ny og bedre teknologi, f.eks. gjennom utbygging av fjerde generasjons mobilnett. Man risikerer også å fortrenge kommersielt baserte investeringer, ved at kommersielle aktører setter planlagt utbygging på vent for å få del i statlige midler, eller fordi de innses at de ikke kan konkurrere med aktører som mottar offentlige midler.

Et eksempel på hva vi gjør for å tilrettelegge for et godt bredbåndstilbud i hele landet, er den kommende tildelingen av frekvenser i 800-MHz-båndet, den såkalte digitale dividenden som ble frigjort etter at tv-sendingene ble digitalisert. Bruk av disse frekvensene til mobilt bredbånd kan bidra til et bredbåndsløft mange steder i landet.

Samferdselsdepartementet har nylig sendt et notat om tildelingen på høring. I høringsnotatet ber departementet om høringsinstansenes syn på et krav om befolkningsdekning på inntil 97 pst. De endelige kravene vil bli stilt i etterkant av høringen, men det er ingen tvil om at regjeringen ønsker at hensynet til bredbånd i hele landet skal være et viktig element.

Jeg vil til slutt nevne at regjeringen allerede har et fi-

nansieringsopplegg for bredbånd på plass, gjennom Kommunal- og regionaldepartementets kompensasjonsmidler, som i 2011 er 128 mill. kr.

Jeg har startet arbeidet med en Digital Agenda for Norge, med fokus på IKT-basert verdiskaping. Bredbånd vil selvsagt være en naturlig del av dette arbeidet.

Når jeg jamfører med debatten vi nettopp har avsluttet, der åpningstider i varehandelen ble brukt som et eksempel på behovet for en dynamisk utvikling i Norge, vil jeg mene at en dynamisk utvikling i Norge er langt mer avhengig av en god bredbåndsutbygging.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:26:32]: For det første er jeg glad for at man endelig kan diskutere bredbånd litt, for det er jo ikke slik at fornyingsministeren renner dette huset ned med saker som gjelder bredbånd og IKT-politikk. Jeg tror det er én gang på de snart seks årene jeg har sittet på Stortinget.

Det jeg har lyst til å utfordre statsråden på, er: Hun svarer ikke på om hun er tilfreds med at 640 kbit/s er målet for bredbånd i Norge. Er statsråden enig med Langeland i at det er noe å slå seg på brystet for og noe vi bør være fornøyd med, eller mener ikke statsråden også at dette ikke er veldig ambisiøst? Og hvorfor har man denne frykten for at næringslivet skal være med og bidra, slik at man på en raskest mulig måte skal få bygd ut et skikkelig bredbånd i Norge? Jeg forstår ikke hvorfor statsråden ikke mener at det er bra å samarbeide og å sørge for at man får bygd ut bredbåndet fortere og raskere, slik at vi ligger i tet, og ikke ligger bak EU. Det bør ikke være noen ambisjon å være bak. Vi bør være foran.

Statsråd Rigmor Aasrud [11:27:32]: Jeg kan avkrefte at jeg overhodet har noen frykt for at privatpersoner og private bedrifter skal foreta bredbåndsutbygging i Norge. Snarere tvert imot mener jeg at vi skal basere oss på en markedsbasert utbygging og utvikling i Norge. Derfor legger vi ut den digitale dividenden til auksjon. Kommersielle aktører skal kunne nyttiggjøre seg den digitale dividenden, som det offentlige har eierskap til.

Så er jeg enig at 640 kbit/s ikke er noe mål for bredbånd i Norge, men vi har altså målt 640 kbit/s fra tidenes morgen. Det fortsetter vi å gjøre, men vi måler også andre intervaller. Vi måler til sammen ti intervaller på hvordan bredbåndsdekningen er i Norge, og jeg mener det er fornuftig å fortsette med det.

10 pst. av dem som kan få et bredere bredbånd, velger i dag løsninger som er på 1 Mbit/s. Derfor er det viktig at vi følger med på utviklingen i alle deler av markedet.

Lars Myraune (H) [11:28:47]: Statsråden nevnte et prosjekt for verdiskaping gjennom IKT. Det synes vi er veldig positivt. Jeg håper det får noe utbredelse i landet.

Statsråden nevnte også at man ikke ville bruke penger fordi det var markedsbasert utbygging som skulle foregå, den teknologiske utviklingen skulle være markedsbasert.

Vi er faktisk ganske enig i at utviklingen må foregå på den måten.

Det er også positivt at den digitale dividenden nå blir tatt i bruk. Vi vet at 4G-nettet begynner å bre seg utover i landet. Det begynner å virke bra i Oslo, men det virker ikke bra utover i landet. Dette har sammenheng med at senderenhetene for 4G må ha fiberfremføring. Her er det behov for en koordinering. Spørsmålet er: Har statsråden tenkt å bry seg om å foreta en koordinering, slik at man får best mulig dekning også på dette mobilnettet utover i landet?

Statsråd Rigmor Aasrud [11:29:42]: Dette er sentrale forhold i høringen knyttet til den digitale dividenden.

Det er helt riktig at fiber må føres fram til basestasjonene. Hvis man skal bruke 4G-teknologi, må det i stor grad også foretas ombygginger på de basestasjonene som er der.

De aktørene vi har vært i kontakt med, er klare til å starte den jobben. Jeg har stor tro på at en utbygging av et 4G-nett vil bidra til at vi får større kapasitet på mobilt bredbånd i de deler av landet som vi kanskje ikke tenker på i dag, for der vil antallet abonnenter som skal bruke den basestasjonen, kanskje være mindre enn i de tettbygde strøkene. Jeg tror at vi kan se en betydelig økt dekningsgrad når vi får gjennomført auksjonen av den digitale dividenden, og at det settes i gang utbygging knyttet til det. Det vil være et viktig bidrag for at flere i Distrikts-Norge får bedre bredbåndsdekning.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:30:49]: Eg var særdeles godt fornøyd med statsrådens avslutning, der ho sa at opningstidene har langt mindre betydning for distriktsutvikling enn det breiband har. Men det som er utfordringa med breiband, er jo at dersom du ikkje har det, opplever du at det er lukka – det er fullstendig stengt.

Det eg har lyst til å utfordre statsråden på, er Høykom. Høykom gav støtte til innovative breibandsprosjekt i offentleg sektor. Det var 400 prosjekt som frå 1999 til 2008 fekk støtte på 1,2 milliardar kr. Høykom blei lagd ned i 2008. Kva er no regjeringas vurdering tre år etter at dette skjedde? Korleis opplever ein utviklinga etter nedlegginga av Høykom? Var nedlegginga av Høykom riktig?

Statsråd Rigmor Aasrud [11:31:45]: Det jeg sa i min avslutning, var at jeg mener bredbånd er viktigere for et dynamisk Norge enn åpningstidene i varehandelen.

Ja, Høykom hadde sin misjon i den perioden Høykom var. Nå er vi i en annen fase. Det er flere aktører som bidrar til bredbåndsutvikling, og vi har midler gjennom Kommunal- og regionaldepartementets ordninger som går til fylkeskommuner. Jeg mener det er en god ordning, som bidrar til at vi kan få satt i gang tiltak der vi ellers ikke får kommersielle aktører til å være med. Jeg ser ikke i øyeblikket noe behov for at vi skal gå tilbake og bruke Høykom-ordningen. Den ordningen som KRD har, og bruker, mener jeg er den som per i dag gir størst effekt i de områdene i Norge som ikke har full bredbåndsdekning.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [11:32:55]: I departementets svar til representantforslaget fra Fremskrittspartiet sies det at regjeringen ikke har noe mål om at «alle skal ha tilgang til en bestemt kapasitet», selv om de er klar over at regjeringer i andre land har slike mål. Vi kan vel si med sikkerhet at uten mål blir det heller ingen handling eller utbygging.

I 2010 var for første gang datatrafikken større enn taletrafikken, og prognosen sier at det på kort tid forventes at datatrafikken vil bli opptil 30 ganger større enn taletrafikken. Da er det enda viktigere for Norge at vi setter oss mål, og ikke lar det skure og gå. Vi skal altså ikke ha tilgang til en bestemt kapasitet, sier regjeringen, men det å ha fornuftig og god kapasitet som andre land burde være en selvfølge for den norske befolkningen, uansett hvor man bor.

Agder er vel kanskje det stedet i Norge som har tatt bredbåndsproblematikken på alvor. Agder-fylkene fikk 20 mill. kr i Høykom-midler. Begge fylkeskommuner og alle de 30 kommunene la midler i potten for å få utbygd bredbånd til hele befolkningen i Agder, både i Aust-Agder og i Vest-Agder, som et godt samarbeidsprosjekt.

Da snakker vi ikke om en hastighet fra førstegenerasjons bredbånd, men om bredbånd med fornuftig, god og tilfredsstillende kapasitet. Agder-fylkene fikk i stand en avtale med et firma, og innbyggerne i Agder som ønsker bredbånd, får det i løpet av åtte uker. Dersom ikke både Aust-Agder og Vest-Agder hadde satt seg mål, hadde det ikke vært mulig å få dette gjennomført. Først mål, så midler, så gjennomføring.

Jeg mener dette er et eksempel til etterfølgelse, og Norge som land bør også sette seg høye mål når det gjelder høyhastighetsbredbånddekning. Dette er tross alt langt viktigere enn lyntog, som det uansett ikke blir noe av.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 3627)

Sak 4 [11:34:45]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurransevne i Norge (Innst. 271 S (2010–2011), jf. Dokument 8:53 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på ta-

lerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Lars Myraune (H) [11:35:49] (ordfører for saken): Norge er i en særstilling når det gjelder muligheten for at en stor andel av godstrafikken burde foregå over sjø. Komiteen merker seg at det i de senere årene har vært en stor enighet også i det politiske miljøet om å overføre større deler av varetransporten fra vei til bane og sjø. Når gods-transporten på sjø fortsetter å tape terreng i antall kilometer-tonnasje, synes dette å skyldes en rekke faktorer som hver for seg ikke ville forhindre en slik utvikling, men som i sum fører til at ønsket utvikling ikke skjer.

Veittransporten over Svinesund har f.eks. økt kraftig de siste årene, mens utviklingen av sjøtransporten har vært stabil. Det er ikke en ønsket utvikling. Sjøtransportens fordeler kan utnyttes bedre dersom det iverksettes mer omfattende tiltak enn det vi har i dag.

Mens transporterte tonn i enhetslaster over Oslo havn har vært tilnærmet konstant fra 2001 til 2007, har transporten over Svinesund økt med 40 pst. i samme periode.

Analysen av avgiftsstrukturen for sjøtransporten viser at det er en langt større andel av transportkostnadene for sjøtransport som er knyttet til offentlige avgifter, enn andelen er for transport med bil. SINTEF MARINTEK påpekte allerede i 2001 at sjøtransporten har en høyere grad av egenfinansiering enn de andre transportmidlene.

Beregninger fra Norges Rederiforbund viser at sjøtransporten i stor grad er brukerfinansiert, og at det i 2011 betales nærmere 640 mill. kr i avgifter og gebyrer bare til Kystverket, og at avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten utgjør 500 mill. kr av dette beløpet. Avgiftene utgjør i enkelte tilfeller anslagsvis 40 pst. av skipenes samlede driftskostnader. Denne situasjonen er klart til hinder for økt varetransport på sjøen.

Flertallet i komiteen mener at et avgiftsnivå på sjøtransporten som er med på å redusere denne befraktningsmåten, er spesielt uheldig med tanke på klimaet, da energiforbruket per tonnkilometer ligger på det halve for sjøtransporten sammenlignet med veitransport. Sammenligner vi fraktkapasiteten på de forskjellige transportmidlene, ser vi at et tog kan ta 20 semitrailere, mens en båt tar 150–200.

Det Norske Veritas la i 2006 fram en evalueringsrapport om lostjenesten. Rapporten konkluderte med at antall losinger kan reduseres med 25–30 pst. uten at det går ut over sikkerheten og med tilhørende mulighet for kostnadsreduksjon for sjøtransporten på 50–100 mill. kr årlig. Aktørene innen sjøtransporten tok i 2009 selv initiativet til et prosjekt under tittelen «Hvordan lykkes med sjøtransport i et utvidet perspektiv?».

Den 3. november 2010 kom rapporten, som da heter «Hvordan styrke sjøtransportens konkurransevne?», fra et firma som heter Sitma AS, på vegne av Norsk Havnefor-ening, Norske Havner, Logistikk- og Transportindustriens Landsforening og Kystverket. Rapporten tar til orde for at Nasjonal transportplan må inneholde konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø og bane. Strategi og tiltak for sjøtransport er nesten fullstendig utelatt

i gjeldende NTP. Rapporten slår fast at det er for mange transportkorridorer. En viktig barriere for økt transport på sjøen er at det i mange tilfeller er for lav konsentrasjon av gods i knutepunktene til at sjøtransportens volumfordeler kan utnyttes, selv om den totale godsmengden er stor. Fokus på færre transportkorridorer i NTP vil gjøre det mer gunstig å transportere på sjøen, og en må over et visst minstevolum.

Komiteen vil også peke på at det er viktig med like konkurransevilkår for de rederier som opererer langs kysten. I den forbindelse er det viktig at også utenlandsregistrerte fartøyer som ikke har valgt å være medlem av NO_x-fondet, følges opp, slik at disse, i likhet med norske rederier, betaler den pålagte avgiften.

Komiteen mener at en av forutsetningene for å lykkes i å øke varetransporten på sjøen er at havnene utvikler seg som effektive logistikknutepunkt.

Komiteen vil også understreke viktigheten av koordinering mellom havnene, befrakterne og vareeierne og at en viss spesialisering av havnene vil fremme intensjonen om å oppnå større andel av sjøtransporten.

Komiteens medlemmer fra regjeringspartiene understreker at den årlige rammen til sjøtransportområdet er økt med 77 pst. sammenlignet med forrige periode, og at det også innenfor losplikt og losavgifter er redusert, slik at det blir en besparelse på 29 mill. kr.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre legger til grunn at regjeringen ved utarbeidelse av den stortingsmeldingen det her bes om, legger vekt på den ovennevnte rapport og de forslag til handlingsplan som rapporten inneholder.

Jeg tar så opp forslaget fra Høyre og Fremskrittspartiet.

Presidenten: Representanten Lars Myraune har tatt opp det forslaget han refererte til.

Magne Rommetveit (A) [11:41:06]: Forslagsstillarane ynskjer å styrkja sjøtransporten si konkurranseevne innanfor transport av personar og gods. Det er eit ynske som eg deler fullt ut. Regjeringa har også i si Soria Moria II-erklæring lagt vekt på å stimulera til auka godstransport på sjøen, og dette er med på å danna bakgrunnen for regjeringa sin heilskaplege transportpolitikk. Sjøtransporten inngår som ein naturleg og viktig del av Nasjonal transportplan, og NTP er eit av dei viktigaste verktøya me har for å nå målsetjingane på samferdselssektoren.

I ei nyleg framlagd pressemelding frå Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen presenterte transportetatane sine sektorvise stamnettutgreiingar i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023. Dette er viktige grunnlagsdokument for det vidare arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan. I tillegg til dei meir sektorspesifikke formuleringane vert det òg framlagt felles målformuleringar.

Ikkje uventa vert det her trekt opp ei hovudutfordring med å få trafikk frå bil til kollektivt i storbyane våre. Vidare vert det framheva at næringslivet og innbyggjarane i distrikta er heilt avhengige av eit fungerande transportsystem for å skapa mest mogleg robuste bu- og arbeidsmark-

nader, og at det derfor i større grad må tilretteleggjast for å overføra meir gods frå veg til sjø og til bane.

Eg tykkjer at dette lovar godt med tanke på å sjå transportformene betre i samheng, og i det vidare arbeidet med transportplanen, der Stortinget også vil verta involvert, vil ein verkeleg kunna gjera dei grepa som må til for betre å nå målet om meir gods frå veg til sjø.

Ei eiga stortingsmelding om tiltak for å styrkja sjøtransporten si konkurranseevne, som her vert føreslått, kan jo i utgangspunktet høyrast flott ut. Likevel vil ikkje me støtta det no. Hovudgrunnen er ikkje at me synest at sjøtransport er lite viktig. Tvert imot er sjøtransporten så viktig at nettopp for å auka sjøtransporten sin andel av godstransporten må dei strategiske grepa og tiltaka koma fram gjennom ei samla vurdering av transportsektoren. Då er det den nasjonale transportplanen vår som er den rette og beste ramma å arbeida dette fram i.

Når målet er å auka sjøtransporten si konkurranseevne, er det viktig å definera kva som er dei konkurrerende transportformene. Det trengst vel ikkje så mykje forskning og utgreiingar til for å fastslå at det stort sett er vegane våre og lastebilar. Derfor vert det svært avgjerande at ein nå vidare i transportplanprosessen verkeleg maktar å balansera dette på ein måte der vegsystemet i større grad også er med på å gjera sjøtransporten og havnene våre meir attraktive for vareeigarane.

I tillegg er også gjeldande NTP eit godt rammeverk i høve til å betra sjøtransporten si konkurranseevne. Det er gjort fleire viktige grep når det gjeld reduksjonar i avgiftene, forenklingar i regelverk og utbetring av hamner og farleier. Det er også utarbeidd fleire rapportar som peikar på konkrete tiltak som vil kunna dra i rett retning, og ministeren er i ein god og viktig dialog med dei aktuelle aktørane knytte til næringa.

Når det gjeld sjøtransporten meir spesifikt, har den årlige ramma til dette området auka med 77 pst. samanlikna med den førre planperioden. Det tilsvarer ein årleg auke i Kystverket sitt budsjett på rundt 470 mill. kr.

Alt dette er bra. Sjøtransporten har auka godsmengda si noko, men samstundes har godsmengda på veg auka endå meir. Derfor er det så viktig at også dei komande budsjetta følgjer opp med tiltak innanfor den satsinga regjeringa har hatt dei siste åra. Her er det eit stort potensial, ikkje berre for å få meir gods på sjø, men også eit stort potensial for å redusera klimautsleppa og få meir miljøvenleg transport, som saksordføraren var inne på i stad.

60 pst. av godstransporten går på sjøen. Sjøtransporten sin styrke er å kunna ta store godsmengder over lange strekningar. Stamnettutgreiinga til Kystverket legg opp til at sjøen skal kunna ta eit endå større transportvolum framover.

Eg vil med dette ta opp mindretalet sitt forslag.

Presidenten: Representanten Magne Rommetveit har tatt opp det forslaget han refererte til.

Arne Sortevik (FrP) [11:46:22]: Som en av forslagsstillerne er jeg glad for at Høyre og Kristelig Folkeparti støtter vårt forslag om en egen stortingsmelding for å styr-

ke sjøtransportens konkurranseevne. Det er synd at regjeringspartiene ikke vil støtte forslaget, men nøyer seg med å legge det ved protokollen.

Om forslaget har det vært høring i transportkomiteen. Der deltok Norsk Havneforening, Logistikk- og Transportindustriens Landsforening, KS Bedrift Havn, Norges Rederiforbund og Maritimt Forum. Fraktestøyetenes Rederiforening har i etterkant av høringen sendt uttalelse om forslaget. Samtlige som deltok, berømmet initiativet og ga bred støtte til forslaget om en egen stortingsmelding om å styrke sjøtransportens konkurranseevne innenfor nasjonal transport av personer og gods. Det er gledelig.

Det er også gledelig at det er bred politisk enighet om at mer gods og mer transport må flyttes fra land til sjø. Men det blir mest med festtaler. Tydeligere mål, strategier og konkrete, virksomme tiltak savnes.

Det er etter Fremskrittspartiets syn en stor ulempe for god transportpolitikk at ansvaret for sjøtransport ligger under Fiskeridepartementet og ikke under Samferdselsdepartementet. Fremskrittspartiet har foreslått samling i Samferdselsdepartementet mange ganger og vil nok gjøre det igjen. Vi har merket oss at dette også ble påpekt på høringen og i forbindelse med høringen:

«Sjøtransportsspørsmål bør sortere under SD og ikke FKD.»

Bakgrunnen for forslaget fra Fremskrittspartiet er rapporten «Hvordan styrke sjøtransportens konkurranseevne?» Den ble fremlagt i november 2010 og er utarbeidet av Logistikk- og Transportindustriens Landsforening, Norsk Havneforbund, Norske Havner og Kystverket i fellesskap. Det er en omfattende, viktig og nyttig rapport. Den inneholder forslag til handlingsplan med 20 tiltakspunkter. Rapport og handlingsplan gir et godt grunnlag for en stortingsmelding. Av konkrete forhold som er påpekt fra næringen og brukerne, er skjjevheter i avgiftsstruktur når en sammenligner landbasert transport med sjøbasert transport.

En illustrasjon: For et containerskip langs kysten kan fem anløp innebære at avgifter utgjør nesten 50 pst. av skipenes samlede driftskostnader. Av de avgiftene er det staten som forsyner seg med nesten to tredjedeler.

Sjøtransportens infrastruktur er i stor grad brukerfinansiert. For 2011, som saksordføreren redegjorde for, betaler næringen 640 mill. kr i avgifter og gebyrer til Kystverket, og av dette går over 500 mill. kr alene til lostjenesten. Derfor har Fremskrittspartiet sammen med Høyre forslag om å gjennomføre endringer i lostjenesten. Vi mener det er mulig å få ned avgiftene, uten at dette går ut over nødvendig sikkerhet langs kysten.

Fremskrittspartiet er enig med næringen og med brukerne. Det er avgjørende for konkurransekraften til sjøtransporten at det samlede avgiftstrykket reduseres, med særlig fokus på det statlige avgiftsnivået. Kutt fra regjeringen er bra, men det er smått.

Så er det slik at i forrige periode forsøkte Fremskrittspartiet mange ganger å få en egen stortingsmelding om luftfarten. Det ble vi avvist på, inntil juni 2008, for da la regjeringen frem en egen rapport kalt «Strategi for norsk

luftfart». I innledningen sa daværende samferdselsminister Navarsete bl.a.:

«Luftfartsstrategien er eit sjølvstendig dokument som gjev høve til å drøfte luftfarten meir inngående enn Nasjonal transportplan. På same måten gjev strategien også høve til å ta opp tema som er spesielle for luftfarten, og som det ikkje er naturleg å ta opp i Nasjonal transportplan.»

Det er dette vi ber om, helst i form av en stortingsmelding, men det er like fullt nyttig om det blir gjort i et eget strategidokument. Vi håper jo at selv om regjeringspartiene avviser en stortingsmelding i dag, så vil regjeringen arbeide for å gi sjøtransport den samme oppmerksomhet som de faktisk har gitt luftfarten. Det er enda viktigere at dette blir gjort innenfor sjøtransportområdet. Da vil det være mulig å få en bred gjennomgang av tilstanden for sjøtransport og strategiene for å få en virksom sjøtransport i årene som kommer.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [11:51:51]: Det er veldig bra at det er et økende engasjement for sjøtransport. Det er viktig at vi greier å få mer av varetransporten over på både bane og sjø og bort fra vei. Det er kjempeviktig at vi greier å ta debattene om koblingspunkter mellom sjø og land, for varene skal igjen på land et eller annet sted.

Begge de transportformene – enten vi snakker om bane eller sjø – hører naturlig hjemme i vurderingene i Nasjonal transportplan, der man har og legger de langsiktige strategiene i forhold til hvordan man ønsker at utviklingen skal være. I retningslinjene for arbeidet med rulleringen av Nasjonal transportplan har man spesielt pekt på behovet for å se helhetsbildet, se på kryss av de ulike transportformene og se de koblingspunktene. Da vil det være ekstra naturlig etter Senterpartiets syn at vi tar de avveiningene i Nasjonal transportplan, nettopp fordi man har bedt om at man skal få se helhetsbildet så godt.

Når det gjelder havneplassing, vil jo det etter hvert sikkert være gjenstand for debatt. Slik er det med alle ulike typer plasseringer i departement. Det er behov for vurderinger, men de vurderingene tar vi hvert fjerde år og ikke midtveis i en stortingsperiode.

Jeg tror, for å være ærlig, at et tettere samarbeid mellom alle aktører, både mellom havn, kommuner og fylkeskommuner, og de ulike statlige etatene og instansene, er vel så viktig som akkurat det som går på hvilket departement havnene er plassert i.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:54:08] (leiar i komiteen): Frå veg til sjø har vore ei politisk målsetjing i lang tid. Dei fleste partia har det i sine program. Det er omtalt i både Soria Moria I og Soria Moria II, i Klimakur 2020 og i Nasjonal transportplan for 2010–2019. Der står det:

«Målsettingen er å bidra til at sjøtransporten kan ta økte andeler av den forventede transportveksten.»

Grunnen til det er jo openberr – det er jo at transportsektoren står for store utslepp av CO₂, faktisk opp mot 35 pst. Sjøtransporten isolert sett bidreg òg til utslepp, men CO₂-utsleppa per tonnkilometer er lågare med båt enn med bil, ja, til dels godt under utsleppa frå bilen. I tillegg ligg

det til rette for store reduksjonar, eksempelvis ved bruk av meir av LNG og nye konstruksjonar for skrog og framdrift. Slik sett er sjøtransporten miljø- og klimavenleg både i dag og i framtida.

Eit eksempel som eg synest synleggjer dette på ein god måte, er det vi for eit halvt år sidan kunne høre på NRK om E6 i Østfold, at dersom veksten i dag vil halde fram, så vil den nye E6 vere for liten om 13–14 år. Da blei fylkesordføraren spurt: Kva skal me da gjere? Da sa han: Da er me nøydde til å bruke jernbanen til å avlaste gods-transporten på vegane. Eg er einig med fylkesordføraren i at me er nøydde til å bruke jernbanen, men nettopp i det tilfellet i Østfold kunne jo òg båten vere veldig viktig.

Eg trur det hovudsakeleg er tre grep som må takast for å auke bruken av gods på båt. Kristeleg Folkeparti la fram eit representantforslag om å utgreie etablering av ein transportetat for alle transportformene. Her er òg sjøtransporten trekt fram. Det har skjedd endringar og forbetringar med omsyn til å sjå på transportformene i samanheng, m.a. har me ein transportkomité i Stortinget, og me har ein Nasjonal transportplan, men det er behov for enda meir samhandling på planleggingssida. Det er den eine delen. Eit eksempel der er f.eks. Ganddal godsterminal ved Stavanger. Ville han i dag blitt lagd 15 km frå hamna dersom vi hadde bestemt dette i dag, eller ville me ha samlokalisert på ein betre måte?

Det andre som òg er trekt fram av fleire her, er dette med avgiftene. Da tenkjer eg at nivået på avgiftene må ned, slik at me ikkje opplever at sjøtransporten skal nedprioriterast på grunn av det avgiftsnivået som me har i dag. Så tenkjer eg òg at me til sist må spørje oss om me fordelar midlane i Nasjonal transportplan på ein god måte med tanke på investeringar. I dag er det slik at av våre totale midlar er 6 pst. avsett til sjøtransporten.

Me hadde ein veldig god debatt om nettopp denne problemstillinga for nokre månader tilbake i tid. Det var ein interpellasjon som eg hadde. Den gongen syntes eg at dei signala statsråden gav, var veldig positive. Slik sett vil eg seie at for å følgje opp dei gode intensjonane som eg opplevde statsråden hadde her, ville det ha vore veldig spennande med ei eiga stortingsmelding som hadde sett heilskapen i dette. Derfor støttar Kristeleg Folkeparti det gode forslaget.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [11:58:32]: Representantforslaget som behandles i dag, tar opp viktige problemstillinger på transportområdet. Jeg er veldig glad for det engasjementet og vil framheve at Stortinget med dette bidrar til å løfte fram den maritime delen av samferdselssektoren.

Det overordnede målet med regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen vil bidra til å styrke næringslivets konkurransekraft gjennom en langsiktig politikk for bedre framkommelighet, reduserte avstandskostnader og rasjonell konkurranse mellom transportformene.

Det er forventet at etterspørselen etter transport kommer til øke kraftig i årene framover. Analysene viser samtidig at det vil bli større vekst på vei enn på sjø. Det er en

utfordring, både med tanke på trafikksikkerhet, trengsel på veiene og klimagassutslipp.

Regjeringen ønsker derfor at en størst mulig del av veksten skal skje på bane og sjø, og legger derfor vekt på å utnytte transportmidlenes ulike fortrinn – overføre transport fra vei til sjø og bane og tilrettelegge for kombinerte transportløsninger.

Jeg har i mitt brev av 6. januar i år orientert Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om hovedelementene i regjeringens politikk for å styrke sjøtransporten. Jeg vil her trekke fram endringene i losplikreglene og losavgiftene som gir effektivisering og kostnadsreduksjon for skipsfartsnæringen, og samtidig understreke at arbeidet med å gjennomgå lostjenesten ikke er ferdig.

Vurderinger rundt hvordan staten mest hensiktsmessig kan organiseres for å løse sine oppgaver, er viktig og krevende – det gjelder selvsagt også på transportområdet. I den sammenhengen vil jeg peke på at Norge er en betydelig havnasjon, og at hav- og kystforvaltning byr på en rekke utfordrende oppgaver. Behovet for og nytten av å legge det perspektivet til grunn er etter mitt syn langt større enn den gevinsten som muligens oppnås ved å samle alt ansvar for transportpolitikken i ett departement.

Samspillet mellom de ulike transportformene er helt avgjørende for å styrke sjøtransporten. Transportformene må derfor behandles samlet og med lik planleggingshorisont, sånn som Nasjonal transportplan er innrettet. Regjeringen vil derfor komme tilbake til Stortinget med en helhetlig gjennomgang av transportpolitikken. Etter planen skal stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014–2023 legges fram i vårsesjonen 2013.

Transport på sjø er ett av områdene jeg vil prioritere i arbeidet med rulleringen av transportplanen. Samtidig er det en rekke andre aktører som sitter på virkemidler, og som må bidra for at sjøveien skal bli enda mer attraktiv. Da tenker jeg på havnene, kommunene, transportører, rederier og, ikke minst, vareeierne. Jeg er overbevist om at det er mulig å tenke nytt, og for næringslivet kan en ny innfallsvinkel til transport fort vise seg på bunnlinsen.

Regjeringen vil fortsette arbeidet med å forbedre rammebetingelsene for sjøtransporten. For mer sjøtransport vil bidra positivt til samfunnsutviklingen.

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

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte. Første replikkant er Arne Sortevik, deretter Lars Myraune. Det er rom for én replikk til.

Arne Sortevik (FrP) [12:02:18]: Takk, president. Hvis det er en ledig replikk, kan jeg gjerne tegne meg til en til. Men den første først:

Jeg tar med meg dette dokumentet, fordi det er et viktig dokument for luftfarten. Men det er også eksempel på at på ett område har regjeringen sett det som nyttig å lage et eget strategidokument for ett av transportområdene. Det var for å få en bred gjennomgang av tilstanden og utfordringene i luftfarten i Norge i dag. Det var altså

gjort før man rullerte NTP sist. Er det ikke nødvendig å få en bred og grundig gjennomgang og et godt strategidokument for styrking av sjøtransportens konkurransekraft som et innspill til den rulleringen som nå kommer av Nasjonal transportplan? Det ble understreket nettopp i det strategidokumentet som kom for luftfarten, at det var en del av rulleringsarbeidet for ny NTP, og at det var viktig å gjøre, fordi man altså kunne få en mer inngående drøftelse av luftfart. Er det ikke nødvendig med en mer inngående drøftelse av sjøtransport?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:03:27]: Hvilken måte vi skal planlegge på og jobber på når det gjelder Nasjonal transportplan og rulleringen av den, kan helt klart diskuteres. Det som er det viktige for meg, er å ha tett dialog med brukerne. Derfor var det jeg inviterte havnene, representanter for transportører og vareiere til et stort møte i departementet der vi tok opp de utfordringene som er knyttet til å få mer gods på sjø. Derfor er det at jeg reiser og besøker mange havner. Sist var jeg og besøkte Oslo havn, og jeg har besøkt Stavanger, for å få direkte innspill på de utfordringene som er. Derfor er det også at jeg har besøkt flere av trafikkstasjonene, og jeg har besøkt losstasjonene, for å få det totale bildet. Om vi skriver ut det i en strategi, er nok ikke for meg det viktigste. Det viktigste er at vi får inn alle innspillene, sånn at når vi skal rulle Nasjonal transportplan, har vi fått inn alle syn og kan dermed svare godt nok på de utfordringene som ligger.

Arne Sortevik (FrP) [12:04:29]: Det som er fordelene for alle berørte parter, både brukere og også politikere, er at når strategien nedfelles i et dokument, er det anledning til å se hva regjeringen faktisk mener, hvilken strategi den legger opp til, og hvilke virkemidler den vil bruke. Det er den åpenbare fordelene. Ser ikke statsråden at det vil være nyttig for næringen som sådan at det blir laget et strategidokument?

Så til lostjenesten: Hva kan vi vente av ytterligere behandling for å svare på det tydelige ønsket som kommer fra næringen og fra brukerne selv, om at kostnaden på lostjenesten må betydelig ned som et viktig virkemiddel, og et effektivt virkemiddel, for å få opp konkurransekraften til sjøtransporten?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:05:29]: Jeg føler meg også trygg på at vi gjennom det dokumentet som etter hvert skal drøftes i denne sal – Nasjonal transportplan – skal greie å uttrykke tydelighet når det gjelder virkemidler i forhold til hvor vi vil med transportpolitikken på sjø. Et strategidokument kan vi selvsagt gjerne vurdere å skrive, men en stortingsmelding vil vi få anledning til å diskutere i denne salen. Her kan det være snakk om begge deler. Det viktigste er innholdet i alle fall, og det skal jeg forsikre representanten om at det skal jeg greie å få fram også i Nasjonal transportplan.

Når det gjelder lostjenesten og loseffektiviseringsprosjektet, som vi har jobbet med i lang tid, er det sånn at her har vi innført endringer som vil innebære kostnadsreduksjoner, som jeg omtalte tidligere. Vi er ikke ferdige.

Nå har vi en gjennomgang der vi også utreder muligheten for å etablere utvidede lospliktfriske seilingskorridorer, som er tenkt kombinert med system for å separere trafikken, nettopp for å se på et kostnadsbesparende element.

Lars Myraune (H) [12:06:44]: Statsråden var i sitt innlegg i dag inne på en rekke av de punktene som er viktige for å få økt sjøtransport i Norge. Det synes vi er fint. Vi synes det også er bra at statsråden har tatt initiativet til et møte med næringen i departementet med tanke på å få gjort noe mer her.

Så ser vi at det er såpass stor enighet i salen her om at det er ønske om å få mer over på sjø, så om det ikke blir en stortingsmelding, håper vi at det blir en strategimelding i alle fall, hvor det blir tatt hensyn til den rapporten som er lagt fram.

I Trøndelag jobbes det nå med en transportsentral, og da komiteen var på befaring der i høst, var vi oppe i et sandtak i Melhus, som mange av oss som ønsker å få noe på sjø, ikke synes var så riktig. Nå har jeg hørt at det er enda større krefter som fører til at dette synes å være en veldig lukrativ måte å gjøre det på, nettopp fordi man framskriver trafikken på veien og på jernbanen.

Hva har statsråden tenkt å gjøre for å få inn en overordnet vurdering av forholdene på noe sikt, slik at vi kan få noe over på sjøtrafikken?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:07:54]: Jeg merket meg at representanten Hareide i sitt innlegg også var innom spørsmålet knyttet til Stavanger havn – om det samme ville ha skjedd nå som for 15 år siden. Det representanten Myraune her tar opp, illustrerer jo litt handlingsrommet, det illustrerer i alle fall det jeg peker på, at her er det flere aktører som må ta ansvar. Det gjelder lokalpolitikere, det gjelder havner, det gjelder transportører – i det hele tatt. Her er det andre enn vi som bestemmer, dessverre. Det er lokalt bestemt hvor en skal ha sine godsterminaler. Jeg har også registrert at Melhus seiler opp som det mest aktuelle. Hvis det blir resultatet, er det i hvert fall ikke veldig framtidrettet etter mitt syn. Jeg håper virkelig at de tenker noen år lenger enn det som lønner seg akkurat i dag. Det er opp til de lokale myndigheter å bestemme hvor den skal legges, men jeg vil vel tro at det går an å legge inn noen argumenter om at de i hvert fall bør tenke seg om.

Presidenten: Replikkordskiftet er avsluttet.

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

Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:09:11]: Det er ingen tvil om at vi bør få mer gods over fra vei til sjø, også av miljøhensyn. Et middel for å få det til er å styrke sjøtransportens konkurransevne. Da er vi igjen inne på mål. Nasjonal transportplan må inneholde konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø, ja også fra vei til bane, og målene må føre fram til noe.

Trafikknutepunkt er viktig i dette arbeidet, dvs. knutepunkt der hav, land og bane møtes. Kristiansand er et slikt

knutepunkt. Kristiansand havn er Norges fjerde største havn, hvor jernbanen når helt ned til havneområdet, på lik linje med veien. Men til tross for at det høres bra ut, er infrastrukturen ikke på plass. Alt må gjennom den tetteste bykjerne på dårlige veier, og det er ikke holdbart, verken for menneskene som bor i byen, eller for dem som koordinerer godstrafikken. Dette er sikkert ikke den eneste havnen i Norge som har det på denne måten.

Avgiftsnivået vi har i dag, er klart med på å redusere bruken av sjøtransport, og i disse moderne klimatider burde det å legge til rette for sjøtransporten være en selvfølge. Brukerbetalingen ved sjøtransport er mye høyere enn for andre transportsektorer, og fortsetter det slik, vil vi vel heller øke andelen av gods på vei, framfor sjø. Det er vel ikke slik vi vil ha det? Vi vet at energiforbruket per tonnkilometer ligger på det halve for sjøtransport sammenliknet med veitransport. Bare dette burde få de rødgrønne politikerne til å ville være med på forslaget om å få til tiltak for å styrke sjøtransporten – ja, dvs. dersom de mener noe med sine miljøsynspunkter.

Magne Rommetveit (A) [12:10:51]: Det er veldig mykje fokus på avgifter, og eg vil berre visa til at dei samla har vorte reduserte med i overkant av 55 mill. kr dei siste to åra, og endra forskrift om losplikt inneber vel ein reduksjon på bortimot 30 mill. kr i avgifter. Avgiftene sin storleik og innretninga vert òg vurdert i kvart budsjett, og ein har ein ambisjon om å gjera sjøtransporten endå meir konkurransedyktig gjennom m.a. avgiftspolitikken.

Når Framstegspartiet, og spesielt Sortevik i sitt hovudinnlegg, er så opptekne av å få ned avgiftene på sjøtransport, oppfattar eg at det er fordi at om ein får ned avgiftene på sjøtransport, sånn at kostnadene nærmar seg om lag det same som når ein driv med lastebiltransport, vil meir gå på sjø. Og Framstegspartiet vert hylla av aktørane som driv med dette, for dei synest det er gode greier med mindre avgifter. Men det er berre det at Framstegspartiet vil òg ha ned avgiftene på lastebilar. Framstegspartiet vil òg byggja mange fleire vegar med mange felt, som då vil gje sjøtransporten endå meir konkurranse. Me vil ha ned avgiftene på sjøtransport, men om ein får dei ned og samtidig skal ha dei ned på lastebiltransport og laga mange fleire vegar til å køyra lastebil på, så vil jo den ubalansen berre verta endå større.

Så vil eg koma litt inn på det som òg statsråden var inne på, nemleg at det ikkje berre er staten som via avgifter og på anna vis kan leggja til rette for å få meir sjøtransport. Hamnene, og ikkje minst dei som eig hamnene, kommunane er det ofte, har òg eit stort ansvar, og reiarlaga og vareeigarane. I ei av dei høyringane me hadde, kom det fram at i indre Oslofjord var det nesten like mange containerhamner som det er i heile Middelhavet. Og når det då vert vist til at veldig mykje gods går over Svinesund, må jo det koma inn til nokre hamner lenger nedover der. Det er noko med strukturen når det gjeld hamnene, som eg synest at dei som eig hamnene, bør sjå noko nærare på.

Bård Hoksrud (FrP) [12:13:50]: Jeg kunne ikke dy meg etter å ha hørt på representanten Rommetveits inn-

legg. Jeg hører han skryter hemningsløst av at man har klart å få til 55 mill. kr i avgiftsreduksjon. Jeg synes ikke det er så mye å slå seg på brystet for – jeg synes det er ganske lite! Men jeg registrerer også at det som representanten Rommetveit er opptatt av, er å prøve å få diskusjonen bort fra det dette handler om, nemlig alle de avgiftene som man pålegger sjøtransporten, og som vi fra Fremskrittspartiets side er opptatt av å gjøre noe med og redusere.

Jeg registrerer at representanten Rommetveit fra talerstolen sier han også ønsker å redusere disse avgiftene. Ja, representanten Rommetveit representerer et parti som sitter i regjering, som har flertall, og som kan gjennomføre akkurat det de vil. Så hvis denne regjeringen vil sørge for at sjøtransporten får bedre rammebetingelser, er det bare én ting å gjøre: Det er å fatte vedtak i regjeringsskollegiet, komme til Stortinget og redusere avgiftene her i Stortinget. Jeg har lyst til å utfordre representanten Rommetveit: Kom på banen! Bli med og gjør noe! Stem for Fremskrittspartiets forslag, som både går på å få på plass bedre rammebetingelser og følger opp det næringen selv er opptatt av! Det er jo hele bakgrunnen for representantforslaget. Det er altså næringen som har laget en rapport om de utfordringene de står overfor, hvordan de skal flytte mer av godstransporten over på sjø.

Jeg synes at Rommetveit, regjeringen og andre bør slutte å prate i festtaler om at man ønsker å flytte transport fra vei og bane over til sjø. Vi ønsker også å gjøre det, og vi ønsker å gjøre noe med avgiftsnivået. Jeg tror sunn konkurranse er at man har mer likebehandling. Det er altså sånn at både sjøtransporten og veitransporten i form av transportbransjen på vei er en melkeku for staten i forhold til avgifter. Det ønsker vi å redusere – og det er det det handler om.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:16:12]: Representanten Rommetveit kom med kritikk av Fremskrittspartiet på grunn av at vi som parti ønsker bedre veier, og at vi ønsker et mer effektivt transportsystem for trailere i Norge – ja, selvfølgelig ønsker vi det. Det skulle bare mangle at man ikke ønsker et dynamisk, effektivt samfunn for å ivareta den transporten. Men samtidig er det altså slik at vi ønsker en sjøtransport i Norge som også er effektiv. Det er vel ingenting i dette som står i motstrid til hverandre. Hvorfor skal man ikke kunne tilrettelegge slik at ulike transportetater faktisk får rammevilkår som tilsier effektivitet og en god måte å kunne konkurrere på?

Det man opplever fra regjeringen, er faktisk at man, til tross for at det foreligger mange gode forslag, velger å se bort fra alle forslagene. Man er selv ikke i stand til å kunne få den godsmengden som man ønsker fra vei til kjø, og samtidig stemmer man ned de forslagene man får på bordet.

Dette minner meg om en skure-og-gå-holdning, som intet samfunn har godt av i det lange løp.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. – Statsråden har bedt om ordet.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:18:08]: Beklager at jeg ikke brukte datateknikken, det er mulig jeg var litt sen i avtrekket.

Jeg har bare lyst til å nansere debatten litt helt på tappen. At det å få gods over på kjøll bare handler om avgifter, er absolutt ikke tilfellet. Som jeg sa, har jeg hatt møte med representanter både for vareeiere, transportører og havner. Når jeg spør vareeierne hvorfor de ikke sender mer gods sjøveien, er svaret at det tar for lang tid. Å sende en vare fra Oslo til Tromsø tar så lang tid at varen har blitt gammel før den kommer fram. Faktum er at det egentlig er ganske rimelig å bruke sjøveien for gods. Så varierer det litt om det er nasjonalt eller internasjonalt. Jeg ber bare om at vi nanserer debatten en smule. Det handler selsvagt om strukturen på havnene. Bakgrunnen for at det tar lang tid, er at transportbåtene, nærskipfarten, må innom for mange havner for å fylle opp båtene istedenfor å gå strake veien.

Vi skal fortsatt jobbe for å få ned kostnadene. Det er det vi kan gjøre. Men vi må også ta debatten knyttet til struktur på havnene. Det er derfor vi har stamnetthavner; det er derfor vi har de utpekte havnene. Det betyr at vi kanskje må prioritere ned andre havner for å samle godset på en måte som gjør at en får effektivitet i transporten.

Men igjen, som jeg sa i mitt innlegg, og som representanten Rommetveit tok opp, har vi redusert avgiftene, og vi kommer til å fortsette med å redusere avgiftsnivået.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 3627)

Sak nr. 5 [12:20:05]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevis, Åge Starheim og Gjermund Hagesæter om snareset å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksølvlasten på 67 tonn (Innst. 278 S (2010–2011), jf. Dokument 8:78 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Øyvind Halleraker (H) [12:21:34] (ordfører for saken): Nok en gang skal Stortinget behandle saken om hva vi skal foreta oss med den tyske ubåten U-864 som ble senket på slutten av krigen, og ligger 2 nautiske mil vest for

Fedje i Hordaland. Vraket ligger i to deler på 145–165 meters dyp, og det inneholder jo den farlige lasten på 67 tonn med kvikksølv, som gjør denne saken spesiell.

I januar 2009 besluttet regjeringen at vraket skulle heves. Det ble også fulgt opp i revidert nasjonalbudsjett samme år, og det ble lagt inn en bevilgning i budsjettet for 2010. Et samlet storting sluttet seg til dette og ville ha U-864, som er betegnelsen på båten, fjernet – ikke minst fordi folk i området er svært bekymret for nærmiljøet sitt, men også fordi fiskerinæringen generelt er engstelig for omdømmet til norsk fiskeri og fiskerinæring. I dag er det et forbud mot både ankring, dukking og fising i et område på 500 meter rundt vraket.

Saken har altså vært behandlet flere ganger, og sist 31. mai i fjor. Da avbrøt regjeringen hevingsvedtaket fra året før, etter en tilråding fra et konsulentfirma, Dovre Group, og TØI. Avtalen med Mammoet Salvage ble dermed terminert. Regjeringen tilrådte da en ny ekstern kvalitetssikring og en konseptvalgutredning. Stortinget har på spørsmål til statsråden fått opplyst at dette arbeidet er i gang, og at man venter en avklaring på denne kvalitetssikringen ganske snart. Det var faktisk antydnet at i regjeringens reviderte nasjonalbudsjett skulle vi få ny informasjon om saken. Det er vel ikke så veldig lenge til det skal legges fram – like over påske – så kanskje vi til og med kan få en liten lekkasje fra det i dag, hva vet jeg. Det ville i hvert fall være greit for Stortinget å få den informasjonen som også er tilflytt regjeringen.

Opposisjonen var uenig med regjeringen ved siste gangs behandling og ville slutføre forhandlingene med Mammoet med sikte på å få hevet vraket sommeren som står foran oss nå, altså i 2011. Regjeringspartiene gikk imot dette, men presiserte i flere innlegg at målet fortsatt var heving av vrak og last. Jeg håper at debatten i dag viser at dette fortsatt står ved lag. Vi i Høyre har uttrykt dette også i våre merknader, selv om vi i dag innser at når det er igangsatt et arbeid i henhold til de retningslinjer vi har, med konsekvensutredning og kvalitetssikring, må vi vente på det. Men vi presiserer at vi har ikke endret syn i saken: Vraket og lasten bør heves. Det synes vi kysten og befolkningen har fortjent. De har levd med denne usikkerheten lenge nok – og altfor lenge, vil mange mene.

Magne Rommetveit (A) [12:26:17]: I Stortinget si handsaming av Prop. 81 S for 2009–2010, handtering av ubåten U-864, vart det ut frå ei samla vurdering konkludert med at det trengst meir utgreiing før ein tek endeleg stilling til løysing. Stortinget vedtok i juni i fjor å stanse den til då planlagde hevingsoperasjonen. Dette vedtaket vart gjort med bakgrunn i at den eksterne kvalitetssikringa konkluderte med at prosjektet hadde for stor risiko. I proposisjonen gjorde regjeringa framlegg om å setja i gang ei konseptvalutgreiing og etter det ei ekstern kvalitetssikring.

Kystverket har i tråd med Stortinget sitt vedtak i juni i fjor utført konseptvalutgreiinga, og denne vart overlevert Fiskeri- og kystdepartementet no i januar. Denne konseptvalutgreiinga er no til kvalitetssikring av Metier AS og Møreforskning Molde AS. Desse selskapa er pre-

kvalifiserte av Finansdepartementet til å gjennomføra slik kvalitetssikring.

Når desse prosessane er i gang, og også i samsvar med det som Stortinget har vedteke, synest eg ikkje det ville vore rett å bryta tvert av no ved å gå for Framstegspartiet sitt forslag til vedtak.

Kystverket syner i si samla vurdering og tilråding til at alle dei tre utgreidde alternativa vil gje dei ønskete miljøeffektane dersom gjennomføringa er vellukka. Kystverket vel likevel å tilrå tildekking av vrak og forureina botnseiment ut frå at dei reknar det alternativet for å vera det minst risikofylte. Til grunn for si tilråding har Kystverket lagt avgjerande vekt på miljørisikoen, men dei understrekar samstundes at også andre moment kan analyserast og vektleggjast før endeleg avgjerd om val av konsept.

Og den kvalitetssikringa som no er i gang, har verkeleg synt at det er relevant å også analysa andre moment. I brev til komiteen frå statsråden 21. mars får me opplyst at dei eksterne konsulentane har identifisert behov for også å vurdere eit alternativ der forureina sediment, i tillegg til vraket/kvikksølv, i stor grad vert fjerna før området vert tildekkja. Vidare ønskjer konsulentane at Kystverket vurderer risikoen ved det foreslegne tildekkingsalternativet i eit langsiktig perspektiv, ytterlegare.

Konsulentbruk kan til tider verka å vera i meste laget, men her må eg seia, ut frå slik eg kjenner kompleksiteten i saka, at det vil vera svært fornuftig og relevant at slike analysar og utgreingar vert utførte. Det at konsulentane no ber Kystverket gjera ytterlegare vurderingar, syner at ordninga med ekstern kvalitetssikring er rett, og det er eit godt døme på at det er av stor verdi å la nye auge sjå på saka. Det er nettopp for å sikra at regjeringa, og i neste omgang Stortinget, skal ha eit så godt grunnlag som mogleg å fatta avgjerd på. Det er her om å gjera at me endar opp med den løysinga for handtering av kvikksølvforureininga som gjer at både me og dei generasjonane som kjem etter oss, kan vera trygge på at havet er reint.

Ofte, ja kanskje oftast, er det enkle det beste. Viss det enkle her vil vera å seia ja til Framstegspartiet sitt forslag, er det etter mi meining i alle fall ikkje det beste når det gjeld å få ei mest mogleg sikker løysing for miljøet. Her passar det heller ikkje med kjapt, trygt og billeg, om nokon skulle ønskja det.

Handteringa av kvikksølv knytt til U-864 vil nok ikkje verta enkel. Ho kan ikkje gå så kjapt som me skulle ønskja, og billeg vil det ikkje verta. Uansett kva for løysingar som til sjuande og sist vert valde, må det i alle fall vera trygt for menneske og for miljø, og det må sikrast ei rask, men forsvarleg framdrift.

Regjeringa sitt vedtak om heving står fast. Eg har god tru på at den kvalitetssikringa og dei naudsynte tilleggsutgreingane som no vert føretekte, vil gje grunnlag for å koma fram til gode løysingar for å handtera dette farlege kvikksølv.

Arne Sortevik (FrP) [12:31:26]: En eventuell heving i 2012 – etter en opprinnelig innstilling fra Kystverket i 2006 – har jeg vanskelig for å se som «kjapp»! Det er også slik at vi i Fremskrittspartiet er redd for at de nye

øynene som settes på saken, er på jakt etter alibi for tildekking.

Flere ganger har Fremskrittspartiet fremmet representantforslag om U-864, ubåten i havet utenfor Fedje i Hordaland med over 60 tonn kvikksølv om bord. Vi startet i 2007. Det medførte at forslaget om tildekking ble stoppet. Regjeringen gjennomførte en omfattende politisk snuoperasjon, der man gikk fra tildekking til heving.

Fra 2010 er det igjen en politisk snuoperasjon fra Arbeiderpartiet, fra SV og fra Senterpartiet. Det begynte med å «kvalitetskvele» bergingsoppdraget gitt i åpen og internasjonal anbudskonkurranse til det verdensledende bergingsselskapet Mammoet Salvage. Det ble gjort i 2010, da man lot et lite konsulentfirma uten kompetanse på bergingsoppdrag få avgjørende innflytelse på prosjektet, slik at bergingen ikke ble gjennomført.

Ved årsskiftet 2010/2011 kom konseptvalgutredningen fra Kystverket for håndteringen av U-864. Igjen er tildekking blitt et alternativ – som i 2006 – sammen med heving av ubåt og fjerning av kvikksølv.

I perioden fra våren 2007 til våren 2011 har ingenting skjedd med verken ubåt eller kvikksølvlast. Politisk har det vært stor aktivitet. Det er gitt mange løfter fra regjeringspartienes representanter, inklusiv statsministeren. Men både kvikksølv og ubåten befinner seg fortsatt på havets bunn.

Både Vestlandet og Norge er faktisk tilbake til 2006, til punktet der Kystverket utredet saken og konkluderte med tildekking som anbefalt metode.

Nå skal det ekstern kvalitetssikring til igjen. På spørsmål til statsråden om hva man gjør for å sikre at de som skal utføre kvalitetssikring denne gangen, faktisk har kompetanse, eller skaffer seg kompetanse på henholdsvis tildekking, heving av ubåt og fjerning av kvikksølv, er svaret egentlig: ingenting – ingen verdens ting. Vel er det slik at de to firmaene som man bruker til ekstern kvalitetssikring, er prekvalifisert av Finansdepartementet, men det er relativt få oppdrag av denne typen, og relativt få som har kompetanse. Er man kompetent til å kvalitetssikre veianlegg og store byggeprosjekt på landjorden i Norge, er det ikke uten videre slik at man faktisk er kompetent til å håndtere store, kompliserte bergingsoppdrag.

Jeg registrerer at de partiene som tidligere stemte for at Mammoet skulle få anledning til å gjennomføre oppdraget sitt, ikke går inn i den viktige problemstillingen, og det er synd.

For Fremskrittspartiet er det nærliggende å tro at Fiskeri- og kystdepartementet – og regjeringen – faktisk regner med at konklusjonen skal bli tildekking. Når man var villig til å la utredere uten tung kompetanse få avgjørende innflytelse i forrige runde, har vi dessverre liten grunn til å tro at man vil gjøre det annerledes i denne runden.

For Fremskrittspartiet er behandlingen av hele saken uakseptabel. For Fremskrittspartiet er det viktig å få hevet ubåten og få fjernet kvikksølv. For Fremskrittspartiet haster det med å komme i gang igjen med forberedelsen til å gjennomføre hevingsprosjektet.

Derfor fremmer vi i dag forslag om heving og fjerning. Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen,

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

Knut Arild Hareide (KrF) [12:35:55] (leiar i komiteen): Eg vil berre med ein kort merknad frå Kristeleg Folkeparti slutte meg fullt ut til det gode innlegget frå saksordførar Øyvind Halleraker.

Eg har berre lyst til heilt kort å kommentere det som representanten Sortevis tok opp i innlegget sitt. Kristeleg Folkeparti – og for så vidt Høgre – var med på eit forslag i denne salen som sikra ei heving av ubåten. Men me fekk fleirtalet mot oss, og fleirtalet, som bestod av regjeringspartia, sa at i staden for å støtte vårt forslag gjekk dei i gang med ei konsekvensutgreiing, med kvalitetssikring. Me meiner ut frå at denne saka har vore behandla her relativt nyleg, at det er riktig å vente på nettopp det arbeidet og resultatet av det.

Men i denne salen har statsråden vore veldig tydeleg på at ubåten skal hevast. Eg vil vise til svaret frå statsråden 26. mai 2010, der ho var veldig tydeleg på at regjeringa jobbar fullt og heilt for ei heving, når dei meiner det er forsvarleg. Det håpar eg kan vere den samlande løysinga som òg denne debatten viser til.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:37:20]: Arbeidet med U-864 og håndteringen av forurensningen fra kvikksølvlasten er en krevende sak som regjeringen tar på største alvor. Det er viktig at vi får håndtert kvikksølvforurensningen slik at den ikke vil utgjøre en fare for miljøet og generasjonene som kommer etter oss. Men det er også viktig at vi ved gjennomføring av et tiltak ikke bidrar til å spre kvikksølvforurensningen til et større område. Det var nettopp av hensyn til miljøet og risiko at Stortingets flertall i juni i fjor sluttet seg til regjeringens forslag om å stanse den da planlagte hevingsoperasjonen. Det ble vedtatt å igangsette en forstudie og deretter en ekstern kvalitetssikring, KSI. Den inneholder alternativene nullalternativet, tildekking, heving og et alternativ der heving og tildekking kombineres. Ved også å inkludere tildekking og et alternativ der heving og tildekking kombineres, vil sannsynligheten øke for at man samlet sett står igjen med et tilfredsstillende alternativ for håndtering av kvikksølvforurensningen.

Kystverket ble gitt i oppdrag å gjennomføre forstudien. Rapporten ble overlevert departementet 14. januar i år og gjennomgår nå ekstern kvalitetssikring i henhold til Finansdepartementets retningslinjer. Som kjent – og som nevnt tidligere også i dag – gjennomføres kvalitetssikringen av Metier og Møreforskning. Og ja, disse selskapene er prekvalifisert til å gjøre slik kvalitetssikring og arbeider på et uavhengig grunnlag. De har da selvsagt anledning til å innhente de ekspertarbeidene som de måtte føle behov for i den jobben de gjør.

I forslaget vi i dag har til behandling, bes det om at ubåten U-864 heves så snart som mulig. Jeg er glad for at representantene fra Høyre og Kristelig Folkeparti nå finner det riktig å avvente resultatet av kvalitetssikringen som gjennomføres.

Gjennom en kvalitetssikring vil vi være enda tryggere

på at de faglige anbefalingene vi bygger vår endelige beslutning på, er så gode som mulig. Jeg mener at kvalitetssikringens berettigelse kommer tydelig fram i svaret jeg ga 21. mars på spørsmål fra representanten Halleraker. Her framgår det at konsulentene ønsker at det gjøres ytterligere vurderinger utover det som i dag foreligger i konseptvalgutredningen. Konsulentene har bl.a. identifisert behov for å vurdere et alternativ der også forurensede sedimenter, i tillegg til vraket, i stor grad fjernes før området dekkes til med rene masser. Kystverket er nå i gang med dette arbeidet. Dette viser at nye øyne kan komme med nyttige innspill og dermed sikre at alle relevante alternativer blir vurdert.

Nå er det vel ikke slik at statsråder er de som skal stille spørsmål i slike debatter. Vi skal vel helst svare. Men i denne saken kunne det i hvert fall ha vært interessant å få vite hvilket alternativ forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet nå ønsker å iverksette straks. Ønskes en heving av ubåten og tildekking av forurensede sedimenter, eller ønskes en heving av ubåten og så fjerning av forurensede sedimenter før tildekking? Jeg er tilhenger av handling, men nødvendig kunnskap må foreligge først. Regjeringen vil derfor vente med en beslutning til den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Halleraker (H) [12:41:39]: Bare så det er klart: Høyre støtter selvsagt også at forurensede sedimenter fjernes.

Jeg har lyst til å stille et spørsmål til statsråden, og det er i tilknytning til noe hun sa sist saken var i Stortinget, det var 31. mai i fjor. Da uttaler hun:

«Jeg skal gjenta én gang til at regjeringens vedtak om heving står fast. Vanskeligere er det ikke. Det er gjentatt av statsministeren, det er gjentatt av meg. Det er helt opplagt at regjeringen da har et mål om å gjennomføre sitt vedtak, som er heving.»
Står statsråden fast på den beslutningen?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:42:27]: Regjeringen har ikke endret standpunkt i saken. Vi står fast på det vedtaket som er fattet. Det kan jeg gjerne gjenta én gang til: Statsministeren har sagt det, jeg har sagt det. Det er opplagt at vi ikke bare jobber for at et slikt tiltak bør gjennomføres, som det tidligere ble sagt av en representant her, men vi har et mål om å gjennomføre de vedtak som er fattet. Det jobber alltid regjeringen ut fra.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:43:03]: Vi opplever altså at noen selskaper blir prekvalifisert, mens f.eks. selskaper som Veritas, Lloyd's og verdens største bergingsselskap, Mammoet Salvage, ikke blir hørt.

Tidligere kyst- og fiskeriminister Helga Pedersen snudde i saken om heving av ubåten og ønsket faktisk å gå inn for å heve ubåten. Tok tidligere minister og nestleder i Arbeiderpartiet fullstendig feil i sin vurdering og i sitt ønske om heving? Hvis hun ikke tok feil, hvorfor har vi da fortsatt en pågående sak som har gått over fem år? Med fort-

satt planlegging blir det seks, syv, åtte, ni og kanskje ti år før vi får et resultat og et svar fra dagens regjering. Ja, jeg hører at man ønsker å være handlekraftig, men ti års forberedelse for å få et svar på en ting og få en ting ut av verden er vel ikke akkurat handlekraftig, er det vel?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:44:08]: Jeg vil gjøre representanten Sorteviks ord i hans tidligere innlegg til mine. Han sa at det er «få oppdrag av denne typen». Representanten Sortevik har helt rett i det. Det er faktisk ingen oppdrag av denne typen som er gjennomført på denne jord. Dette er altså første gangen. Det gir i alle fall et bilde av kompleksiteten.

Så må gjerne representanten Fredriksen riste på hodet. Men det er faktisk det som er tilfellet: Her har vi et vrak. Det har vi mange av, men heldigvis – må jeg få lov å si – ikke den type last som det vi her står overfor. Utfordringen er at her er det ikke en hel ubåt som bare kan tas tak i og løftes opp. Nei, den er delt, det mangler en del av den. Lasten er nede i sedimentene. Dette er ikke gjennomført tidligere. Derfor er det komplisert.

Så ble det gjort et stort nummer av disse selskapene som er satt til å kvalitetssikre. Nei, de sitter vel heller ikke på detaljkunnskap på alle områder, men der de mangler det, har de anledning til å innhente det der det finnes.

Arne Sortevik (FrP) [12:45:23]: Til det siste: Det er jo nettopp poenget. Det vi opplevde i forrige runde, var at TØI hentet inn ekstra kompetanse, en kompetanse som faktisk ikke hadde stor greie på hevingsoppdrag til sjøs. Faren er at det samme skjer igjen. Så mitt ene spørsmål til statsråden er fortsatt om hun vil forsikre seg at de to pre-kvalifiserte konsulentfirmaene som nå skal foreta en såkalt kvalitetssikring, faktisk skaffer seg kompetanse som kan noe om så kompliserte oppdrag. Det er kompliserte oppdrag, men det finnes internasjonal kompetanse, den er å få tak i, og den er å hente hvis man vil.

Så hører jeg statsråden svare at man går for heving. Like fullt er det slik at man kvalitetssikrer tildekking.

Hva er tidsplanen? Hvor lang tid skal disse flaskene med kvikksølv ligge før de kommer opp?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:46:31]: Til kvalitetssikrerne og spørsmålet om jeg har forsikret meg om at de benytter seg av den kompetansen som finnes: Det legger jeg faktisk til grunn at de gjør. Bare det at kvalitetssikrerne nå kommer med nye spørsmål og ber om nye utredninger, vitner, i hvert fall for meg, om at de tar dette på største alvor og utreder grundig og nøye.

Som jeg sa i mitt innlegg: Det at nye øyne ser på denne saken nå, at de stiller spørsmål og ber om å få de utredningene de nå ber om, borger for at de i hvert fall skaffer seg den kompetansen.

Til tidsplanen: Når kvalitetssikrerne ber om ytterligere utredninger, innebærer det selvsagt at man må sette av tid til det. Jeg vil i revidert nasjonalbudsjett komme tilbake og si mer om tidsplanen. Jeg har ikke eksakt klart for meg når kvalitetssikrerne skal være ferdige, men jeg finner det fornuftig at de får utredet de spørsmålene de

ber om. Så får vi komme tilbake til hvor lang tid det vil ta.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

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

Åge Starheim (FrP) [12:47:49]: Eg forstår ikkje at regjeringa vil spele rulett med konsekvensane av å vente med å heve ubåt U-864. Eg registrerer at statsråden på nytt forsikrar om at regjeringa står for at ubåten skal hevast. Då er det for meg ei gåte at ein også brukar pengar på å greie ut tildekking av ubåten. Då burde ein konsentrere seg om det som går på å heve ubåten, og få det avklart. Ein har etter mitt skjønn hatt rikeleg med tid til å avklare dei problemstillingane som er med dette. Det vert også sagt at det er ikkje så veldig mange som kan gjere dette. I det ligg det, slik eg forstår det, at det er i alle fall nokon som har nødvendig kompetanse til å gjere dette. Då må det vere råd å klare å få til ei hurtigare framdrift i denne saka enn det som har vore tilfellet i alle desse åra.

No skal vi behandle ei sak etter denne saka der ein har heldt på med utgreiingar nesten sidan 1984. Det ligg antydningar også i den saka om at ein kanskje skal gjere endå fleire utgreiingar. Eg registrerer at Arbeidarpartiet sin representant seier at det kan vere lurt å få nye auge til å sjå på saka. Ja, det kan vere lurt viss ein ønskjer å bruke tid på det, og ikkje ønskjer at ein skal få gjort noko innan rimeleg tid.

Eg registrerer også at det i andre samanhengar vert hevda, i alle fall frå representanten Lundteigen frå Senterpartiet, at han skal vere ombod for befolkninga. Viss det er det som er intensjonen med regjeringa, at medlemmer av regjeringspartia skal vere ombod for befolkninga, trur eg ikkje ein finn ein einaste person i dette området, på heile Vestlandet, som ikkje har eit klart syn om at denne ubåten må ein heve så fort som råd er.

Så registrer eg også at statsråden sår tvil om kva Framstegspartiet eigentleg vil gjere i denne saka. Då synest eg at statsråden skal lese framlegget. Der står det klart og tydeleg at ein vil sørge for at ubåten U-864 skal hevast og at kvikksølvlasten skal fjernast, samt sørge for nødvendig etterarbeid med sikring av forureina havbotn.

Det trudde eg var rimeleg klart, og eg håper at dette skjer før ein kjem så langt at det kanskje ikkje er noko å heve, og at kreftene i sjøen har tatt seg av dette på ein slik måte at ein ikkje kan gjere noko i saka.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 3628)

Sak nr. 6 [12:50:57]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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 (Innst. 279 S (2010–2011), jf. Dokument 8:80 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:52:25] (leiar i komiteen og ordførar for saka): Dette er ei sak som me har diskutert mange gonger i denne salen. Det ligg no føre ei innstilling frå Stortingets transport- og kommunikasjonskomité til forslaget frå Framstegspartiet. Det er ikkje noko fleirtal som teiknar seg i komiteen. Det største mindretallet består av regjeringspartia – Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet – som ønskjer å leggje forslaget ved møteboka. Så er det eit mindretal – Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti – som stør forslaget frå Framstegspartiet om bygging av Stad skipstunnel. Og det er eit forslag frå Høgre, som òg stør bygging av Stad skipstunnel, men då som eit OPS-prosjekt.

Frå midten av 1980-talet har det vore arbeidd aktivt for ein tunnel mellom Moldefjorden og Kjødepollen på nordsida av Stadhalvøya. Tunnelen skal vere 1 700 meter lang, og skal kunne brukast under alle vêrforhold. Det vil bli den første skipstunnelen i verda, og han skal auke tryggleiken til sjøs og redusere ventetida. Byggjekostnadene er berekna til i overkant av 1,75 mrd. kr, og byggjetida er berekna til å vere fem år.

I Nasjonal transportplan for 2010–2019 foreslår regjeringa å løyve 200 mill. kr i siste delen av planperioden til Stad skipstunnel. Dette er eit prosjekt som, dersom det skal realiserast, krev betydeleg planlegging og finansiering. I stortingsmeldinga knyter regjeringa ei rekkje føresetnader til midlane, herunder bl.a. atterhald om at regjeringa tek avgjerd om å gå vidare med prosjektet.

Det går fram av meldingens omtale av prosjektet at regjeringa på eigna måte vil kome tilbake til Stortinget med ei samla vurdering, men konkret framtidsplan blei ikkje skissert.

Kristeleg Folkeparti sa den gongen, og meiner framleis at dette var for uforpliktande, sjølv om vi gir honnør og er glad for at det blei teke med i Nasjonal transportplan. Men vi meinte det var for uforpliktande.

Den gangen fremma Kristeleg Folkeparti, Høgre og Venstre eit forslag om prosjektering av Stad skipstunnel i 2010 og at ein skulle utgreie prosjektet som eit OPS-prosjekt. Kristeleg Folkeparti har fleire gonger fremma forslag i Stortinget om at Stad skipstunnel skal byggjast, og me følgjer det opp i dag.

Farvatnet rundt Stad er svært vanskeleg. Ein skipstun-

nel har vore utgreidd i mange år. Ja, det er no faktisk 18 utgreiingar som ligg føre om dette prosjektet. Eg meiner derfor at Stad skipstunnel no bør realiserast. Det vil vere ei viktig hjelp for å auke tryggleiken til sjøs. Samtidig vil ein slik tunnel kunne gi eit ekstra løft til næringslivet langs kysten på Vestlandet.

Eg er skuffa over den tilrådinga som kom frå Kystverkets side om ikkje å byggje ein Stad skipstunnel. Eg har òg vanskeleg for å forstå grunngevinga frå Kystverket. Her kjem ein m.a. med utsegner om vêrprognosar som syner at ein ikkje har behov for tunnel. Men er det noko me veit, er det at vêret kjem til å bli verre i tida som kjem. Berre ut frå klimautfordringane veit me at det kjem til å bli meir ekstremvêr, dessverre.

Dette forslaget omtaler òg ein stor tunnel. Det ligg føre planer om både liten og stor tunnel. Men – det vil eg vere veldig tydeleg på: Skal det byggjast ein Stad skipstunnel, må det vere ein stor tunnel. Forslaget om ein liten tunnel vil ikkje gi den nytten som vi har forventingar om. Sjølv sagt vil kostnadene vere større med ein stor tunnel, men skal me gå i gang med dette prosjektet, må det ikkje vere nokon tvil om at det er ein stor tunnel me går inn for.

Eg innser i dag at forslaget frå Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti ikkje får fleirtal. Men eg håper dette er ei sak som me vil følgje nøyte opp. Ikkje minst fram mot neste Nasjonal transportplan vil Stad skipstunnel vere eit særdeles viktig prosjekt.

Magne Rommetveit (A) [12:57:40]: Stad skipstunnel er omtalt i fleire stortingsmeldingar dei siste åra, og han er med i Nasjonal transportplan 2010–2019. I samband med framlegginga av budsjettet for 2008 vart det i St.prp. nr. 1 for Fiskeri- og kystdepartementet gjort greie for avgjerda om å setja i gang nye utgreiingar om Stad skipstunnel. Bakgrunnen for utgreiinga var m.a. innspel frå fylkesordførarane i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, og eit av alternativa skulle vera stor tunnel, slik at hurtigruta og andre fartøy med tilsvarande dimensjonar kan segla gjennom. Det var det representanten Hareide gjekk inn for i stad.

Kystverket fekk oppdraget, og utgreiinga gjorde det òg naudsynt med ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Dette kravet er ikkje noko ein har funne på spesielt for dette prosjektet, men det gjeld alle store prosjekt som har ei kostnadsramme på over 500 mill. kr.

Arbeidet med den siste utgreiinga har teke lang tid. Grunnen er at tidlegare rapportutkast ikkje har fylt alle krav som vert stilte i prosessen med kvalitetssikring. Departementet har derfor lagt føringar på denne, nettopp for å sikra at alle formelle plankrav har blitt følgde.

Det har frå fleire hald vorte reist spørsmål om Kystverket sin KVVU-rapport har teke med alle relevante tal i den samfunnsøkonomiske analysen. Eg føreset at desse forholda vert grundig gjennomgått og belyst i den eksterne kvalitetssikringa som no skjer.

I NTP står det at prosjektet vil verta vurdert for eventuell oppstart mot slutten av planperioden, altså ein gong etter 2013. Dette er første gongen ei regjering og eit storting har lagt inn Stad skipstunnel. Regjeringa, og seinare

Stortinget, har sett av midlar til Stad skipstunnel i andre delen av planperioden – 200 mill. kr. Vidare står det også at det er ein føresetnad for oppstart at prosjektet har tilstrekkeleg samfunnsmessig nytte.

Ein skipstunnel gjennom Stadlandet har vorte utgreidd i fleire omgangar både på 1990-talet og på 2000-talet, og forventningane langs kysten for å få dette prosjektet realisert har vore, og er, store. Det forstås eg godt. Det er ingen tvil om at det er fleire gode grunnar til å byggja Stad skipstunnel. Det er eit sterkt fokus på tryggleik langs leia. I tillegg vil det vera viktig for næringslivet når det gjeld ein meir miljøvenleg transport av både personar og gods, med redusert ventetid, auka føreseielegheit og regularitet.

I Soria Moria-erklæringa peikar regjeringa på at det er ei målsetjing at godstrafikken skal bort frå landevegen og over på sjø og bane. Realisering av Stad skipstunnel vil i så måte bidra til å fjerna ein flaskehals langs kysten.

KVU-rapporten vert no kvalitetssikra av to eksterne firma, Holte Consulting og ECON. På bakgrunn av konseptvalutgreiinga og kvalitetssikringa av denne skal regjeringa etter ei samla vurdering føreslå for Stortinget kva for eit av dei tre alternativa som skal veljast. Dette kan verka som ein svært omstendeleg prosess, men så store prosjekt må baserast på godt gjennomarbeidde fakta. Det er viktig her å understreka at arbeidet er i rute i høve til prosessane knytte til NTP, slik som dei tidlegare har vorte vedteke.

Nasjonal transportplan skal reviderast av det sitjande stortinget i 2013. For ikkje så lenge sidan vart transportetatane sin utgreiingsrapport lagd fram. Den trekker opp mykje av det som må vera dei samla transportutfordringane i neste planperiode. Eit av hovudgrepa som her vert føreslått, er fleire tiltak for å få meir gods frå veg over til sjø og bane.

Til slutt vil eg understreka at det er Stortinget som har det siste ordet i denne saka, og det er me som skal ta stilling til om Stad skipstunnel skal byggjast eller ikkje, og i tillegg kva dimensjon han skal ha. Den føreliggjande utgreiinga frå Kystverket er berre eitt av grunnlaga som me skal byggja denne avgjerda på.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:02:34]: Det er en tverrpolitisk enighet om at det ville vært fornuftig å overføre en større andel av godstrafikken fra vei til sjø, og dette er også en av målsettingene i Nasjonal transportplan 2010–2019. Det finnes imidlertid noen barrierer mot økt sjøtransport som vi som politikere kan gjøre noe med. Selv representerer jeg Norge i Maritimt Østersjøsamarbeid, der vi har stort fokus på nettopp disse problemstillingene.

Stadhavet er et av de aller mest værharde sjøområdene i Norge, der høy sjø med bølgerreflekser fra land gir vanskelige manøvreringsforhold. Det finnes vel knapt en nasjonal værmelding der Stad ikke er nevnt, og Meteorologisk institutt har et eget spesialvarsel med bølgehøyde, bølgeperiode og vindhastighet for Stadhavet. Hvis man bygger Stad skipstunnel, så slipper skipene denne værharde strekningen, og det kan bety lavere transportkostnader og innspar tid.

En slik skipstunnel har nå vært utredet snart 20 gan-

ger, og det er denne skipstunnelen som Fremskrittspartiet tar til orde for å bygge i representantforslaget.

En samlet komité er enig om at Stad skipstunnel vil legge til rette for en bedre samlet transportløsning og føre til tryggere sjøtransport langs et særdeles kritisk punkt ved kysten. En samlet komité er enig om at en slik skipstunnel vil ha stor betydning for økt sjøveis transport av passasjerer og gods. En samlet komité er enig om at sjøtransport er et miljøvennlig alternativ til frakt på vei, og at Stad skipstunnel vil øke tryggheten til de sjøreisende og være et viktig opplevelsesprodukt i reiselivssammenheng.

Komiteen er imidlertid ikke enig når det gjelder å faktisk ville gjøre noe, for av de andre partiene er det bare Kristelig Folkeparti som støtter Fremskrittspartiets forslag om igangsetting av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig. Jeg er veldig glad for denne støtten, og Kristelig Folkeparti og komitélederen har også i andre saker vist engasjement for sjøtransportens rammevilkår.

Regjeringspartiene mener derimot at 20 år med utredninger ikke er nok, og at det nå trengs enda mer utredning. Høyre har sin egen vri; de fremmer forslag om at regjeringen skal bruke tid og krefter på å lage en ny sak om Stad skipstunnel som OPS. Fremskrittspartiet har tidligere fremmet lignende forslag, bl.a. i forbindelse med Nasjonal transportplan, men vi mener at nå bør det være slutt på den endeløse rekken av utredninger. Det som trengs – etter 20 år og nesten like mange utredninger – er først og fremst handlekraft.

Dersom det er slik at man uansett skal utrede mer, så mener Fremskrittspartiet at man bør se nærmere på muligheten for å bygge veitunnel med tverrslag til skipstunnelen for hver 200. meter. Et slikt tillegg kan gi forsterket samfunnsøkonomisk gevinst, fordi en veitunnel kan virke som en redningstunnel ved eventuelt havari i skipstunnelen. En slik veitunnel vil dessuten erstatte to veier som i dag binder sammen Nordfjord og Sunnmøre.

La det imidlertid ikke være noen tvil: Primært ønsker vi igangsetting så snart som overhodet mulig.

Jeg vil ta opp Fremskrittspartiet og Kristelig Folkepartis forslag som ligger i saken.

Presidenten: Da har representanten Ingebjørg Godskesen tatt opp det forslaget hun refererte til.

Bjørn Lødemel (H) [13:05:54]: Stad skipstunnel er eit av dei mest spektakulære samferdsleprosjekt som finst i dette landet. For det første er det den einaste skipstunnelen i verda, og for det andre er det eit samferdsleprosjekt som har stor regional og nasjonal effekt, både til lands og til sjøs.

Stad skipstunnel vil leggje til rette for trygg sjøtransport forbi eit av verdas farlegaste havområde, og han vil gje enklare og sikrere transport for næringslivet på begge sidene av Stadhalvøya. Og han vil leggje til rette for ein spennande bu- og arbeidsregion mellom Ålesund og Florø.

Stad skipstunnel vil bli eit unikt reisemål, som saman med andre naturopplevingar i regionen vil leggje til rette både for verdiskaping og for næringsutvikling.

Derfor meiner Høgre at det er betydeleg samfunnsnytte i å realisere dette viktige prosjektet. Høgre meiner det er viktig at planlegginga no blir forsert, og vi viser til Høgre sitt alternative statsbudsjett der det er sett av 200 mill. kr til førebuing av prioriterte OPS-prosjekt.

Få samferdsleprosjekt har hatt så mange utgreiingar som Stad skipstunnel. Dei fleste trudde at planleggingsfasen var over då konseptvalutgreiinga til Kystverket i 2007 anbefalte regjeringa å byggje Stad skipstunnel etter stor tunnelprofil mellom Moldefjorden og Kjødøpollen. Det var mange som meinte at det var eit reint bestillingsverk frå regjeringa si side då Kystverket i 2011 konkluderte med at vêr og vind var mindre utfordrande enn før, at båtane var blitt meir solide, og at det på den bakgrunnen ikkje var like stort behov for skipstunnelen som tidlegare utgreiingar viste. Ein av grunnane til at Kystverket kom med denne tilrådinga, var at det ville vere ein negativ samfunnsnytte på ca. 1,6 mrd. kr ved bygging av skipstunnelen.

Det vart eit ramaskrik på Nordvestlandet då Kystverket kom med sin snuoperasjon i 2011. Derfor var det svært positivt at SINTEF fekk i oppdrag å utføre ein kritisk gjennomgang av KVU-en frå Kystdirektoratet. Konklusjonane var klokkeklare. SINTEF kom fram til at dei negative kostnadane er 20 pst. lågare enn det som kom fram i KVU-en. Det er større nytteverdi og sparte ventekostnader som fører til dette.

Når det gjeld trafikknyttene, har SINTEF lagt vekt på dei moglegeheitene Stad skipstunnel gjev for arbeidsmarknadsintegrasjon mellom dei no åtskilde regionane nord og sør for Stad. Det er eit veksande maritimt/marint næringsliv i Måløy, og det maritime/marine verdsleiane næringslivet på Søre Sunnmøre vil utløyse ein auka arbeidsmarknadsintegrasjon, og dermed auka arbeidspending. I tillegg kjem reiser til regionen sin største flyplass, Vigra, og fritidsreiser.

Øg når det gjeld dei ikkje-prissette konsekvensane, er det mange positive ting som talar for bygging av skipstunnelen: drivstoffinnsparingar, reduserte utslepp og turisme. Stad skipstunnel vil bli ein attraksjon som både vil gje auka småbåtturisme og landbasert turisme. I tillegg vil ein skipstunnel gje auka sikkerheit for sjøfarande, med redusert fare for dødsfall og personskadar, i tillegg til mindre fare for forureining. Dersom meir gods blir overført frå veg til sjø, vil dette kunne føre til reduserte trafikkulykker med vogntog på vegane.

SINTEF konkluderer ut frå prissette og ikkje-prissette konsekvensar at det er sannsynleggjort at Stad skipstunnel vil ha positiv samfunnsøkonomisk netto nytte, og at han derfor bør byggjast, i motsetjing til det KVU-en viste. I tillegg er det fleire konsekvensar som framleis ikkje er vurderte, og som vil byggje opp under den positive konklusjonen.

Høgre er svært uroa over dei merknadane som Framstegspartiet har kome med, om at dei vil utgreie nye løysingar dersom regjeringspartia held fast ved at det er nødvendig med fleire utgreiingar. Dette er ein saftig invitasjon til regjeringspartia om ytterlegare utsetjingar, og det vil Høgre åtvare sterkt mot.

Høgre merkar seg òg at Kristeleg Folkeparti stør fram-

legget frå Framstegspartiet om å ta prosjektet ut av Nasjonal transportplan og leggje det inn som eit eige prosjekt, trass i at leiaren i komiteen brukte ein heil konferanse i Ålesund til å fortelje kor viktig det er å sikre brei tilslutning til prosjektet gjennom arbeidet med revisjon av NTP.

Høgre har sett fram eit forslag i Stortinget om å fjerne moms på skipstunnelar. Det vil vere eit viktig bidrag for å realisere Stad skipstunnel. Det vil betre kost–nytte-verdien på prosjektet dramatisk, og det vil redusere kostnadane med over ein halv milliard kroner. Høgre forventar at dei andre partia stør det framlegget når det skal handsamast her i Stortinget.

Høgre ønskjer å byggje Stad skipstunnel som eit OPS-prosjekt, og vi meiner det er heilt avgjerande for framdrifta i prosjektet at planlegginga blir framskunda. På den bakgrunn fremjar eg Høgre sitt framlegg i saka.

Presidenten: Representanten Bjørn Lødemel har tatt opp det forslaget han refererte til.

Borghild Tenden (V) [13:11:00]: Jeg tar ordet kun for å gi en kort stemmeforklaring, i og med at vi ikke sitter i komiteen.

Som saksordføreren sa, er dette en sak som har vært oppe i Stortinget flere ganger, og Venstre har vært med på forslag om bygging av Stad skipstunnel, som også ble sagt av saksordføreren innledningsvis.

Venstre har programfestet Stad skipstunnel, så det er ingen tvil om at dette er et prosjekt som vi ønsker – og ser viktigheten av – så raskt som mulig. Det ligger nå inne i NTP, og vi vil selvsagt følge nøye med på fremdriften, slik at det ikke ramler ut av NTP.

Venstre vil i denne saken stemme for Høyres forslag i innstillingen, nemlig å be regjeringen legge fram en sak om realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:12:11]: Som flere representanter har vært inne på, har spørsmålet om Stad skipstunnel en lang forhistorie. Saken har vært omtalt i flere stortingsmeldinger og proposisjoner. Det foreligger også mange planer og utredninger. Nå vil jeg imidlertid ikke dvele ved sakens historie i dag.

I 2007 ble det bestemt å sette i gang nye utredninger om Stad skipstunnel. Det er det nærmere redegjort for i St.prp. nr. 1 for 2007–2008 under Fiskeri- og kystdepartementet. Bakgrunnen for de nye utredningene er innspill fra fylkesordførerne i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Fylkesordførerne ønsket at Stad skipstunnel skulle utredes på nytt, med hensyn til størrelse og nytteverdi av en skipstunnel. Et av utredningsalternativene er en skips-tunnel med større dimensjoner, slik at hurtigruta og andre fartøy med tilsvarende dimensjoner kan seile gjennom tunnelen.

Utredningen av Stad skipstunnel må gjennom ekstern kvalitetssikring. Det krever statens kvalitetssikringssystem for store investeringer. Den eksterne kvalitetssikringen gjennomføres av selskaper som er prekvalifisert av Finansdepartementet også her. Når det gjelder Stad skips-

tunnel, gjennomføres den eksterne kvalitetssikringen av Holte Consulting og ECON.

Som forslagsstillerne viser til, la Kystverket fram en utredning om Stad skipstunnel i desember 2007. Arbeidet med den eksterne kvalitetssikringen ble startet opp i 2008. Det viste seg da at denne utredningen ikke tilfredstilte alle krav som stilles i slike prosesser. Derfor måtte mye av utredningsarbeidet gjennomføres på nytt. På den bakgrunn har Kystverket fått utarbeidet en ny rapport, og den ble overlevert Fiskeri- og kystdepartementet i januar dette år.

Fiskeri- og kystdepartementet har videresendt den nye rapporten til ekstern kvalitetssikring. Jeg har registrert at det har kommet enkelte spørsmål om Kystverkets siste rapport, og om den har tatt med alle relevante tall i den samfunnsøkonomiske analysen. Jeg er også kjent med at det har blitt utarbeidet alternative rapporter, som har en annen vurdering av den samfunnsøkonomiske nytten. Dette er spørsmål som vil bli gjennomgått i den eksterne kvalitetssikringen som nå pågår.

Regjeringen vil avvente den eksterne kvalitetssikringen før vi tar stilling til prosjektet. Det gjør vi for å sikre at vi har et så godt beslutningsgrunnlag som mulig. Det er ventet at kvalitetssikringen vil ferdigstilles medio 2011. Det betyr at vi er i rute i forhold til den tidshorizonten regjeringen har lagt opp til i Nasjonal transportplan for 2010–2019. I Nasjonal transportplan er det vist til at en eventuell oppstart vil komme i siste del av planperioden.

Jeg vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget når den forestående kvalitetssikringen foreligger. Jeg vil også minne om at alle andre samferdselsprosjekter i denne størrelsesordenen har vært igjennom samme type ekstern kvalitetssikring før de er forelagt Stortinget gjennom Nasjonal transportplan og budsjettproposisjoner. Jeg kan vanskelig se hvorfor Stad skipstunnel skal være annerledes.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevisk (FrP) [13:16:01]: Det er to ting jeg vil ta opp. Det ene er et sitat fra KVVU-rapporten:

«Departementet har vært aktiv i utredningsprosessen, og lagt føringer på utredningen.»

Hvilke føringer er det departementet har lagt på utredningen?

Så til samfunnsnytte og kvalitetssikring. Det er relativt få prosjekter av denne typen å hente erfaringer fra – faktisk svært få. Det er jo også slik at det vi vet fra samferdselssektoren i Norge, er at svært mange av de store prosjektene faktisk ikke ville blitt gjennomført hvis man skulle lagt de litt firkantede regnestykkene for samfunnsnytte til grunn. Må man ikke her også ha et litt videre perspektiv enn det litt firkantede sosialøkonomiske regneregler for samfunnsmessig nytte ofte ender opp med, og til syvende og sist ha et politisk syn på om dette er et nyttig prosjekt som det er viktig og nyttig å bygge?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:17:06]: Til arbeidet som er gjort i Kystverket: De forskjellige rapporter og hvilke dialoger som har vært mellom departement og kyst-

verk i det spørsmålet, har jeg ingen eksakt kunnskap om. Jeg legger til grunn at det er ikke minst knyttet til hvilke spørsmål som skal besvares, og på hvilken måte. Jeg har ikke vært i den type dialog, men jeg legger til grunn at det er for å sikre seg at en får de svarene, og at bredden på spørsmålene er stor nok til at en får gode svar – ikke innholdet i svaret, men prosessen rundt det og bredden og den biten.

Når det gjelder spørsmålet om samfunnsnytte, er det et interessant spørsmål. La meg si det sånn at hvis vi kun skal vedta prosjekter – det være seg i veisektoren eller andre – som er samfunnsnyttige, blir det ikke mange prosjekter i dette landet.

Bjørn Lødemel (H) [13:18:09]: Kost–nytte er ein viktig del av biletet når det gjeld realiseringa av Stad skipstunnel, og vi ser at i KVVU-en var negativ kost–nytte brukt som eit argument mot tunnelen. Høgre har sett fram eit forslag i Stortinget om å fjerne moms på skipstunnelar. Det ville betre situasjonen radikalt for Stad skipstunnel. Eg høyrde ikkje at statsråden nemnde det i sitt innlegg, så mitt spørsmål til statsråden er: Vil statsråden vurdere å støtte Høgre sitt forslag om å fjerne moms på skipstunnelar, slik at det kan komme Stad skipstunnel også til gode?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:19:03]: Igjen: Kost–nytte er tall som en får fram gjennom fastlagte kriterier. Jeg sa i mitt forrige svar at det ville ikke vært mange transportprosjekter som ble realisert her i landet hvis en kun skulle legge vekt på kost–nytte. Det hadde vært et fåtall. Heldigvis har vi politikere som greier å se større på ting enn kun på tall. Det vil selvsagt også være utgangspunktet her. Kost–nytte-betraktningene er selvfølgelig også en del av en total vurdering.

Når det gjelder spørsmål knyttet til moms, er jeg nødt til å vise til at det er det finansministeren som er ansvarlig for, så spørsmålet om momsen får stilles til ham.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:19:58]: Eg er veldig einig i det statsråden seier, at skal me få gjennomført dette prosjektet, er me nøydd til å sjå på heilskapen i det og ikkje berre bruke kost–nytte-betraktningar. Eg vil òg peike på SINTEF-rapporten – som eg opplever er eit godt og grundig arbeid – som nettopp viser samfunnsverknadene av dette prosjektet.

Det eg er oppteken av, er framdrifta fram mot Nasjonal transportplan. Utfordringa no er at utgreiingane, kvalitetssikringsarbeidet, no skjer hurtig nok, slik at me som sit i transport- og kommunikasjonskomiteen, kan få heile dette prosjektet under eitt og få det vurdert før me tek stilling til Nasjonal transportplan for 2014–2023. Kan statsråden garantere at arbeidet vil vere fullført, slik at me kan få gjort ei slik vurdering?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [13:21:02]: Som jeg sa i mitt innlegg, er det ventet at kvalitetssikringen vil ferdigstilles medio 2011. Med den tidsplanen som vi nå jobber etter med Nasjonal transportplan, som etter planen skal legges fram i 2013, bør det være et realistisk mål at re-

gjeringen greier å konkludere i den saken, slik at vi fortsatt holder den tidsplanen som vi har sagt at vi skal holde, og at vi kan konkludere på veien vidare i god tid, sånn at komiteen får behandlet dette spørsmålet på en grundig og god måte.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Åge Starheim (FrP) [13:21:51]: Stad skipstunnel er eit prosjekt som har drukna i politisk velvilje. Første året, i 1984, då vi begynte arbeidet med dette, lo dei av prosjektet og gjorde narr av oss som i det heile kunne finne på å meine at ein skulle byggje ein skipstunnel gjennom fjellet, gjennom Stadhalvøya. Etter den tid har alle politiske parti, med unntak av SV litt i starten, vist positiv velvilje til prosjektet. Ja, det er attpåtil sagt at dette er eit fantastisk prosjekt som kan setje Vestlandet i ein heilt ny situasjon, og som bør byggjast fortast mogleg.

Representanten Rommetveit var til stades i Ålesund då det var ein konferanse om dette prosjektet, der ein også la fram ein del moment som ikkje var med i Kystverket si utgreiing, som viste at med særdeles låge vurderingar med omsyn til dei samfunnsmessige nyttekostnadene som ein kunne få ut av dette, var det positiv samfunnsøkonomi i dette prosjektet. Det vil seie at samfunnet Noreg tener på at ein får bygd dette prosjektet.

Så vert det vist til at det er vedteke at ein skal ha kvalitetssikring av prosjektet. Ja, det vart vedteke for veldig mange år sidan. Det vart vel vedteke under Bondevik-regjeringa i si tid, altså har ein visst om det i mange år. Då er mitt spørsmål: Kvifor har ein ikkje sytt for at ein har fått gjort dette på eit langt tidlegare tidspunkt, slik at dette var klargjort? Når ein fram til den siste utgreiinga berre har fått utgreiingar som har vist positiv samfunnsøkonomi i prosjektet, så synest eg at ein burde ha gjennomført den kvalitetssikringa langt tidlegare, slik at det var klart.

På fylkesårsmøta til Sogn og Fjordane Arbeidarparti og Senterpartiet i Sogn og Fjordane har dei vedteke resolusjonar som går på at dette prosjektet bør byggjast. Senterpartiet hadde attpåtil ei overskrift på resolusjonen sin om at ein måtte byggje Stad skipstunnel no. Det var særdeles viktig å kome i gang no. Då lurar eg på: Kvifor er ikkje Senterpartiet med på å støtte Framstegspartiet sitt framlegg, som går på at ein skal setje i gang bygging no?

Nokre få ord om sidetunnel: Vi har ute på anbod to alternativ – eitt med sidetunnel og eitt utan. Det viser seg at bindande anbod med sidetunnel nesten ikkje kostar meir enn det andre, fordi ein kunne få til ei langt betre utnytting med omsyn til utkjøringa av masse i dette prosjektet med to tunnelar.

Svein Gjelseth (A) [13:25:20]: Det er ikkje fyrste gongen eg står her og tek ordet i samband med Stad skipstunnel. For nokre månader sidan var eg, saman med andre representantar, til stades på den store Stad skipstunnel-konferansen som vart halden i Ålesund. Det var ein konferanse som tok sikte på å fokusere på konsept-

valutgreiinga som då nyleg var lagd fram av Kystverket.

Då vi var i Ålesund, sa m.a. transport- og kommunikasjonskomiteen sin leiar, Knut Arild Hareide, at i denne saka var det viktig at ein jobbar for å få dette prosjektet forankra i det vidare arbeidet med Nasjonal transportplan, noko som eg er heilt samd i. Det er difor heilt uforståeleg for meg at Kristeleg Folkeparti no i innstillinga seier at ein skal ha ei tilleggsføring til oppstart av dette prosjektet i samband med revidert statsbudsjett for 2011. Det er med respekt å melde useriøst frå eit elles seriøst parti.

Forventningane langs kysten for å få dette prosjektet realisert er store, og dei har ikkje blitt mindre etter at konseptvalutgreiinga vart lagd fram. Det er, må eg seie, ein god del frustrasjon langs kysten over at ein føler at dette dreg ut i tid. Eg er sjølv veldig oppteken av at vi følgjer dei tidsplanane som vi tverrpolitisk er einige om i Nasjonal transportplan. Det bør vere velkjent at ein tunnel vil bety mykje for næringslivet langs kysten. Det vil føre til større sikkerheit og redusere ventetider, og dermed sikre føreseielege forhold og betre regulariteten. I dag går mykje med trailer, nettopp fordi det veg opp for ulempene med å runde det usikre Stadhavet, i all slags vēr. Med auka tilgjengelegheit langs vestlandskysten vil vi få ein sterkare og meir rasjonell region. Potensialet som ligg i t.d. turistretta næringsverksemd med denne, etter mi meining, unike tunnelen, er utruleg stort.

Eg er glad for at det vert halde eit sterkt fokus på denne saka frå vår side, og eg forventar at tidsplanen som er sett i denne saka, no vert halden. Eg vonar at ein gjennomgår dei momenta som kom fram i SINTEF-rapporten som vart lagd fram på konferansen, om samfunnsnytta i dette prosjektet, og at ein tek omsyn til dei.

Til slutt vil eg understreke behovet for at vi no kjem vidare i denne saka på ein måte som gagnar prosjektet. Eg skulle ønskje at alle partia no kunne samle seg om den framdrifta og dei mogleheitene som ligg i Nasjonal transportplan for å få realisert dette unike prosjektet.

Øyvind Halleraker (H) [13:28:26]: Siden spørsmålet om kost–nytte-analyser er brakt opp i denne saken, syns jeg det er riktig å knytte en kommentar til det. Vi har flere ganger diskutert dette spørsmålet i forbindelse med vegprosjekter. Er det noe sted det virkelig er malplassert å bruke kost–nytte-analyser etter vanlig transportøkonomisk regnemåte, så må det jo være her. Det er ikke slik at dette prosjektet bygges fordi det blir kortere avstand, eller det er andre ting som gjør at man seiler den veien, men fordi det blir større trygghet for de sjøfarende. Det igjen har jo stor betydning for fiskeflåten som f.eks. kan bli liggende værfast på hver side. Det kan ha betydning for passasjertrafikken, med alle passasjerer som skal til og fra viktige gjøremål. Ingen av disse tingene måles i en kost–nytte-analyse. Så er det altså slik at dette prosjektet er relativt unikt, også i norske farvann. Det er ikke så mange andre steder det ligger til rette for en sånn tunnel. Det gjør at det også er helt malplassert å anvende en slik metode.

Så jeg er glad for at statsråden sier at heldigvis har vi

politikere som utøver skjønn også i sånne saker, for det er vi jo nødt til. Jeg vil allikevel oppfordre statsråden til, når hun går inn i arbeidet med Nasjonal transportplan, også fra sitt departements side å ta opp dette spørsmålet med å få noe mer treffsikre samfunnsøkonomiske analyser, som også måler det som virkelig er viktig for at prosjektet blir realisert.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:30:47]: Eg tek ordet fordi representantane Lødemel og Gjelseth stiller spørsmål til kva som er bakgrunnen for Kristeleg Folkepartis vurdering i denne saka. Det er ikkje nokon tvil om at Kristeleg Folkeparti vel har vore det partiet som har hatt den gule leiartrøya når det gjeld Stad skipstunnel. Me har stått i front. Me har det i partiprogrammet vårt, og me er veldig tydelege på at me ønskjer å få bygd Stad skipstunnel så fort som mogleg.

Men me har ikkje eit fleirtal av Kristeleg Folkeparti-representantar i denne salen. Derfor må me jobbe med å sikre gode alliansar. Derfor trur eg at det realistiske arbeidet med dette vil vere nettopp knytt til neste Nasjonal transportplan. Men det vil ikkje seie at me når me da får moglegheita til å stemme for det som er det primære standpunktet vårt, lét den moglegheita gå frå oss.

Representanten Lødemel seier: Er me villige til å ta dette ut av NTP for å få eit vedtak i dag? Ja, sjølvstakt! Hadde me fått eit vedtak i dag for Stad skipstunnel, hadde det ikkje vore noko behov for at det skulle liggje i Nasjonal transportplan. Men representanten Lødemel er ikkje en del av transportkomiteen, og skjønner kanskje ikkje korleis systema er i komiteen vår.

Kristeleg Folkeparti har vore tydeleg i denne saka. I 2009, da me behandla Nasjonal transportplan, sa me at det regjeringa la fram da, var for svakt og uforpliktande. Me trur likevel, når me ser heilskapen i dette, at første moglegheita for å få fleirtal i denne salen for prosjektet vil vere ved neste Nasjonal transportplan. Det har eg håp og tru på etter denne debatten her i dag. For eg opplever jo at dei politiske partia, særleg representantar frå Arbeidarpartiet, har vore tydelege på at dei er positive til prosjektet, og heller ikkje statsråden var avvisande. Det gir meg håp om at me skal sikre eit politisk fleirtal, og det er målet for Kristeleg Folkeparti.

M a r i t N y b a c k k hadde her overtatt presidentplassen.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:33:22]: Representanten Starheim etterlyste Senterpartiets standpunkt i forhold til Stad skipstunnel. Jeg trodde egentlig ikke det var noe stort behov for å etterlyse Senterpartiets standpunkt i saken. Vi har vært veldig tydelig ute, undertegnede også, og vært positive og uttrykt oss i forhold til det.

For å korte ned litt på taletiden kan jeg uttrykke meg på følgende vis: Representanten Rommetveit og fiskeri- og kystministeren har gitt veldig tydelig uttrykk for hva regjeringen og regjeringspartiene ønsker når det gjelder framdrift i saken, og det å ta vurderingene knyttet til en bygging av Stad skipstunnel i rulleringen av Na-

sjonal transportplan. Det synes Senterpartiet er en god framdrift.

Så jeg vurderer det på følgende vis: Jeg støtter innstillingen i saken, og så tar vi debatten når Nasjonal transportplan skal rulleres.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 3628)

S a k n r . 7 [13:34:31]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 80 Løding–Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a) og auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011 (Innst. 248 S (2010–2011), jf. Prop. 63 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:35:53] (ordfører for saken): Denne saken omfatter utbygging av 2,1 km ny vei medregnet den om lag 700 m lange nye Tverlandet bru over Hopsundet. Dette vil korte ned strekningen mellom Løding og Bodø med 2 km. I tillegg blir trafikkikkerheten vesentlig bedre ved at den rasutsatte strekningen ved Hopshamran blir borte. Tverlandet bru erstatter interimbrua som ble oppført i 2009, og det vil være et viktig tiltak å få bygd ei ny bru raskt fordi grunnen i sundet der er slik at selve interimbrua siger sakte, men sikkert ned i grunnen. Det haster å komme i gang. Derfor er det viktig at vedtaket kommer nå.

Det bygges 2,8 km ny gang- og sykkelvei på strekningen med to underganger for gående og syklende. Det betyr at det blir sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Tverlandet og Bodø – en kjempesak for dem som ønsker seg ut på sykkel for å komme seg på jobb, men også for dem som ønsker å ta i bruk den fabelaktige naturen i området.

Det bygges også en ny busslomme på strekningen, som er viktig med tanke på kollektive løsninger.

Rv. 80 er en av de mest trafikkerte riksveistrekningene vi har i Nordland. Veistrekningen er viktig for næringsliv og innbyggere, ikke bare i Saltenregionen og Bodø, men også som innfartsåre fra E6 til Bodø og ferjestrekningene videre til Lofoten er den viktig. Det betyr at en har mange som benytter seg av den, ikke minst i næringstransport-sammenheng. Jeg tror jeg har veldig mange med meg på

laget, om ikke alle i regionen, når man ser fram til anleggsstart sommeren 2011, og til ferdigstilling og åpning i løpet av høsten 2013.

Prosjektet har en styringsramme på 526 mill. kr og en kostnadsramme på 626 mill. kr i 2011-kroner. I tråd med lokale ønsker og vedtak skal utbyggingen finansieres ved en kombinasjon av statlige midler og bompenger.

Flertallet i komiteen peker på at i det videre arbeidet med Vegpakke Salten fase 2 må kollektivtilbudet bli vist spesiell oppmerksomhet og styrkes. Det er behov for en god samordning av Vegpakke Salten, kollektivplanen for Bodø og utviklingen av jernbanen i regionen. Jeg ser nå av saksutredningene som man legger fram for Bodø bystyre, at man er veldig opptatt av kollektive løsninger i den bypakken som man jobber med.

Når det gjelder jernbanetiltak i området, blir det i St.meld. nr. 16 for 2008–2009, altså NTP 2010–2019, foreslått å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og vurdere stasjonstiltak som åpner for en videre utvikling av Saltendelen. Dette er fulgt opp ved at det er gjennomført sporomlegginger og plattformtiltak på Fauske stasjon, videre er det gitt bevilgninger til ombygging av godsterminalen i Bodø, og Jernbaneverket arbeider med planer om flere nye kryssingsspor og forlenging av et eksisterende kryssingsspor på strekningen Bodø–Rognan samt etablering av holdeplasser på Tverlandet og Reitan.

Jeg vil på vegne av flertallet i komiteen understreke at det er viktig å få god framdrift i planleggingen av de nye holdeplassene, og vil be om at det blir tatt initiativ overfor Jernbaneverket og lokale myndigheter for å sikre dette. Muligheten for å øke kapasiteten med kryssingsspor på strekningen er også viktig. Framdriften i dette arbeidet vurderes i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

Lokalbefolkningen har støttet opp under saken ved behandlingen lokalt. Det er fulgt opp av fylkestinget, som har gitt fylkeskommunal garanti for nødvendige bompengelån til prosjektet. Flertallet i komiteen har fulgt opp det lokale vedtak, både når det gjelder bompengordninger og rabattordninger ved bruk av AutoPASS-brikke. Når det gjelder AutoPASS-brikke, vil jeg også vise til at Samferdselsdepartementet er bedt om å se på personvernutfordringene i helautomatiske bomstasjoner, og å vurdere muligheten for å ha anonym betalingsløsning som et supplement til dagens AutoPASS-ordning.

Flertallet har også merket seg at både kommunen og fylkeskommunen forutsetter videre utbygging av rv. 80 gjennom en andre del av Vegpakke Salten fase 2. Man ser også for seg at både statlige midler og bompenginntekter blir vurdert i sammenheng med det.

Flertallet slutter seg også til Samferdselsdepartementets forslag om å heve fullmaktsgrensen som ligger i proposisjonen.

Med dette anbefaler jeg på varmeste flertallsinnstillingen i saken og gratulerer Bodø og Nordland med dagen.

Eirik Sivertsen (A) [13:41:10]: I løpet av 2007 ble det konstatert en betydelig nedsynking av Hestsundet bru. Den brua var eneste innfartsåre til Bodø med bil. Sam-

tidig registrerte Vegvesenet bevegelse og mulighet for utglidning av veien i Hopshamran, noen hundre meter lenger borte på rv. 80. Denne strekningen er i tillegg svært utsatt for isras om vinteren. Det framgår av proposisjonen at eksisterende Hestsundet bru er nedklassifisert og stengt for trafikk, og det er bygd ei interimsbru for dagens trafikk. Det er riktig at det hurtig ble bygd ei interimsbru for å sikre innfarten til byen. Men brua er jo ikke bare nedklassifisert. Den må vel sies å være avklassifisert, siden den allerede er revet og fjernet.

For innbyggerne i Bodø og Salten er dette en gledens dag, som også saksordføreren påpekte. At dette prosjektet er ført fram til beslutning så raskt, og med planlagt byggestart i 2011 og ferdigstilling i 2013, er viktig for hele byen og regionen. Risikoen for at fylkeshovedstaden skal miste veiforbindelsen med omverdenen, er ikke en akseptabel situasjon over tid.

Som tidligere medlem av bystyret i Bodø, og nå som stortingsrepresentant, finner jeg det på sin plass å uttrykke takknemlighet for det arbeidet og den velvilligheten som veimyndighetene med samferdselsministeren i spissen har utvist for hurtig og smidig å finne en løsning på situasjonen. Strekningen som vi vedtar finansieringsløsning av, inngår også som en del av Vegpakke Salten del 2, eller Bypakke Bodø, som den også benevnes. Delstrekningen er likevel forsert for å ha en sikker adkomst til Nord-Norges nest største by.

I dag behandler ved en tilfældighet bystyret i Bodø også konseptvalgutredningen for rv. 80 Løding–Bodø sentrum, eller Bypakke Bodø, som nye Tverlandet bru er en del av. Det er avgjørende at vi kan sikre den byen som er trafikknutepunktet i Salten-regionen og Nordland, moderne muligheter for transportavvikling. Bodø er, sammen med bare en håndfull andre nordnorske kommuner, en kommune i vekst. Helt sentralt i begrunnelsen for å utvikle transportløsninger er den relativt høye ulykkesfrekvensen og hensynet til miljøet.

Så vet vi at som alltid er det en diskusjon om finansieringen av sånne veiprosjekter. For representantene fra Fremskrittspartiet er altså bekjempelsen av bompenger og alt dets vesen en av de aller viktigste sakene de bruker tid på. Slik er det her på Stortinget, og slik er det også lokalt – og Bodø er jo ikke noe unntak. De utfordringene som ligger til grunn for Bypakke Bodø, som Stortinget forhåpentligvis får til behandling våren 2012, har vært grundig debattert i det offentlige rom de siste ti årene. Blant annet har spørsmålet om bompenger vært gjort til, eller forsøkt gjort til, en viktig sak i lokalvalgkampen både i 2003 og 2007.

Her står det i manuset mitt at jeg kan glede presidenten – og når jeg ser hvem det er som presiderer, er jeg helt sikker på at presidenten deler min glede – med at befolkningen i Bodø fortsatt har valgt å gi flertall til de partiene som ønsker en utvikling av transportløsningene i Bodø, og som skjønner at også bilistene i Bodø og Salten må bidra med sitt. Man får ikke alle pengene overført fra fellesskapet og staten. Man må også bidra lokalt.

Løsningen som vi behandler nå i dag, og som vil ligge til grunn for helheten i Bypakke Bodø, har også et bety-

delig fokus på miljømessige løsninger og kollektivtrafikk. Konkret vil nye Tverlandet bru med tilførselsveier bidra til bedre lokale miljømessige løsninger for innbyggerne i området. I tillegg vil det for bypakken som helhet være viktig å iverksette tiltak og prioriteringer som øker bruken av kollektivtrafikk. Det kan f.eks. bety prioritering av bussen i trafikken og oppgradering av togløsningene for lokaltrafikk. Jeg er veldig glad for saksordførers understreking av behovet for å ha stor oppmerksomhet om dette når man kommer tilbake til den fulle pakken.

Like viktig vil det være å se på andre sider av videre utvikling av byen. Det handler om en kompakt byutvikling arealmessig, både ved å ta i bruk bynære arealer som ikke er disponert, og ved å få en fortetting av allerede utbygde områder. Økonomiske virkemidler for å redusere bruken av bil vil være viktig. Det handler bl.a. om å vurdere en hensiktsmessig utforming av parkeringsbestemmelser og bruk av avgifter for å begrense unødvendig bilkjøring.

Jeg deler saksordførers glede over at Stortinget i dag sørger for at Nordlands hovedstad får en trygg og moderne innfartsvei. Jeg ser fram til å kjøre over den nye brua i 2013 uten å være redd for å havne i sjøen eller få isklumper i hodet.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [13:46:24]: Jeg vil vise til at komiteen er enstemmig på at rv. 80 er en av de mest trafikkerte riksvegstrøkningene i Nordland. Vegstrøkingen er viktig ikke bare for næringslivet og innbyggerne i Salten-regionen. Også som innfartsveg fra E6 til Bodø og ferjestrekningene til Moskenes, Værøy og Røst er den viktig – ikke bare for Nordland, men langt utover fylket. Men her slutter også enigheten.

At Fremskrittspartiet er imot bompengefinansiering av vegutbygginger, er en vel kjent sak. Vi har vel mer enn nok av skatter og avgifter i Norge som det er, og klarer oss helt utmerket uten flere. Man skulle vel tro at staten har så den klarer seg, eller er det kanskje slik at det er dårlig med å ha til salt i maten der i gården?

Den store uenigheten ved denne utbyggingen gjelder estimatet knyttet til ÅDT, årsgjennsnitttrafikk, Selv om Høyre også vil vurdere en firefeltsveg på brostrekningen, ender de opp med sin vurdering og intet mer. Er det noe denne sal burde ha tatt langt mer på alvor, er det nettopp anslagene som ligger inne når det gjelder ÅDT. Her opererer man med en forventet ÅDT på 8 600 passerende kjøretøy i 2013, med andre ord det samme anslaget som lå til grunn i 2008. Kan dette medføre riktighet? Leser vi Aftenposten av mandag 11. april, ser vi at det står følgende:

«Vegdirektoratet har gang på gang presentert trafikk tall for nye veier som de selv visste var for lave. Dermed ble veiene billigere, men ikke tilpasset reell trafikkmengde.»

Ergo har det vært et reelt politisk ønske over tid å bygge underdimensjonerte vegstrøkninger som ikke vil være tilpasset trafikkmengden.

Det er hevet over enhver tvil at ÅDT som her blir brukt – fra 2008 – umulig kan bli riktig i 2013 ved innføring av ny veg. Tall fra tidligere vegprosjekter støtter Fremskrittspartiets syn i denne saken. Da bør vi bygge firefelts

veg på hele vegstrøkningen, og ikke bare vurdere det for broprosjektet, som Høyre så fint sier.

Det kan vises til en rekke prosjekter hvor anslått ÅDT er blitt mer enn doblet på 20 år. SINTEF gjennomførte en slik evaluering i 2009 og konkluderer med følgende:

«Et fellestrekk for disse prosjektene er at den faktiske trafikkutviklingen på hovedveien de fem første årene har vært betydelig større enn det en forventet på bevilgningstidspunktet.»

Da begynner vi å nærme oss sakens kjerne: Det er faktisk forventet at ÅDT langt vil overstige 12 000 i løpet av broens eller strøkningens levetid, som da er estimert til 20 år. Skal broen kun stå der i 20 år?

Spørsmålet må bli. Dimensjonerer og bygger vi veg- og broprosjektet etter gårsdagens behov, eller er det tilpasset en reell trafikkmengde for fremtiden? Bygger vi etter gårsdagens behov, noe Fremskrittspartiet mener blir gjort i denne sak og altfor ofte, er det kanskje ikke så rart at Sverige klarer å redusere antallet trafikkdødsfall med nesten 43 pst. og Danmark med 33 pst. – mot Norges reduksjon på under 10 pst. Det er ingen tvil om at de veiene våre som ikke er tilpasset den trafikkmengden de er bygd for, er en vesentlig årsak – av flere, selvfølgelig – til ulykker, ikke minst når vi vet at det å bygge firefelts veg er den sikreste måten å unngå front-mot-front-kollisjoner og dødsulykker på.

Jeg tar opp forslaget fra Fremskrittspartiet om å bygge strøkningen ferdig, men med firefelts veg på hele strøkningen.

Presidenten: Representanten Jan-Henrik Fredriksen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [13:51:21]: Jeg kunne startet med å kommentere representanten Fredriksens smule utfall mot Høyre nettopp. Jeg skal gjøre det i løpet av innlegget mitt, for det han sa, stemmer ikke. Det kan alle som kan lese «innaboks», lese i merknadene.

Dette prosjektet er svært viktig for folk i Salten og Bodøregionen. Høyre støtter denne innstillingen til vedtak, som altså går på løyve til å ta opp lån, kreve inn bompenger og forskuttere midler.

Bare for å henge på en liten kommentar: Det er imidlertid et tankekors for oss at fylkeskommunen må garantere for låneopptakene til et prosjekt som er statlig. Særlig etter at vi har overført svært mye av veiene våre til fylkeskommunene og har igjen et relativt beskjedent antall kilometer av riksveiene, tror jeg det er grunn til å se på denne ordningen på nytt. Vi støtter altså innstillingen, men vi støtter ikke løsningene som er valgt. Det har vi heller ikke anledning til i denne type saker. Det er ikke det vi er invitert til, rett og slett. Jeg sier dette fordi det i en annen sak, hvor vi også var kritiske til løsningen da saken ble behandlet, viste seg at våre betenkninger i ettertid viste seg å være berettiget. Også der hevdet vi vårt syn i merknadene, men stemte for saken og det vi var invitert til å mene noe om, nemlig bompengordningen. Det er også det vi gjør her.

Vi i Høyre mener at vi tydeligere og tydeligere ser at

vi på vegsiden i Norge planlegger og bygger for fortiden, med for forsiktede trafikkprognoser. De siste dagar har jo også Vegdirektoratet bekreftet at man anvender for forsiktede prognoser for trafikkutviklingen – sett i ettertid, som det var sagt fra Vegdirektoratets side. Når vegen står ferdig, er standarden allerede for lav i forhold til trafikk og faktisk også i forhold til krav når det gjelder tunnel og antall kjøretøy i døgnet.

Så må jeg få gjøre oppmerksom på at i motsetning til det representanten Fredriksen sa, går vi i våre merknader inn for å bygge firefelts veg på hele strekningen. Vi har ikke det som et vedtak, men vi sier veldig tydelig, eksplisitt, at vi ønsker firefelts veg på hele strekningen. Vi tror det vil vise seg å være en fornuftig og framtidsrettet løsning i et prosjekt som dette, hvor det også ganske sikkert vil bli en god trafikkutvikling.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:55:03]: I desse dagar er det alltid nokre som seier at eg har jobba dag og natt for å få viljen min. Eg kan ikkje seia at eg nødvendigvis har gjort det i denne saka, men eg har i alle fall ikkje fått viljen min. Eg ville heller hatt tofelts bru og jobba lenge for det, men eg måtte til slutt gje meg for den knallharde overmakta i regjeringa.

Utgangspunktet til SV var nemleg det at me meiner at Bodø-området, Tverlandet, og lokalpolitikarane ikkje tek dette med kollektivtransporten på alvor. No hørde me òg Høgre, som i forgårs var ute med ei svær kollektivpakke – no skal det satsast kollektivt, no skal det bli slutt på motorvegbygging, osv. Ja, det hørdest slik ut for to dagar sidan, men i dag hørde me korleis pipa eigentleg lèt. For det er Ole Brumm-pluss; ein skal faktisk tilretteleggja for meir biltrafikk i byområda og ikkje gjera det ein sa for to dagar sidan. Så politikken er merkeleg: At ein i Høgre ikkje klarer å stå på sine standpunkt i meir enn to dagar, det forundrar meg.

SV si løysing var nemleg at me må få byggja ut jernbanen, me må få på plass ein togstasjon på Tverlandet, me må sørge for at Saltenpendelen, som er veldig populær, blir meir brukt. Då er det med på å tilretteleggja for auka biltrafikk, men er ikkje den løysinga området treng. Så burde òg Bodø-området satsa bevisst på ein politikk som står i klimaforliket, nemleg å redusera biltrafikken. Då vil ein kunna koma inn i belønningssystemet for auka kollektivtransport. Det gjer me ikkje her i dag. Men det me gjer, spesielt frå dei raud-grøne partia si side, er å leggja føringar for framtidige løysingar, knytte opp mot jernbanestasjon på Tverlandet og det å få meir transport over på det miljøvenlege, det klimavenlege, toget. Det vil statsråden koma tilbake til seinare, ved budsjett og reviderte budsjett. Då reknar me med at vår løysing, som er den som er mest framtidsretta og klimavenleg, vil koma til sin rett.

Alltid når det er bompengedebattar, er det desse som driv med dobbel bokføring. Det er altså slik at ein i Stortinget er mot bompengar. Ein snakkar om det, ein proklamerer det, og ein seier det om igjen og om igjen og lurar ein del veljarar til å tru at det faktisk er sant. Men så viser det seg at når ein er ute i den praktiske, politiske verkelegheita, er ein for, for ein har ikkje andre alternativ. Det

kan me sjå i Oslo, der Framstegspartiet ranar og landevegsvrøvar bilistane som berre det – for å få bygd ut kollektivtransport i Oslo. Ein kan sjå det i framstegspartistyrte Os, der Søviknes står ute ved bomstasjonen og sankar inn pengar frå dei bilistane som køyrer forbi. Ein kan sjå det òg i andre kommunar der Framstegspartiet har makt. Det er jo spennande dersom det skulle bli eit blått-blått fleirtal, å sjå kor hardt Framstegspartiet då skal køyra Høgre her inne i forhold til at ein ikkje skal betala bompengar, men ein burde eigentleg rydda i eige hus før ein kjeftar på Høgre og på andre parti.

SV er mot mange av bompengeprojekta, derfor vil me ikkje ha bompengar. Men det blir bompengar, fordi ein lokalt vil ha dei ulike løysingane. Men Framstegspartiet burde seia at den politikken dei står for her, står dei for lokalt, men det gjer ein altså i praktisk politikk ikkje.

Så kunne ein òg tenkt seg, når ein hadde budsjettmakt, som ein hadde med Bondevik-regjeringa to gonger, at ein sende ut eit svært korps av folk som skulle riva ned bommane, for når Framstegspartiet har fått makta, kan dei køyra rundt og riva dei. Men dei reiv ikkje ned ein bom, tvert imot: Det blei bygd fleire bommar då dei hadde makt. Så her er det ein rekneskap som ikkje held mål, og den rekneskapen prøver ein altså å skjula for sine veljarar. Det synest eg er uheldig.

Det blir no bygd ei firefelts bru som på sikt sannsynlegvis òg vil føra til ein firefelts veg, men me frå SV si side ønskjer ei sterk fokusering på dei kollektive løysingane på Tverlandet. Det har me sett noko om i denne proposisjonen. No gjeld det berre at me følgjer det opp i budsjetta framover, slik at me får ei skikkeleg kollektivsatsing i Bodø-området.

Presidenten: Presidenten er ikke helt sikker på om det er så parlamentarisk å omtale lokalpolitikere som at de raner bilister, men bortsett fra det: Neste taler er statsråd Magnhild Meltveit Kleppa.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:00:19]: Eg har lært av Framstegspartiet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:00:34]: Eg er glad for at Stortinget i dag vil gje si tilslutning til finansiering og utbygging av rv. 80 på strekningen Løding–Vikan i Nordland.

Utbygginga er etterlengta i Nordland, særleg blant dei som dagleg pendlar mellom Bodø og Tverlandet. Her er det stundom kø. Rv. 80 er hovudinnfartsåra til Bodø, og det skulle berre mangla om ikkje den største byen i Nordland fekk betre tilknytning til E6. Tverlandsbrua vart nedklassifisert og stengd i 2009, og her har ein klart seg med ei mellombels løysing med interimbru over Hopsfjorden.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 2,1 km ny veg. Dette er medrekna den nye Tverlandsbrua, som skal erstatta interimbrua. Brua går mellom Løding, aust for Hopsfjorden, og til Vikan, vest for fjorden. Vegen er planlagt med to felt på begge sider av fjorden, men brua skal ha fire felt og midtrekkverk. Nybrua, med tilførselsvegar, vil korta inn vegen mellom Løding og Bodø med om lag 2 km

og fjerna ei rasutsett strekning ved Hopshamran. Det vil bli bygd ein samanhengande gang- og sykkelveg frå Tverlandet til Bodø sentrum. Styringsramma er allereie grundig presentert av saksordføraren. Ho er på 526 mill. kr og med ei kostnadsramme på 629 mill. kr. Av dette vil trafikantane betala om lag 310 mill. kr i bompengar.

Det blir anleggsstart sommaren 2011 og opning for trafikk seint i 2013. Det er ei utbygging som er omtalt både i Nasjonal transportplan og i budsjettproposisjonen for 2011. Det er ei utbygging der ein etter kvart òg har fokusert endå meir på kollektivtransportløyningar. Kollektivtilbodet i Salten bør styrkjast. Ein må sjå Saltenpakken i samheng med kollektivplanen for Bodø og utviklinga av jernbanen i regionen. Auka kapasitet og tilbod er nødvendig om kollektivdelen skal aukast.

Innstillinga og drøftinga viser at alle partia er einige om å byggja dette nyttige prosjektet. Framstegspartiet viser til at dei ikkje vil forskottera midlane for å starta utbygginga no – staten skal dekkja heila kostnaden. Eg legg stor vekt på at det er lokalpolitiske vedtak om forskottering her. Bodø kommune og fylkeskommunen ynskjer forskottering og ein rask start av prosjektet. At Framstegspartiet ikkje er nøgd med ei slik pragmatisk løysing for å få prosjektet raskt i gang, er ein demonstrasjon i denne samanhengen i forhold til fleirtalet, som eg trur folk vil merka seg lokalt.

Stortinget gjer i dag vedtak om at Samferdselsdepartementet si fullmaktsgrense for forskottering i 2011 skal hevast til 4,7 mrd. kr. Forskotteringar blir refunderte av staten utan kompensasjon for renter eller prisauke – på den måten altså ei form for rentefrie lån. Bakgrunnen er at ein hittil ikkje har rekna forskottering med bompengar opp mot fullmaktsgrensa, berre forskottering gjord av kommunar, fylkeskommunar, næringsliv og andre. For å få eit meir oversiktleg system vart praksisen endra frå og med desember 2010, slik at alle typar forskottering blir rekna opp mot fullmaktsgrensa.

No gratulerer eg både bodøveringar og folk på Tverlandet med stortingsvedtaket og med brua og vegen dei skal få i 2013. Samtidig vil eg takka komiteen for rask behandling og Stortinget for eit framtidretta vedtak.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [14:05:29]: Jeg hører statsråden tar til orde for at alle er fornøyde med bompengefinansiering, også lokalt. Det kan vel helt sikkert diskuteres.

Men jeg vil tilbake til ÅDT. Allerede i 2010, om vi ser på rv. 80 i Hopen – det er det nærmeste vi kommer for å sammenligne med trafikkmengde her – hadde man en ÅDT i juni måned på over 10 000. Vi ser at i perioden 2002–2010 har man hatt en økning i trafikkpasseringer på rundt 15–16 pst. Det vil jo si at man allerede i 2013 – i noen måneder – kan være oppe i 12 000.

Kan statsråden garantere at denne veien er dimensjonert for framtiden, slik at man ikke kommer opp i den situasjon at trafikkmengden ikke er tilpasset veien?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:06:34]: Det avgjort viktigaste for meg no i denne saka er å koma i gang med bygging av ei ny bru og ei bru som står seg for framtida. Det har vi no fått til.

Så til årdsøgntala, som tilseier at vi i dag skal byggja med to felt. Så kan trafikkutviklinga på denne strekninga tilseia at vegen må utvidast til fire felt lenge før brua si levetid er ute. Brua si levetid er rekna til om lag 80 år. Å byggja ei bru med to felt og seinare utvida til fire synest eg ikkje er særleg rasjonelt. Men å satsa på ein veg med to felt her og med betydeleg meir trykk på kollektivsatsing i tida framover kan visa seg å vera framtidretta.

Ivar Kristiansen (H) [14:07:54]: Alle prognoser for årdsøgntrafikk har vist seg å være underestimerte. Departementet legger i dag frem et forslag som tyder på at trafikken i 2013 faktisk kommer til å gå ned i forhold til det som er mønsteret i dag. Så gir man et svar på spørsmålet fra forrige replikant som om kollektive løsninger skal løse utfordringene. Man har hatt seks–syv år på seg hittil til å ta fatt på denne utfordringen.

Mitt spørsmål er: Hva kommer det av at man er i stand til å underestimere årdsøgntrafikken, slik man gjør i dette tilfellet, og at man på bakgrunn av den form for planlegging ikke er i stand til å ta høyde for firefelts vei på begge sider av brua? Vil statsråden ved en gjennomgang – et ord hun kjenner veldig godt til – med bakgrunn i korrekte årdsøgntall kun ta sikte på å planlegge for firefelts vei på begge sider av brua?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:08:59]: For det fyrste forstår eg at Høgre, på same måten som meg, er oppteke av det som var beskrive i Aftenposten, som gjaldt Vegdirektoratet si estimering av årdsøgntrafikk. Veldig mange av dei eksempla der er frå 10–20 år tilbake i tid. Dei tala som ligg føre her, er det beste estimatet vi kan visa til. I tillegg må vi rekna med at vi må gjera ein innsats, ikkje for å flytta all trafikk over på kollektiv, men for å få til begge delar.

Eit av spørsmåla som har gått no, er faktisk om ein skal byggja ei bru med to felt. Det synest eg vart heilt feil. Eg er glad for at det er støtte for det i dag, og så får ein sjå an utviklinga, om ein kjem med fire felt på vegen etter kvart.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Arne Sortevik (FrP) [14:10:26]: Dette er et viktig prosjekt, men det er jo en bedrøvelig underdimensjonering og en skrekkelig dyr finansiering. Det gir meg grunn til å minne representanten Langeland om at i NTP for 2006–2015 var Fremskrittspartiet og SV sammen om å øke de statlige bevilgningene til veibygging med 10 mrd. kr – så når den politiske viljen er til stede, er det fullt mulig å få det til.

Det er regjeringen som har pengene, og det er regjeringen som har makten. Riktignok må regjeringen til Stortinget for å få godkjent bruk av ekstra transportskatt, og det

er derfor vi har denne saken. Skatt heter i politisk nytale lokale bidrag – bedrøvelig når vi vet at oljefondet er på over 3 000 mrd. kr.

Dette prosjektet er prosjekt nr. 11 i denne perioden. Når flertallet vedtar å bruke lokal skatt, ekstra transport-skatt, på dette prosjektet også istedenfor full statlig finansiering, er den samlede finansieringsregningen på de elleve prosjektene med bompengefinansiering vi har hatt hittil i denne perioden, på nesten 16 mrd. kr. Av de nesten 16 mrd. kr er bompengerregningen på nesten 7 mrd. kr – det er 55 pst. Men i tillegg er det skrevet ut en regning, slik at bilistene også skal betale finansieringskostnader og innkrevingskostnader, og den regningen er på nesten 6 mrd. kr. For å investere nesten 16 mrd. kr skal bilistene betale nesten 15 mrd. Sagt på en annen måte: En investeringsramme på 16 mrd. kr koster i virkeligheten over 21 mrd. Det er altså et avbetalingstillegg som tvinges på bilistene, og jeg minner igjen om at oljefondet er på 3 000 mrd. kr. Det er altså et avbetalingstillegg som tvinges på bilistene lokalt, på nesten 6 mrd. kr hittil i denne perioden. Det blir nok dessverre mer, og det er beklagelig.

Ivar Kristiansen (H) [14:13:06]: Siden jeg ikke er medlem av transportkomiteen, skal jeg bevege meg ganske forsiktig for ikke å trå feil. Jeg skal i hvert fall gjøre et forsøk.

Jeg er enig med saksordføreren i at det er en veldig positiv og gledelig dag. Jeg er også enig i hovedpunktene til både saksordføreren og representanten Sivertsen fra Arbeiderpartiet, som illustrerte viktigheten av å få til bedre trafikale løsninger.

Rv. 80 er sannsynligvis ikke bare Nordlands mest trafikkerte riksvei – så vidt jeg vet, er det Nord-Norges mest trafikkerte. Det som er ankepunktet fra min side, er at man ikke er i stand til å beregne en robust og troverdig årsgjennomsnittstrafikk som det går an å planlegge for fremtidens løsninger for, på denne veistrekningen. Den har også en ulykkesfrekvens som er ganske kjent, og som det ikke er noe annet enn korrekt statistikk rundt. Det skulle tilsi at når man tar det veldig positive skrittet å bygge en firefelts bru, burde man tatt høyde for å gjøre det samme når det gjelder veistrekningen på begge sider. Men jeg velger å oppfatte at statsråden har en positiv tilnærming til dette spørsmålet. Hvis – som statsråden var inne på i replikkordskiftet – årsgjennomsnittstrafikken blir så stor som i hvert fall opposisjonspartiene har anvist i dag, vil hun se på det, og det velger jeg å tolke positivt. Man kan ikke som representanten Langeland – som kjemper for at også brua skal ha tofelts trafikal løsning – opptre som om de kollektive løsningene allerede er på plass. Man har ikke tatt seg bryet med å gjøre så veldig mange grep siden 2005 for å få de alternative løsningene på plass, så de ligger heller ikke her i dag.

Så vidt jeg har lokal erfaring fra, er det faktisk også mange SV-ere som sågar kjører bil i Salten-regionen. Dette er en trafikkstrekning som har høy ulykkesbelastning, som får markant økt årsgjennomsnittstrafikk, og som fremover hadde fortjent å ha en planleggingshøyde på fire felt. Jeg håper da på bakgrunn av det som flere har

vært inne på, at dette legges inn i en fremtidig planlegging.

Jeg forstår jo finten fra Fremskrittspartiet til Høyre. Sagt i denne forbindelse – det er verdt å merke seg at løsningen i dag er i tråd med lokale ønsker. Den skjer veldig, veldig raskt, og det har vært et hovedpoeng fra Høyre at denne veistrekningen og denne løsningen skulle stå ferdig i år 2013. Med Fremskrittspartiets løsning tror jeg vi hadde måttet se 20–30–40 år til frem i tiden for å få på plass en løsning.

Tor-Arne Strøm (A) [14:16:30]: Jeg skal slutte meg til i hvert fall starten på Ivar Kristiansens innlegg. Når man ikke sitter i denne komiteen, skal man egentlig trå litt varsomt. Men som nordlending synes jeg det var viktig at man kanskje sa noen ord.

Jeg har vært så heldig at jeg har sittet i denne spennende komiteen. Jeg satt der i 2004, da man fikk lagt Saltenpakken inn i Nasjonal transportplan. Det var tre store prosjekt som var veldig viktig å få lagt inn den gangen – det var Saltenpakken, det var Hålogalandsbrua, og det var Helgelandspakken. Det var tre store prosjekt i Nordland, som hadde prioritert rekkefølge, men det skal jeg ikke gå inn på her.

Så var det Bondevik II-regjeringen som la fram den nasjonale transportplanen. Da må jeg bare minne om – for jeg hører debatten sånn av og til – at pengene sitter veldig løst hos opposisjonen i mange sammenhenger, og kanskje spesielt hos Fremskrittspartiet. Så var det faktisk slik at vi plussset på den nasjonale transportplanen – bare for å minne om en del ting – med 2 mrd. kr i løpet av den tiårsperioden. Da var det min gode venn i Kristelig Folkeparti fra Nordland, Jan Sahl, som uttrykte at dette var luftmilliarder, det var populisme. Siden den gangen har vi bare økt disse tingene i forhold til den situasjonen som vi er i i dag. Jeg ønsket bare å minne litt om det, for kanskje også å ha en litt annen innfallsvinkel på det jeg har tenkt å si.

Her om dagen hadde vi et møte med Vegvesenet i nord, bl.a. med Torbjørn Naimak, som hadde møte med Nord-Norge-benken. Hvis man tar seg bryderiet – og det håper jeg – med å se på kartet over hva som skal skje nå bl.a. i Nord-Norge med de veiprosjektene osv., så er det formidabelt. Da nytter det ikke å bruke de pengene vi har, til skattelette, men man må også bruke dem på noen planer og noen veier. Da er det viktig med den satsingen som denne regjeringen har gjort i denne sammenhengen. Så vi er i gang – ikke bare i Nord-Norge, men vi er i gang over hele landet. Vi prøver å følge med så godt vi kan.

Så en annen ting som jeg også vil gi honnør for. Man sier det er en gledens dag i Bodø og i området der. Nei, det er en gledens dag i Nordland og i Nord-Norge, for dette er viktige ting for fylkeshovedstaden vår. Da er det viktig å se på den utviklingen som har vært i Bodø til nå. Det er en befolkningsutvikling, og den er fortsatt i vekst. Så vil jeg også minne om at det er veldig gledelig nå at Bodø har fått universitet. Det vil sikkert også eksplodere, og byen vil sikkert utvides ved at man får flere studenter til Bodø. Denne dimensjonen er det viktig å ha med seg.

Da er det også slik at på sikt er det viktig at man får i

gang og satser mer på kollektivtrafikken og agendatoget, for det egner seg veldig godt til å bruke til pendling. Så man må ha både–og her. Jeg er veldig glad for at mange har tatt grep om dette, og at statsråden nå har satt ned foten for å få fortgang i det. Det er vi veldig glad for i Nordland.

Tone Merete Sønsterud (A) [14:19:50]: Igjen behandler vi en viktig sak i forbindelse med samferdselsløftet som den rød-grønne regjeringen nå gjennomfører over hele landet. I dag er det Nordland som kan glede seg over utbyggingen av rv. 80 Løding–Vikan i Bodø kommune. Men i kjent stil hamrer Fremskrittspartiet løs på finansieringsordningene.

La meg understreke først: Investeringer i riksveinettet er et statlig ansvar, og det brukes betydelige midler til finansiering av veiene. Men det er store behov og mange ønsker. De fleste vil ha en så hurtig utbygging som overhodet mulig, også i denne saken. Mange vil ha bedre veier, bl.a. av hensyn til næringslivet, og samtidig ha en finanspolitikk som gagnar næringslivet, og den er milevis fra Fremskrittspartiets budskap om å øse penger inn fra oljefondet.

Det er viktig at statsbudsjettene ikke sender renter og kronkurs til værs og eksportnæringsens konkurransekraft den motsatte veien, noe som igjen vil gi arbeidsledighet. Det er ikke mulig å innfri alle ønsker og krav over ett eller to statsbudsjetter, men ved å benytte muligheten vi har via bompengefinansieringen, får vi mye vei for pengene. Mange steder er det stort lokalt engasjement for å være med på dette spleiselaget som gjør det mulig å forsere utbyggingen av en rekke prosjekter, og det gjelder også i Fremskrittspartiets egne rekker.

Å følge Fremskrittspartiets holdning til veier og bompenger er en litt snodig reise. Fjerning av alle bomstasjoner er høyt prioritert. Det foreslås i forbindelse med nysalderingen hvert eneste år. I 2011 var prislappen på det 23,5 mrd. kr. I tillegg vil de redusere bensin- og dieselavgift og fjerne nybilavgiften. Til sammen blir dette flere titalls milliarder kroner, og dette før de har bygd en eneste ny meter med vei. Høyest på partiets prioriteringsliste står altså noe som ikke gagnar trafikksikkerheten, som ikke bidrar til utviklingen av distrikter og lokalsamfunn, som ikke står øverst på næringslivets ønskeliste, og 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. Etter min vurdering har de lokale fremskrittspartipolitikere som går for dette, skjønt poenget, i motsetning til sine kollegaer i denne sal.

Til slutt: Fremskrittspartiet forsøker ofte – merkelig nok ikke i dag – å framstille det som det å finansiere veier via bom er et særnorsk fenomen. Hvis jeg nå hadde hatt mer tid, skulle jeg ha ramset opp alle land i verden der bompenger er i bruk. Men jeg skal bare nevne at i henhold til listen over bompengeselskaper som er medlemmer i International Bridge, Tunnel and Turnpike Association, brukes det i 32 land i Europa. Vi finner det i Asia, USA, Sør-Amerika, Afrika og Australia. Jeg bare nevner at i USA brukes pen-

ger fra bomstasjoner også til å finansiere kollektivtrafikken.

Bård Hoksrud (FrP) [14:23:09]: Det var nesten litt fantastisk å høre på foregående taler. I stedet for å ha en diskusjon om utfordringene man står overfor på samferdselssektoren, hører jeg en bortforklaring for hvorfor man har bompenger i dette landet her. Jeg synes man skal ha med seg at hver eneste måned i år tar man inn ca. 60 mrd. kr mer i oljeinntekter enn det man hadde forutsatt da man vedtok statsbudsjettet for 2011. Det betyr at alle bompengene som vi kommer til å kreve inn i år, har man i løpet av én måned tatt inn i ekstraintekter av overskudd på oljeinntektene våre.

Så høres det ut som om Fremskrittspartiet har noen andre penger enn resten av dette stortinget. Vi har ingen andre penger, men vi bruker pengene på en annen måte, og vi mener faktisk at å investere i infrastruktur gir bedre konkurransevilkår for næringslivet vårt. Det sørger for at ulykkene går ned. Det betyr at man sparer inn penger på ulykkeskostnader, og næringslivet får bedre konkurransevilkår og kan betale det de skal i skatter og avgifter i stedet for, sånn som man nå gjør, å betale mye av det i bompenger.

Så er det alltid gøy å høre på representanten Langeland. For det første prater han om bokholderi, og da burde han i hvert fall forholde seg til sitt eget bokholderi i sitt eget parti, og hva man gjør der. For jeg synes det er herlig å høre på representanten Langeland. Han skal helst ikke bygge veier. Men om man er rundt omkring i landet og hører på hans egne partifeller, så vil de både bygge veier, og de vil gjøre det uten bompenger. Så bokholderi går mange veier.

Så synes jeg representanten Ivar Kristiansen hadde en snodig tilnærming til problemstillingen med full firefelts vei på hele strekninger. Han sier: Vi er for det, men vi stemmer imot det. Det hjelper ikke å si at man skriver om det i merknader. Det er faktisk de vedtakene man fatter i denne salen, som avgjør om det blir firefelts vei eller ikke – ikke hva man har skrevet i en merknad. I motsetning til Ivar Kristiansen ønsker ikke Fremskrittspartiet å vente i 30 år. Vi behøver ikke å vente i 30 år. At Høyre trenger 30 år på å finne pengene, er Høyres problem. Fremskrittspartiet klarer å finne pengene, og vi har foreslått det og kommer til å foreslå det. Vi er opptatt av å bygge infrastruktur, og vi skal gjøre det uten bompenger. Når vi ser hvor mye penger denne staten soper inn hver eneste måned i ekstraintekter, har vi fint mulighet til å ta det statlige ansvaret og bygge infrastruktur uten bruk av bompenger.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [14:26:11]: Det er vel ikke slik at noen i Fremskrittspartiet har forventet at representanter fra Arbeiderpartiet skal kunne forstå vårt program og vår politikk. Jeg går ut fra at de vel har mer enn nok med å forstå sitt eget program og sitt eget ståsted, for veldig ofte er det slik at det er ja til nei og nei til ja. Det opplever vi i denne salen her i sak etter sak i dag – mange gode forslag som dessverre blir stemt ned, men som man i utgangspunktet er enig i. Da blir det litt ja til nei og nei til ja.

Representanten Strøm pratet om Fremskrittspartiets

luftmilliarder. Ja, det er vel ingen tvil om at vi har en langt mer offensiv veipolitikk enn Arbeiderpartiet. Men Fremskrittspartiet har heller ikke vedtatt å bruke 450 til 500 mrd. kr til lyntog. Det er seriøst fra et regjeringsparti. Med andre ord så er det altså ikke hva som blir sagt, som er seriøst, men hvem det kommer fra, som avgjør seriøsiteten. I stedet for å gi Fremskrittspartiet kjeft for at vi vil og ønsker bedre veistrukturløsninger for Bodø og Nordland, burde representanten Strøm heller gi Fremskrittspartiet ros for at det i hvert fall er ett parti som bygger veier for fremtiden i Norge, og som ikke minst gjør det på en trafiksikker måte.

Freddy de Ruyter (A) [14:28:25]: I stedet for å glede seg over at det blir bevilget og brukt penger på samferdselssektoren som aldri før, og satt i gang massevis av nye prosjekter, så klarer Fremskrittspartiet som vanlig å gjøre dette til et problem. I hver eneste debatt vi har her i salen, bruker en, i hvert fall etter vår mening, altfor mye tid på bompengediskusjonen. Det er om att og om att og hakk i plata.

Til representanten Henriksen vil jeg bare si: Nei, det er ikke vanskelig å forstå Fremskrittspartiets politikk. Den er enkel og populistisk, og den har dramatiske konsekvenser for folk flest. Den setter ikke minst økonomien i fare, og det går ut over folk flest, som får regningen. Det så vi gjennom finanskrisen. Land som ikke hadde orden i økonomien, land som brukte for mye – hvem har fått regningen i form av arbeidsledighet, høy rente osv.? Jeg tror egentlig vi skal være veldig glad for at vi har orden på økonomien, at vi har systemer, og at vi har et rettferdig skatte- og avgiftssystem i dette landet.

Det bringer meg over til det som også er et problem med Fremskrittspartiets politikk; at det egentlig er Fremskrittspartiet som er bompengepartiet i Norge. For når en ser alt det Fremskrittspartiet vil privatisere og innføre egenandeler på på sikt, blir konsekvensen av den typen politikk mye mer alvorlig enn noen kroner i bom på veiene. Hvis du må betale egenandeler på helse, utdanning osv., som vi ser i utlandet hvor det er markedsliberalistene som styrer, så er det virkelig fare på ferde for folk flest, og det er et helt annet samfunn, og det ønsker ikke vi. Da blir bompenger på veier en liten bagatell.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:30:32]: Her var snakk om seriøsitet, og lat meg då, berre for å halda orden i bokføringa, minna om at når det gjeld lyntog, er det sett av 50 mill. kr til ei utgreiing av seks strekningar. Så kjem vedtaka i samband med ny stortingsmelding, altså ny nasjonal transportplan, våren 2013. Det vil seia, slik eg ser det, at det ikkje er særleg seriøst – det er tvert imot useriøst – på dette tidspunkt å setja 450–500 mrd. kr opp mot løyvingar til anna samferdsel. Vi får moglegheit til å gjera desse prioriteringane på eit seinare tidspunkt. Det som no er viktig, er at vi realiserer dei prosjekta som ligg inne i Nasjonal transportplan. Når vi kjem til desember, er det mitt håp at vi kan telja opp nærare 30 nye prosjekt på to år, og då er det viktig at vi gjer eitt for eitt av desse vedtaka. I dag gjeld det altså rv. 80.

Så trur eg det er nokon som surrar litt med tala når det er snakk om årsdøgntrafikk. For det som står i proposisjonen, er ikkje tal vi har laga for oss sjølve i Samferdselsdepartementet for å la dette sjå finast mogleg ut. Det er Statens vegvesen sine prognosar om årsdøgntrafikk i opningsåret, på 8 600 – ei stigning på 1–2 pst. Då går det jo nokre år før ein når kravet som vi følgjer når vi byggjer firefelts veg, som altså er 15 000*.

Så har eg berre lyst til å minna om til slutt, når det er snakk om kva som skjer kvar månad, at vi no står føre ein ny asfaltsesong. 1 000 nye kilometer med asfalt skal rullast ut. Det blir kvar dag gjennomført vedlikehald og fornying, og det er kvar dag arbeid med prosjekt som allereie er sette i gang. Det er eit stort etterslep, og det er eit svært behov. Mykje er ugjort, men det skjer faktisk historisk mange forbetringar kvar månad.

Bård Hoksrud (FrP) [14:33:41]: Først til representanten Freddy de Ruyter fra Arbeiderpartiet. Han prøver nok en gang å lage en vrangforestilling om at Fremskrittspartiets løsninger innenfor helse- og omsorgsområdet betyr at man skal ha private, og det betyr at man skal betale egenandeler, og det forferdelige systemet man har i USA og andre steder. Da tror jeg faktisk ikke han har lest programmet på disse områdene. Så jeg vil oppfordre representanten til å lese programmet for å se hva som faktisk står der. Det står nemlig at det er staten som skal finansiere helsetilbudet i Norge, men det kan også være fornuftig å la private få lov til å slippe til. Noen steder er faktisk private bedre enn det offentlige, og konkurranse er sunt – det har vist seg. Får man konkurranse, går det mye bedre.

Til representanten Tone Merete Sønsterud, som var inne på at staten har ansvaret, og vi tar det statlige ansvaret: Bompengene utgjør omtrent det samme som det staten bruker på de statlige veiene, og da synes jeg faktisk ikke at det er staten som tar ansvaret, da er det i like stor grad bilistene, eller kanskje faktisk i enda litt større grad enn staten, som tar ansvaret og finansierer dem. Og da må man i hvert fall ikke si at staten tar alt ansvaret og sørger for å bygge ut det statlige veinettet. Det er bilistene som i stor grad gjør det.

Så til det siste fra statsråd Meltveit Kleppa. Jeg registrerer at i forrige uke – jeg mener det var forrige uke – kom Aftenposten med et svært oppslag som viste at prognosene til Statens vegvesen ikke holder mål. De viser seg gang på gang å være altfor lave i forhold til det faktiske forholdet. Og da synes jeg det er spesielt at statsråden går på denne talerstolen, etter at Vegdirektoratet innrømmer at tallene er for lave, og sier at hun forholder seg til de tallene som Statens vegvesen kommer med, som altså ikke er korrekte. Da tror jeg ikke statsråden har fått med seg hva som har skjedd, og da håper jeg at statsråden faktisk går opp på denne talerstolen og sier om hun mener at Statens vegvesen sine prognoser, som er langt lavere enn de faktiske tallene, er det man skal forholde seg til. For det er det hun sier i denne saken. Jeg synes ikke det er godt nok når vi vet at all historikk med all tydelighet viser at

* Retta til 12 000 i eit seinare innlegg, sjå kl. 14:38:11.

trafikkveksten er mye høyere. Da burde man jo bygge en skikkelig firefelts vei, ikke, som statsråden mange ganger har sagt fra denne talerstolen, også i spørretimen, bygge så galt som på 1960-tallet. Vi må ikke fortsette å bygge galt i 2011. Det er det handler om, og det er det som er forslaget til Fremskrittspartiet.

Det er altså ikke et lokalt ønske om bompenger. Det er lokal utpressing, hvor folk blir presset til å stemme for dette fordi staten og det politiske flertallet ikke tar ansvaret sitt og sørger for å fullfinansiere infrastrukturbygging, som gir masse verdiskaping og samfunnsøkonomiske gevinster tilbake som man nesten bare kan drømme om – hvis man hadde bygd ut det man burde gjøre på infrastrukturens side. Knut Boge, en av forskerne som har forsket på dette, sier jo klart og tydelig at det å bygge god infrastruktur gir store samfunnsøkonomiske gevinster tilbake. Det er jo det man burde ta høyde for.

Presidenten: Heller ikke uttrykket «lokal utpressing» når det relateres til lokalpolitikere, hører vel strengt tatt til det korrekte parlamentariske språket.

Neste taler er representanten Jan-Henrik Fredriksen, som har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [14:37:06]: Aller først til statsråden: Uten å forutsette for mye politikk, så er jeg rimelig sikker på én ting, at hun så det politiske i det jeg sa på en helt utmerket måte.

Men det var representanten Freddy de Ruiters jeg ønsket å svare. Han begynte å blande inn finanskrisen og skattepolitikken i forhold til veiutbygging i Bodø. Det er nå engang slik at Fremskrittspartiet ikke kan gi penger til noen i det hele tatt. Vi går ikke rundt og bærer på poser med penger som vi kan gi til folk. Derimot er det slik at vi står for en politikk hvor vi tar noe mindre fra den vanlige forbrukeren.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:38:11]: Det er eit utmerkt sitat som det er vel verdt å merka seg, og det er å kjenna historia si for å forstå notida og ta dei rette vala for framtida. Eg er einig i at vi må ta Statens vegvesen på alvor når dei i etterpåklokskap ser at dei prognoserte feil for 20 og 10 år sidan. Men vi kan ikkje på eigen kjøl plussa på dei prognosane som dei legg på ein veg i dag. Vi må ta det for gjeve at dei er nøye med prognosane sine. I dag er prognosar prognosar, slik vil det vera. Så er det etterpå vi ser korleis trafikkveksten vart.

Eg kom i skade for å seia feil tal. Det må eg få retta opp no. Det er slik at årsgjennsnittet i 2013 på rv. 80 altså er rekna til 8 600. Så er dei krava vi byggjer firefelts veg etter, ikkje, som eg sa, 15 000, men 12 000. Det betyr altså 8 600 i 2013. Når trafikkveksten er kalkulert til 1–2 pst., vil det altså etter dei prognosane som ligg føre i dag, gå nokre få år. Likevel meiner eg heilt klart at vi av omsyn til Bodø, av omsyn til området rundt og av omsyn til Nordland, må ha sørgja for eit betre kollektivtilbod i denne tida.

Så må eg berre få seia heilt til slutt når det gjeld bompengeprojektet: Det er slik at dei bompengeprojekta som

har vorte borte fram til vedtak, har alle som eitt vore prosjekt som har vore lokalt initierte, anten for å få realisert eit prosjekt i det heile, eller å få eit prosjekt raskare fram i ein kø. Slik er det òg med dette prosjektet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7 (Votering, se side 3628)

Sak nr. 8 [14:40:38]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Inger Schou, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Gunnar Gundersen om konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen (Innst. 249 S (2010–2011), jf. Dokument 8:62 S (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 medlem av regjeringen.

Presidenten vil videre foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Gorm Kjærli (A) [14:41:56] (ordfører for saken): Saken vi nå behandler, er et representantforslag fra Høyre om konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen. Komiteen er delt i konklusjonen på denne saken, og det kommer jeg snart tilbake til.

Når man leser innstillingen, kan det virke som om det ikke er så mye man er enige om i det hele tatt. Det er nok positivt feil. Jeg tror det er riktig å si at flere partier deler et engasjement for jernbanen, noe som også kommer til uttrykk i innstillingen. Der partiene skiller seg, er på hvilken måte dette engasjementet kommer til uttrykk.

Det er en bred enighet om at jernbanen må styrkes. Den er en effektiv, rasjonell og lite miljøbelastende transportform. Jernbanens styrke er at den kan frakte relativt mange mennesker på en gang og bidra til å dempe belastningen på veinettet. Jernbanen er av spesielt stor betydning i de områdene der det bor mange mennesker, og målet er å bygge ut jernbanen i enda større grad rundt de store byene generelt og i østlandsområdet spesielt.

Forslagsstillerne fra Høyre, sammen med Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener konkurranseutsetting av passasjertransporten på Kongsvingerbanen er rett vei å gå. Regjeringspartiene er ikke enig i denne konklusjonen. I og med at det er uenighet i denne saken, vil jeg i det følgende redegjøre for regjeringspartienes syn. Jeg går ut fra at forslagsstillerne selv vil utdype sitt syn, og at de setter pris på at de selv gjør det og ikke undertegnede.

Arbeiderpartiet og regjeringens hovedmål for jernbanen er å få orden på en forsømt infrastruktur. Det viktigste

vi gjør for å gi de reisende et bedre togtilbud, er å sørge for at togene kommer fram raskt, effektivt og uten forsinkelser og innstillinger. Derfor har vi tredoblet investeringene i jernbane siden vi overtok, og derfor er vi i gang med et stort stilt vedlikeholds- og fornyelsesarbeid på jernbanen. Dette er et stort og tidkrevende arbeid, men resultatene av det begynner vi allerede å se. Punktligheten og regulariteten på jernbanen er allerede bedre sammenlignet med i fjor. Vi ser at den innsatsen som gjøres, nytter. Dette gjelder for de fleste banestrekninger, både lokalt og på fjerntog.

Arbeiderpartiet og regjeringspartiene er meget tvilende til om konkurranseutsetting er rett medisin for Kongsvingerbanen. Jernbanedrift er forbundet med store faste kostnader og stordriftsfordeler. Hovedutfordringen for jernbanen er mangel på sporkapasitet. Vi må øke den for å få et bedre tilbud.

Jernbanen er et integrert system, der utvikling av togtilbudet må ses i sammenheng med utvikling av infrastrukturen. Det er langsiktig og systematisk arbeid som gir resultater, ikke enkeltelementer som endring av togleverandør.

Det gjøres sammenligninger med konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen. Disse strekningene er ikke direkte sammenlignbare. For det første er Gjøvikbanen en endesporbane, som i mindre grad enn Kongsvingerbanen lar seg påvirke av øvrig togtrafikk. Dessuten er det allerede i dag konkurranse mellom tog og ekspressbuss på strekningen Kongsvinger–Oslo. Det er det ikke på Gjøvikbanen.

Gjøvikbanen framstilles som en suksess. Det er verdt å merke seg at den økte frekvensen på Gjøvikbanen ikke skyldes konkurranseutsettingen i seg selv, men at staten stilte krav om flere avganger da strekningen ble lagt ut på anbud, på samme måte som de stilte krav om nedlegging av stasjoner for å få ned reisetiden.

Det er også verdt å nevne at den rød-grønne regjeringen reetablerte – dette er en bisetning, egentlig – et daglig togtilbud mellom Oslo og Stockholm på Kongsvingerbanen i 2006, etter at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre la ned dette tilbudet etter 133 års sammenhengende drift i 2005.

Det er avgjørende viktig at vi i årene som kommer, fortsetter storsatstingen på jernbane. For å bedre tilbudet for de reisende og for gods er bygging og fornyelse av infrastrukturen det viktigste vi gjør. Regjeringspartiene er uenig i at konkurranseutsetting som ideologisk prosjekt er rett bruk av ressurser i den oppgaven vi står overfor. Derfor foreslår vi at forslaget ikke vedtas. Jeg har med dette tatt opp mindretallsforslaget i saken, som jeg har mistanke om får flertall her i salen.

Presidenten: Representanten Gorm Kjernli har tatt opp det forslaget han refererte til.

Bård Hoksrud (FrP) [14:46:39]: Ikke veldig uventet etter å ha hørt saksordføreren legge fram saken, har vi fått synliggjort de politiske skillelinjene i norsk politikk. Jeg synes at venstresiden her går veldig fort i skyttergravene og forsøker å fremstille det som om konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen nesten er umulig, fordi det er andre

godsoperatører, flere togselskaper, at det er snakk om både fullstappede lokaltog og grenseoverskridende tog – og til og med landoverskridende tog – som gjør at det er problematisk å få til dette. Dette er ikke forhold som på noen som helst måte vil gjøre det umulig eller vanskelig å kunne konkurranseutsette Kongsvingerbanen, med mindre man virkelig vil skape det som et problem. Dette har man løst på gode måter andre steder.

Jeg mener det er et ærlig standpunkt å være imot konkurranseutsetting, men da synes jeg man ikke bør forsøke å finne dårlige unnskyldninger for hvorfor man er imot – unnskyldninger som ikke er problematiske i det hele tatt, men veldig enkle å løse hvis man bare vil.

For meg er det muligheten til å kunne gi brukerne eller kundene et best mulig tilbud som er grunnen til at jeg mener at man skal konkurranseutsette jernbanestrekninger i Norge. Så langt har den strekningen som er konkurranseutsatt, til fulle vist seg å være en stor suksess, fordi man fikk 40 pst. flere avganger og flere passasjerer for den samme prisen som man hadde før, og det til tross for at det er de samme eierne som driver, både før og etter, men med en litt annen måte å organisere selskapsstrukturen på.

Det viser jo med all tydelighet at konkurranse på jernbanenettet har fungert svært godt. Så vidt jeg klarer å bringe på det rene, har også kundetilfredsheten faktisk gått opp etter at banen ble konkurranseutsatt, til tross for at det er gjort forholdsvis lite med infrastrukturen. Det viser bare at konkurranse gir kundene et bedre tilbud enn det de får per i dag. Derfor har Fremskrittspartiet foreslått å åpne for at man kan konkurranseutsette alle jernbanestrekninger i Norge, nettopp med det mål for øye å sikre kundene et så godt tilbud som overhodet mulig.

Men jeg vil også påpeke at infrastrukturen på jernbanen i dag er en begrensende faktor for å kunne konkurranseutsette ordentlig. Men når man til tross for dette har sett at konkurranseutsetting har vært til glede for både ansatte og kunder og vært til kunders tilfredshet, viser det at når infrastrukturen blir bygd ut, vil det ligge et enda større potensial for å gi alle togpassasjerene et ytterligere forbedret tilbud også ved konkurranseutsetting.

Men til forskjell fra de andre partiene har Fremskrittspartiet foreslått en økning, på 6,8 mrd. kr i de årlige bevilgningene utover regjeringens forslag. Det ville medført en kraftig forsering av jernbaneutbyggingen. Dette betyr at dobbeltsporet på intercitytriangelet Halden–Lillehammer–Skien, utbygging av Bergensbanen, sammenkobling av Sørlandsbanen og utbygging av Oslo–Ski kunne fremskyndes kraftig i forhold til de planene som ligger der per i dag.

Fremskrittspartiet mener man må få bygd ut og modernisert jernbanenettet langt raskere enn det dagens rammer legger opp til, samtidig som jernbanenettet konkurranseutsettes. Da vil man oppleve et jernbanenett som er moderne og effektivt, som har mindre behov for tilskudd fra staten, og som ikke minst vil gi både ansatte i jernbanen og kundene et langt bedre tilbud enn det man har i dag.

Tage Pettersen (H) [14:50:40]: Flertallsinnstillingen fra transport- og kommunikasjonskomiteen er et skritt i

riktig retning for å åpne for konkurranse på flere jernbanestrekninger i landet, som Høyre i mange år har arbeidet for. En konkurranseutsetting av passasjertransporten på Kongsvingerbanen er til det beste for de reisende.

Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt av regjeringen Bondevik II, og konkurransen ble vunnet av NSB selv. Passasjerene på Gjøvikbanen har fått et betydelig forbedret togtilbud, og banen er blant de mest punktlige i landet.

Hovedkonklusjonen i en evaluering som Transportøkonomisk institutt har utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, er:

«Konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har bidratt til lavere kostnader for det offentlige og bedre tilbud for passasjerene, uten at dette har gått på bekostning av de ansattes lønns- og arbeidsbetingelser.»

Rapporten konkluderer med at mange av målene med konkurranseutsettingen er nådd. Dette gjelder både reduserte kostnader, et bedre togtilbud og et høyere passasjertall. Dette er også i tråd med en rekke europeiske erfaringer. Potensialet for offentlig styring er også styrket. Samferdselsdepartementet har fått økt kunnskap og kompetanse om jernbane som følge av prosessen, og dermed også bedre forutsetninger for å stille krav til utforming av persontransport med tog – fortsatt ifølge den samme rapporten.

En samlet komité er opptatt av å bedre togtilbudet for de reisende. Komiteens mindretall trekker frem at en bedre infrastruktur er det viktigste virkemidlet for et bedre togtilbud. Det kan vi alle være enige om, men det utelukker ikke andre parallelle gode tiltak. Så er det heller ingen hemmelighet at nettopp utskiftingen av infrastrukturen ikke går med rakettfart. At komiteens mindretall er glade for at jernbanen har fått økt oppmerksomhet, er heller ikke noe de reisende i stor grad merker noe til.

Så har Høyre problemer med å forstå motargumenter som at mindretallet stiller seg tvilende – jeg understreker ordet tvilende – til om konkurranseutsetting er rett medisin, eller påstanden om at det er vanskelig for en ny aktør å stille med togsett og vedlikehold tilpasset norske forhold. Det må det jo være helt og holdent opp til eventuelle tilbydere å vurdere alene. Det samme mindretallet trekker også frem at Kongsvingerbanen har et begrenset omfang til å tiltrekke seg interessenter. Dette er også en påstand som ikke har belegg før vi har invitert aktører til å levere inn et tilbud.

Transportøkonomisk institutt sier i sin rapport at konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen ga det offentlige styrket styring. Dette avfeier mindretallet med at de samme styringssignalene kan stilles uten konkurranseutsetting. Hvorfor har da ikke regjeringen benyttet dette virkemiddelet, som både av TØI og fra komiteens mindretall blir trukket frem som et positivt virkemiddel?

Det faktum at Kongsvingerbanen hovedsakelig er enkeltsporet, trekkes også frem som et argument mot konkurranseutsetting og mot flere tog på strekningen. Leser man imidlertid den nylig fremlagte utredningen fra Jernbaneverket selv, med navnet «En jernbane for fremtiden. Perspektiver mot 2040», så kan man altså lese at banen i dag kun har en kapasitetsutnyttelse på om-

lag 50 pst. i makstimen på store deler av strekningen.

Regjeringen har utsatt gjennomføringen av en ny grunnrutemodell for jernbanen på Østlandet på ubestemt tid. Alle partier er enige om at det er et stort etterslep på bygging og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, og vi er alle enige om at vi ønsker å tilby de reisende et bedre tilbud. Vi er også enige om at erfaringene fra Gjøvikbanen er gode. Hvorfor skal vi da være uenige om å forsøke det samme en gang til – denne gangen på Kongsvingerbanen? Hvilken risiko er det vi løper ved å gå for innstillingen fra flertallet i komiteen? Slik Høyre ser det, er faktisk den eneste risikoen at tilbudet til de reisende blir bedre.

For Høyre er det helt tydelig at flere jernbanestrekninger bør konkurranseutsettes for å oppnå bedre effektivitet, bedre regularitet og ikke minst et bedre tilbud for de reisende. Derfor ønsker vi nå å gå for konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen som et neste skritt.

Knut Arild Hareide (KrF) [14:55:34] (leiar i komiteen): Dette er ei sak som viser dei ideologiske forskjellane mellom regjeringspartia og opposisjonen. Men av og til synest eg det er litt overraskande, for me har jo òg andre sektorar, flysektoren bl.a., og der opplever eg at regjeringspartia er bekymra for at me har for liten konkurranse. Eg veit ikkje kva statsråden vil seie i innlegget sitt, men når det gjeld trafikken i Nord-Noreg, trur eg det er ein samla komité som er bekymra for at me har for liten konkurranse. Det er òg den bekymringa eg har for jernbanen. Eg trur at det å ha gode incentiv for store organisasjonar er utruleg viktig når ein skal få til ei kontinuerleg forbetring.

Så vil eg ikkje seie at det nødvendigvis alltid er veldig enkelt å konkurranseutsetje innanfor jernbanen – det må me innrømme. Det går berre éi skjene, og me må handle i forhold til det. Men så seier òg Høgre og Kristeleg Folkeparti i innstillinga at me meiner det må gjerast ei konkret vurdering før me skal konkurranseutsetje desse strekningane, og at sikkerheit må vere prioritet nr. éin.

Me har jo òg konkurranseutsetjing på ferjene våre. Men det er ikkje mange selskap som opererer på kvar ferjestrekning. I dette tilfellet er det berre éi skjene som går over fjorden – for å bruke eit biletleig språk.

Eg synest erfaringane med Gjøvikbanen er så positive at dette er noko me bør gå vidare med. Det er all grunn til å tru at me vil spare pengar på dette. Det er pengar som me kan bruke inn igjen i jernbanen. For det mest alvorlege med jernbanen er det jernbanedirektøren sa for nøyaktig eitt år sidan, nemleg at me «kan stå foran et sammenbrudd» innanfor jernbanen dersom me ikkje gjer betydelege endringar.

Konkurranseutsetjing er eitt av fleire verkemiddel som eg er villig til å bruke, for eg trur det vil føre til ei fornying. Derfor er eg glad for forslaget frå Høgre i dag, som Kristeleg Folkeparti støttar.

Borghild Tenden (V) [14:58:27]: I min forrige periode på Stortinget tok jeg som nestleder i transport- og kommunikasjonskomiteen stadig opp temaet om konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen med daværende samferdsels-

minister Liv Signe Navarsete, uten den store suksessen, må jeg vel innrømme.

Samferdselsminister Torild Skogsholm i Bondevik II-regjeringen konkurransesatte Gjøvikbanen, og suksessen med Gjøvikbanen førte til at Kongsvingerbanen også ville blitt konkurransesatt, om Bondevik-regjeringen hadde fått fortsette.

I motsetning til det jeg opplever her i salen fra saksordføreren, var ordførere fra rød-grønne partier langs Gjøvikbanen svært så begeistret over oppgradering av Gjøvikbanen, med hyppige avganger, stivere ruter, bedre tilrettelegging for funksjonshemmede – noe som var et resultat av anbudsutsettingen. Dette burde saksordføreren merket seg.

Venstre er overbevist om at mer konkurranse på persontrafikk vil være et gode for den enkelte reisende, for NSB og de selskapene de konkurrerer med, og for samfunnet som helhet. NSB Gjøvikbanen AS er et 100 pst. eid datterselskap av NSB AS, og NSB viste seg som en organisasjon som hadde evnen til å snu seg raskt og oppfylle de strenge kravene som lå i anbudsutlysningen. Det skal NSB ha stor ros for. Venstre har brukeren i fokus og lar ikke hvilke navn man setter på organisasjonsmodellen, avgjøre om løsningene er gode eller dårlige. Det er ingen tvil om at konkurranse på Gjøvikbanen har gitt brukerne et bedre tilbud enn de hadde før. Derfor ønsker vi også å konkurransesette Kongsvingerbanen, og vi støtter selvsagt komiteens innstilling.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:00:47]: Det er etter kvart vel kjent at norsk jernbane har vore svelteføra over fleire tiår. Konsekvensane ser vi no. Vi har eit gamalt og slite jernbanenett med stort sett enkeltspor. Når infrastrukturen sviktar, eller eldre tog får problem, forplantar forseinkingane seg raskt, både fordi det er få omkøyringsveggar i jernbanen og fordi jernbanesystemet ikkje er robust nok. Stoppstrukturen er mange stader slik han var før vegutbygginga, og reisetidene er for lange. Dette gjeld òg Kongsvingerbanen. Vi har for store forseinkingar og for lange reisetider.

Det viktigaste tiltaket for å betra togtilbodet til dei togreisande er å forbetra jernbaneinfrastrukturen. Det er ei avsporing å tru at dei store utfordringane i jernbanesektoren blir løyste gjennom å byta togselskap.

For å auka kapasiteten i og kvaliteten på jernbanenettet er det naudsynt å driva langsiktig og systematisk satsing på vedlikehald av dagens anlegg og å gjera nyinvesteringar. Jernbanen er ei effektiv, miljøvennleg og arealeffektiv transportform. Men det krev vilje til satsing.

Denne regjeringa satsar på jernbanen. Vi har starta ein stor snuoperasjon. Vi har m.a. auka løyvingane til Jernbaneverket med nær 70 pst. frå 2005 til 2011.

Kongsvingerbanen blir i dag trafikkert både av kommersielle godsoperatørar og fleire persontogsselskap etter avtale med Samferdselsdepartementet. Konkurranseutsetting gjeld, slik eg skjønar det, den trafikkavtalen Samferd-

selsdepartementet i dag har med NSB om drift av lokaltogtrafikken på Kongsvingerbanen – altså det forslaget som ligg føre i dag, forstår eg gjeld det.

Infrastrukturen på Kongsvingerbanen gjev fleire utfordringar for togtilbodet. Mange plattformer er for låge og for korte. Stoppmønsteret på Kongsvingerbanen er utforma i ei tid med betjening av mange små stasjonar som ligg forholdsvis tett og har lite marknadsgrunnlag. Det omfattande busstilbodet langs strekninga utkonkurrerer toget på reisetid.

For Kongsvingerbanen sin del vil endringar i stoppstrukturen kunna vera det som på kort sikt vil kunna gjera togtilbodet på strekninga noko betre. I tillegg vil dei store satsingane på vedlikehald, f.eks. Osloprosjektet, òg bidra til ein betre driftsstabilitet for togtilbodet på strekninga.

Jernbanelova opnar for at fleire togselskap kan konkurrera om trafikkavtalar. Vi brukar kreftene på dei grunnleggjande problema no. Eg meiner det er rett prioritering for å få til eit betre togtilbod til dei reisande.

Jernbanedrifta er elles kjenneteikna av store faste kostnader. Det er naudsynt med eit stort trafikkvolum for at ein konkurransepakke skal vera attraktiv nok til at andre leverandørar ønskjer å etablera seg med eiga jernbanedrift i Noreg. Det er dessutan ressurskrevjande både å gjennomføra og delta i konkurransar om trafikkavtaler om togtilbod.

Togtilbodet på Kongsvingerbanen er for lite til å utgjera ein eigen trafikkavtale. Eg kan ikkje sjå at ein konkurranse om togdrifta på Kongsvingerbanen vil gje dei rammevilkåra som er nødvendige for verksam konkurranse.

Konkurranse om trafikkavtalar gjev etter mi meining ikkje automatisk eit betre togtilbod til dei reisande. Jernbanen er eit integrert system der utvikling av togtilbodet må sjåast i samanheng med utvikling av infrastrukturen. Det er òg viktig med godt samspel med andre transportformer for å utvikla heilskaplege kollektivløysingar, f.eks. korresponderande bussar i knutepunkt.

Det er langsiktig og systematisk arbeid som vil gje resultat – ikkje enkeltlement som f.eks. ei endring av togleverandørar på bakgrunn av konkurranse.

Så vil eg gjerne understreka at eg synest det er bra at vi har debattar i denne salen om kva som kan gje det beste tilbodet for dei som reiser på ei strekning. Vi har hatt fleire av dei i det året som er gått. Eg vil nok likevel hevda at vi må koma noko lenger når det gjeld sjølve infrastrukturen, sjølve skjenegangen, før det er konkurranseutsetting som er det viktigaste.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [15:05:58]: Jeg registrerer at statsråden nå ikke var helt tydelig på konkurranseutsetting, men hun mente at Kongsvingerbanen var vanskelig å konkurransesette. Men jeg har lyst til å spørre statsråden om hun kan være konkret og tydelig på: Hva mener statsråden er ulempen for passasjerene ved å konkurransesette jernbanenettet? Kan hun være konkret på: Hva er det som er ulempen ved å konkurransesette? Det kan være greit å vite hva statsråden mener er ulempen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:06:41]: Eg synest det er viktigare å begynna i ein annan ende og snakke om kva det er som må liggja til grunn dersom vi skal ha ein verksam konkurranse. Det som då må vera føresetnad nr. 1, er faktisk å ha ein skjenegang som gjer det mogleg for endå fleire å sjå det attraktivt å driva ei banestrekning.

Så vil eg òg seia at det som var verdt å leggja merke til med Gjøvikbanen, var jo nettopp at det var NSB som vann konkurransen, og som driv den strekninga. Det som var veldig spesielt, var at i den skrekkens vinter 2010, som vi har lagt bak oss, var det omfattande innstillingar og forseinkingar nettopp på Gjøvikbanen.

Tage Pettersen (H) [15:07:54]: Statsråden sa nettopp i sitt svar at hun ville begynne i en annen ende. Med andre ord svarte statsråden ikke på spørsmålet som ble stilt. Jeg kan vel med respekt å melde si at jeg ikke har hørt noen fra talerstolen i dag argumentere for hvorfor de er imot en konkurranseutsetting. Det har kommet mange andre argumenter, men ingen argumenter for hvorfor de er imot konkurranseutsetting konkret.

Et av de momentene som har vært trukket frem, også av statsråden, er at man antar at strekningen er for liten, og at det ikke vil være interessenter til stede når det gjelder den aktuelle strekningen på Kongsvingerbanen.

Jeg har da lyst til å spørre statsråden igjen, som en oppfølging: Hvordan kan statsråden vektlegge disse aspektene uten at de eventuelle leverandørene er spurt når det gjelder denne strekningen? Jeg mener at de er jo de rette til å mene noe om dette, ikke statsråden selv.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:08:54]: Eg sa i innlegget mitt at eg meiner det er veldig ressurskrevjande å leggja til rette for konkurranse på ei strekning, og særleg på ei så avgrensa strekning som Kongsvingerbanen, samtidig som eg òg meiner det er ressurskrevjande å delta i konkurranse på denne strekninga.

Det som er vanskeleg med Kongsvingerbanen, er altså ikkje at drifta ikkje er konkurranseutsett. Det som er krevjande for dei som reiser med Kongsvingerbanen, er reisetida, det er skjenegangen – det er mange andre forhold som vi må ta tak i, og som vi har teke tak i. Det har vore mykje, både rensing av ballast og mykje anna, og det som vi må drøfta når vi skal inngå ny trafikkavtale med NSB, er å få auka frekvensen på strekninga.

Knut Arild Hareide (KrF) [15:10:05]: Statsråden sa at i denne skrekkens vinteren me hadde i 2010, var det forseinkingar på Gjøvikbanen. Men det var det jo òg på samtlige jernbanestrekningar i dette landet. Sånn sett kom Gjøvikbanen relativt godt ut når vi ser den TØI-rapporten som er lagd fram. Han viser bl.a. at konkurransen har gjeve eit både rimelegare og betre tilbod. Det er ein TØI-rapport som er send statsråden. Det kunne jo vore interessant om statsråden tek avstand frå den rapporten, eller går god for det innhaldet TØI har levert regjeringa.

Mitt spørsmål er, for eg synest det blei veldig lite klart og tydeleg: Kva er problemet for dei reisande med konkurranseutsetjing? Det er det spørsmålet som eg trur Stor-

tinget forventar at statsråden svarer på. Kva er for dei reisande problemet med konkurranseutsetjing?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:11:03]: Eg må litt tilbake til vinteren, for det er heilt rett at eg var upresis der. Viss ein der samanliknar ulike strekningar, viser nettopp Gjøvikbanen kor krevjande det er å laga eit konkurransegrunnlag som varetek alle forhold, for Gjøvikbanen er blant dei strekningane som nettopp skilde seg ut med desidert mange innstilte tog i forhold til mange andre strekningar. Dei hadde svære problem i løpet av vinteren.

Så til problema for passasjerane. Problem nr. 1 for passasjerane er om toget er i rute eller ikkje. Problem nr. 2 er om reisetida er lengre eller kortare. Då grip eg fatt i dei to – skjenegang, reisetid og talet på stasjonar. Eg deler ikkje opposisjonen si overdrivne tru på konkurranse. Dei konkurranseutsette tenestene på jernbanen så langt før dei gjekk av at dei måtte melda til Stortinget at dei hadde gått for langt.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Eli Skoland (H) [15:12:29]: «De utålmodige – for slike folk fantes her også – slo av og til fram på at de kunne vel bygge seg kjørevei. Men hva skulle denne bygda med kjørevei? Folk hadde jo ikke hjulredskap. Og hva skulle de forresten med hjulredskap? De hadde jo ikke vei.»

Jeg bor i Sigurd Hoels hjembygd Nord-Odal, bygda han bl.a. omtalte slik i romanen Trollringen. Nå snakker vi ikke om vei i denne saken, selv om det kunne være fristende ettersom vi er mange som har ventet svært lenge på rv. 2-utbyggingen. Og vi har flere samferdselsutfordringer.

I mellomtiden må vi arbeide langs flere spor. Innbyggerne som sogner til Kongsvingerbanen, har heller ikke et tilfredsstillende togtilbud i dag. Kapasitetsutnyttelsen er langt fra nådd, og vi kan ikke med vår beste vilje forstå hvorfor innbyggerne i dette området ikke også skal nyte godt av et tilfredsstillende kommunikasjonstilbud.

Høyre har gjennom mange år arbeidet for å åpne for konkurranse på flere jernbanestrekninger. Jernbaneloven er jo også tilrettelagt for at flere togselskap skal kunne konkurrere om trafikkavtaler.

I mitt nabofylke, som det har vært referert til opptil flere ganger her, er Gjøvikbanen et utmerket eksempel på en vellykket konkurranseutsetting. I Transportøkonomisk institutts 20 år gamle rapport blir ulike alternativer utredet. Den gang var vi blant landene i Europa som hadde kommet lengst med de organisatoriske forberedelsene som ville sette oss i stand til en konkurranse på sporet.

Man kan i alle fall ikke beskyldes oss for hastverk.

Utredningen ble lagt til grunn for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011. Nå skriver vi altså 2011, og som en av de ganske mange utålmodige, både i Nord- og i Sør-Odal og i hele Glåmdalsregionen, spør vi: Hva er det som mangler for at vi skal kunne gå videre?

Vi ber regjeringen om å konkurranseutsette Kongsvin-

gerbanen, og vi tror ikke det er nødvendig å argumentere verken med snemangel eller mye sne. Her er det viktigste at vi – som ministeren var inne på også i den forrige saken – som faktisk bor i nærheten av den ene av de tre store byene i vårt område, fortjener et bedre kommunikasjonsstilbud.

Gorm Kjernli (A) [15:15:19]: Jeg har bare behov for å kommentere et par ting.

Representanten Pettersen sa at man ikke ser effekten av den økte oppmerksomheten om og innsatsen på jernbanen. Vel, punktligheten så langt i 2011 har blitt kraftig forbedret. Den lå godt nede på 70-tallet i fjor. I år ligger den foreløpig på over 80 pst. Situasjonen er blitt bedre. Fagfolkene sier dette skyldes mer penger til vedlikehold og fornyelse. Vi får nå gjort noe med de utfordringene som er. Det mener jeg at vi som rød-grønne politikere kan være med på å ta en del av æren for.

Så til mitt poeng når det gjelder bedre tilbud på Gjøvikbanen. Det er klart at selvfølgelig blir ordførere langs Gjøvikbanen fornøyd når de får flere avganger. Det sier seg jo selv. Men mitt poeng er at det ikke nødvendigvis kom på grunn av konkurransen i seg selv, men fordi daværende samferdselsminister Torild Skogsholm stilte krav om at det skulle være så og så mange avganger og at man skulle ha en reisetid – som man ikke klarte å oppfylle etter at disse samme ordførerne kranglet inn et par stasjoner til som ikke skulle legges ned. Poenget mitt er at man stilte krav om flere avganger. Det var ikke nødvendigvis konkurransen i seg selv som ga flere avganger. Det er en kreativ måte å si det på.

Det arbeidet vi nå er i gang med når det gjelder ny grunnrutemodell, er jo en annen måte å gjøre det på – flere avganger og bedre tilbud, også på Kongsvingerbanen. Men også her er det nær sammenheng mellom togtilbud og infrastruktur. Derfor må vi ha infrastrukturen på plass før togtilbudet blir kraftig forbedret. På Kongsvingerbanen dreier det seg f.eks. om muligheten for å vende tog. Det dreier seg også om kryssningsspor. Jeg har ikke tid til å gå inn på detaljene om det.

Så til TØI-rapporten. Noen problemstillinger mener jeg det er mulig å ta opp om TØI-rapporten, uten at jeg skal si at jeg er helt uenig i alt som står der. Når det gjelder kostnader, er vi bare halvveis i anbudsperioden. Jeg vil vente med å gjøre opp regnskap til vi er ferdige med den. Man hadde helt nye togsett på Gjøvikbanen da man startet der. Vedlikeholdskostnadene på disse, når de eventuelt begynner å måtte vedlikeholdes, er ikke begynt å synes i regnskapene ennå. Så jeg tror det er grunn til å vente med å gjøre opp regnskap til man er ferdig, og at man ikke gjør opp regnskapet når man er halvveis.

Så kan man også spørre de ansatte på Gjøvikbanen hva de tenker om akkurat det, og hvilke kostnader som vil komme til vedlikehold av togmateriell når de kostnadene kommer. Da tror jeg kanskje regnskapet blir et litt annet enn det TØI-rapporten viser nå.

Sverre Myrli (A) [15:18:30]: Jeg har med interesse fulgt med på denne debatten. Det slår meg at alle de fra

opposisjonen som har hatt ordet, har ett eneste argument, og det er Gjøvikbanen. Ingen andre argumenter er blitt brukt.

Så er det helt riktig blitt sagt av enkelte at grunnen til at rutetilbudet på Gjøvikbanen økte, var at det i utlysningsteksten var krav om økt rutetilbud. Men det var én ting til som skjedde med Gjøvikbanen, som ingen har nevnt. Før det kuttet NSB rutetilbudet på Gjøvikbanen. Så først kuttet NSB rutetilbudet, og så ble det i utlysningen for anbudet på Gjøvikbanen satt krav om økt rutetilbud. Sjølsagt blir det av en slik politikk bedre rutetilbud. Og bra er det. Det har befolkningen langs Gjøvikbanen behov for. Men det er jo totalt ubrukelig som argument for å konkurranseutsette en helt annen banestrekning. Dessuten: Hadde eksemplet Gjøvikbanen i dag vært et så veldig godt eksempel hvis det hadde vært en annen operatør enn NSB som hadde gått av med seieren i den anbudsrunderen?

Så må jeg si at jeg er noe usikker på hvor oppriktig engasjementet for Kongsvingerbanen egentlig er blant forslagsstillerne og en del andre som har hatt ordet her i dag. Borghild Tenden nevnte Torild Skogsholm. Ja, det var fint. Det var Torild Skogsholm som la ned togtilbudet mellom Oslo og Stockholm. Det var kanskje ingen imponerende innsats som ble lagt ned fra det holdet. Heldigvis fikk vi regjeringskifte i 2005. Tar jeg ikke feil, ble togtilbudet mellom Oslo og Stockholm åpnet – jeg fikk sjøl gleden av å være til stede – vinteren 2006, med den daværende norske samferdselsministeren og den svenske transportministeren – en stor merkedag langs Kongsvingerbanen, etter at Bondevik-regjeringen altså først hadde lagt ned togtilbudet.

Kongsvingerbanen trenger opprusting. Det trengs nye kryssningsspor. Gad vite hvor mange ganger jeg har sittet på toget på Fetsund, Sørumsand og Blaker og hvor det måtte være i påvente av kryssende tog, som det heter. Heldigvis har det nå skjedd en del med infrastrukturtiltak når det gjelder nye kryssningsspor. Men det trengs enda mer. Heldigvis er nå også ordførerne langs Kongsvingerbanen engasjert i mye større grad enn det vi har sett tidligere. De har opprettet – jeg er litt usikker på navnet – et slags forum for Kongsvingerbanen, slik at den politiske oppmerksomheten om Kongsvingerbanen nå er mye sterkere enn den har vært tidligere. Det er bra med et sterkt engasjement for Kongsvingerbanen, men bland ikke Gjøvikbanen inn i det. Det har ingenting med saken å gjøre.

Tage Pettersen (H) [15:21:45]: Nå handler faktisk denne saken om Kongsvingerbanen og om konkurranseutsetting, så de to sakene hører veldig tett sammen.

Det ble etterlyst flere argumenter. TØI-rapporten som jeg henviste til i stad, inneholder en rekke argumenter, bl.a. fra 15 europeiske land, ikke bare om Gjøvikbanen, som er blitt trukket fram av enkelte i debatten her i dag.

Jeg har ikke tenkt å la den ideologiske motstanden mot ordet «konkurranseutsetting» ligge helt. Selv om statsråden ikke ville svare på hvilke negative konsekvenser hun så for de reisende ved en eventuell konkurranseutsetting, får vi bare fortsette å stille de spørsmålene til vi får svar på dem. Ellers så har argumentene vært at det er vanske-

lig, og at det er byråkratisk med konkurranseutsetting, og det er visst ekstra vanskelig på Kongsvingerbanen, har vi skjønt i løpet av debatten.

Hva er det da som er så vanskelig? I statsrådens skriv til komiteen 7. februar står det – noe hun også gjentok tidligere i debatten – at jernbaneloven er tilrettelagt for at flere togselskaper kan konkurrere om trafikkavtaler. Men så skriver statsråden at det ikke foreligger langsiktige planer for hvordan et slikt konkurranseregime kan implementeres.

Hvis vi går tilbake til TØIs evaluering av Gjøvikbanen, så skriver de der at man allerede i 1999, på vegne av Samferdselsdepartementet, utredet alternative strategier for å legge til rette for ytterligere konkurranse på det norske jernbanenettet. I den utredningen, i 1999, ble det konkludert med at Norge var blant de landene i Europa som hadde kommet lengst i å gjøre de organisatoriske forberedelsene til en konkurranse på sporet. Og ser vi i Nasjonal transportplan 2002–2011, så la man nettopp denne utredningen til grunn for det videre arbeidet og arbeidet i forhold til at konkurransen på jernbanenettet skulle innføres gradvis.

Nå er vi altså ti år senere, og jeg må gjenta spørsmålet: Hva er det som er så vanskelig i 2011? Hva er det vi ikke klarer å få til i 2011 som TØI mente var fullt mulig å jobbe konkret med i 1999?

Borghild Tenden (V) [15:24:25]: Jeg har merket meg representanten Gorm Kjernlis store engasjement for jernbane, og det er bra, for da er vi flere. Det han snakket om, var å stille krav og at det var suksessfaktoren med Gjøvikbanen. Ja, men det er jo faktisk et argument for at man også kunne anbudsutsette Kongsvingerbanen og stille de samme kravene, så ville man få de samme gode oppetidene som man fikk på Gjøvikbanen.

Så til det med pengebruk, som alltid blir en debatt: Det er slik at alle partiene på Stortinget nå bruker mer penger på samferdsel, og det er ofte slik at nye regjeringer bruker mer penger – så heldige er vi i dette landet. Venstre bruker også mye mer penger; vi bruker faktisk 1,2 mrd. kr mer på jernbane og kollektivtrafikk enn de rød-grønne innenfor samme området.

Vi får en ny debatt om jernbane den 5. mai – intercity-triangelet. Da kan de rød-grønne få sjansen til å vise at de faktisk mener alvor med å satse på jernbane, og spesielt innenfor et område der befolkningsveksten er enorm.

I forrige periode hadde komiteen god dialog med Gjøvikbanen. Det som imponerte meg aller mest med Gjøvikbanen, var den stoltheten som de ansatte, og daværende administrerende direktør, viste over «banen sin», som han nærmest kalte det. Det var et prestisjeprosjekt, og de reisende merket stoltheten som ble vist. Det er det jeg tror er viktig – ja, jeg er helt sikker på at slik kunne vi også fått det på Kongsvingerbanen hvis ikke de rød-grønne hadde trenert det.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:26:40]: Lat meg berre seia aller fyrst når det gjeld Gjøvikbanen: Eg har sjølv reist med Gjøvikbanen. Eg synest det er fantastisk det som dei no har fått til der, òg av andre tilbod enn

det å reisa med tog, altså den kombinasjonen dei har med Vitensenteret, med skuleklassar, med miljøtiltak om bord osv.

Men når det gjeld konkurranseutsetting av Gjøvikbanen, er det verdt å merka seg at dette er ein relativt kort bane. Sjølve konkurransegrunnlaget, eller dei krava som vart stilte, vart sette i lag med lokale myndigheiter. Det var mange selskap som i utgangspunktet hadde prekvalifisert seg, men som trekte seg og ikkje la inn anbod, nettopp fordi dette var ei kort strekning. Stortinget må òg vera merksam på at Gjøvikbanen har svære utfordringar med infrastrukturen framover.

Det som er særmerkt med Gjøvikbanen, og som no òg gjer seg gjeldande med Kongsvingerbanen, er det lokale engasjementet som var ifrå starten og som følgjer denne banen. Det opplever vi no òg på Kongsvingerbanen, og det lover godt. Eg synest det er noko av det viktigaste når det gjeld å forbetra tilbodet på Kongsvingerbanen. For hovudspørsmålet for dei som reiser med Kongsvingerbanen, må vera: Kva er no dei viktigaste grepa for å få fleire til å reisa? Då er det ingen tvil, synest eg: Det er punktligheita og det å få ned reisetida. Det må gjerast nokre grep i den samanhengen, bl.a. har vi jo eit prosjekt gåande som gjeld stasjonsstrukturen for fleire banar, òg for Kongsvingerbanen.

Vi skal altså no inngå ein ny trafikkavtale. Det er ikkje konkurranseutsetting som har vore det store ropet om forbetring på Kongsvingerbanen, det er punktligheit og reisetid, og eg håpar at vi skal klara å få til forbetringar.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 3629)

Sak nr. 9 [15:29:20]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet og representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden (Innst. 272 S (2010–2011), jf. Dokument 8:64 S (2010–2011) og Dokument 8:76 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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) [15:30:49] (ordfører for saken): Vi skal nå behandle to representantforslag som begge handler om trafikksikkerhet og planer for den. Det er et representantforslag fra Fremskrittspartiet om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, og et representantforslag fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre om kamp mot trafikkdøden.

I representantforslaget fra Fremskrittspartiet fremmes det forslag om at regjeringen før sommeren 2011 skal legge fram en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, og i representantforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmes det forslag om at regjeringen skal fremme en handlingsplan om trafikksikkerhet på vei. Komiteen har valgt å behandle disse to representantforslagene i samme innstilling, fordi de i stor grad handler om det samme.

1,3 millioner mennesker drepes hvert år i trafikken på verdensbasis, og internasjonalt er det et stort folkehelseproblem. I dag er trafikkulykker nummer ni på listen over dødsårsaker i verden, og i løpet av få år vil de klatre opp til femteplass. I mai i år lanserer FN sitt tiår for trafikksikkerhet. Da er vi heldigere stilt her i Norge, som faktisk er ett av de mest trafikksikre landene i verden. I fjor ble 210 mennesker drept i trafikken i Norge, og det er det laveste tallet siden 1954.

Trafikksikkerhet er et tema som opptar hele transportkomiteen, men i behandlingen av disse representantforslagene har vi havnet på ulik konklusjon. Derfor fremmes en todelt tilråding fra komiteen, der I fremmes av Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet og omhandler representantforslaget fra Fremskrittspartiet, og det foreslås at dette ikke vedtas.

II fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti og lyder:

«Stortinget ber regjeringen om å fremme en handlingsplan om trafikksikkerhet på vei.»

Jeg regner med at representanter fra flertallet i komiteen vil begrunne sine synspunkter senere i debatten, og at de kommer til å gjøre det på en mye bedre måte enn jeg ville gjort. Derfor vil jeg på vegne av mindretallet i komiteen, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, kort begrunne vårt standpunkt.

I 2010 ble altså 210 personer drept i trafikken i Norge. Selv om dette er det laveste tallet siden 1954, er det selvfølgelig altfor høyt, og antall drepte og skadde i trafikken representerer et betydelig samfunnsproblem også i Norge.

Stortinget behandlet Nasjonal transportplan, St.meld. nr. 16 for 2008–2009, og ga derigjennom tilslutning til konkrete etappemål om å redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken med minst en tredjedel innen 2020. NTP skisserte også en strategi for hvordan etappemålet skal nås.

Regjeringen følger opp disse målene og konkretiserer strategiene gjennom Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013, og i Statens vegvesens Handlingsprogram for 2010–2013 inngår det detaljerte lister over hvor og når det skal gjennomføres trafikksikkerhetsinvesteringer. Nasjonal transportplan 2010–2019 inneholder også en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak,

og dette behandles også i de årlige budsjettene. Trafikksikkerhetsinvesteringene på vei ble doblet i 2009, og i forhold til forrige nasjonale transportplan er det lagt opp til å øke den årlige innsatsen ytterligere med 50 pst. innen 2020.

Slik vi ser det, er det Stortingets oppgave å sette mål, bevilge penger og avklare politisk utfordrende spørsmål og strategier for hvordan trafikksikkerhetsarbeidet skal drives. På handlingsplannivå må det være faglige vurderinger som bestemmer hvilke tiltak som skal iverksettes, hvordan det skal prioriteres for å nå målene som Stortinget har satt innenfor de rammene som Stortinget har bestemt. På trafikksikkerhetsområdet finnes det mye forskning og kunnskap om hva som virker, og dette må selvfølgelig hensyntas av fagmyndighetene.

Den 10. mars diskuterte vi trafikksikkerhetsutfordringer i en interpellasjonsdebatt. Jeg reiste en interpellasjon for å få opp en diskusjon om de politisk utfordrende områdene og tiltakene som vi bør diskutere og avklare politisk for ytterligere å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken, i lys av nullvisjonen. I ettertid registrerer jeg at disse utfordringene i liten grad ble diskutert av opposisjonspartiene.

I dag kan vi glede oss over nyheten om at ingen unger omkom som passasjer i bil i fjor, noe som trolig er første gang siden 1970. Dette er et resultat av at vi har tatt hensyn til forskning og vedtatt lover og forskrifter i henhold til hva forskning sier. Først vedtok man i Stortinget et krav om bruk av bilbelte, dette var i utgangspunktet ikke et spesielt populært krav, og så krav om sikring av barn i bil. I dag er alle enige om at dette selvfølgelig var helt rett å gjøre.

Det er slike diskusjoner og avklaringer som hører hjemme i Stortinget. Tiltakene for å følge opp dette tilligger regjering og fagmyndigheter.

På vegne av Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet vil jeg ta opp vårt forslag som ligger i innstillingen.

Presidenten: Representanten Susanne Bratli har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Bård Hoksrud (FrP) [15:35:59]: Dette er en kjempeviktig sak som det er viktig å ha stort politisk trykk på.

Jeg synes at interpellasjonsdebatten den 10. mars var en interessant debatt. Det var vel ikke alt jeg var like enig med foregående taler i, men det var en interessant debatt som fokuserte på en del av de viktige problemstillingene vi står overfor på trafikksikkerhetsområdet.

Jeg har også lyst til å si at vi gjerne må slå oss på brystet og si at det er bra at vi er et av Europas beste land, men jeg synes ikke det er så veldig mye å slå seg på brystet for når vi vet at nabolandet vårt er himmelvidt foran oss. Jeg vet at når man prater om trafikksikkerhet, er regjeringspartienes representanter veldig opptatt av å fokusere på bilistens ansvar. Men jeg har lyst til at man faktisk skal dvele litt ved at staten også har et viktig ansvar når det gjelder trafikksikkerhet. For å sette det i perspektiv: Det landet i verden som er best på trafikksikkerhet, har nesten

2 000 km motorvei. I Norge har vi 350 km. De har over 2 000 km med midtdele, hvor man skiller kjørebane og hindrer at folk omkommer i møteulykker. Det viser at man også har gjort grep der i forhold til veisituasjonen og veiholders ansvar, som man er langt unna å ta ansvaret for i Norge.

Jeg hører også at man er veldig opptatt av Nasjonal tiltaksplan for 2010–2013. Ja, det er mange gode forslag til tiltak i den tiltaksplanen, men den fokuserer veldig mye på det andre og det som ikke staten har ansvaret for, nemlig bilistene og alle andre som i stor grad er dem man er opptatt av skal ta ansvar for trafiksikkerheten. Og ja, vi har alle et ansvar – bilistene har et ansvar – men jeg synes også det er viktig å påpeke at staten langt ifra tar sitt ansvar.

For å sette det litt i perspektiv: I går var det en rettssak i tingretten om den 45 år gamle familiefaren Cato Paulsen, som omkom i en motorsykkelulykke 4. juni 2008. Han fikk skrens, veltet og havnet under en møtende lastebil. Ulykken skyldtes løs grus som følge av et hull i veibanen, som ikke var asfaltert. De etterlatte saksøkte Akershus fylkeskommune og Mesta Drift for grov uaktsomhet. I går kom retten fram til at arbeiderne hos de to saksøkte har opptrådt uaktsomt fordi det ikke ble satt opp varselkilt. Familien slipper derfor å betale saksomkostningene, men fikk ikke medhold i at det var grov uaktsomhet, og derfor heller ingen erstatning.

De er fornøyd med dommen fordi det er blitt slått fast at ulykken skyldes veien og ikke familiefaren. Jeg synes likevel det er på tide å stille det store spørsmålet: Mener statsråden fortsatt at alle ulykker i Norge stort sett skyldes trafikantene, eller er det sånn at man nå kanskje må begynne å revurdere sine gamle standpunkter? For det har vært diskusjonen og debatten i denne salen. Jeg synes det er et stort paradoks at den som kanskje både har ressurser og mulighet og i hvert fall burde ta sitt ansvar, fraskriver seg ethvert ansvar for ulykker som skjer på veinettet vårt.

Vi har fått gjentatte rapporter som dokumenterer at det utrolig dårlige veinettet vi har i Norge, er skyld i mange av de ulykkene som skjer på veienettet, og som dessverre får fatale konsekvenser. Det er vanskelig å kunne ta for seg alle de gode forslagene som er i representantforslaget vårt, men jeg håper virkelig at alle representantene her og alle som i ettertid vil lese referatet, faktisk vil gå inn og lese representantforslaget om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet. Jeg synes det er trist at ingen andre partier vil være med på et forslag som sier:

«Stortinget ber regjeringen før sommeren 2011 legge frem en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, inkludert:

- en komplett oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene på riks- og fylkesveier
- forslag til tiltak på de ulykkesutsatte strekningene, spesielt midtdele og forhold knyttet til veivedlikehold og veidrift
- en plan for finansiering av trafiksikkerhetstiltak
- forslag om ansvarliggjøring av veiholder og veietat for manglende trafiksikkerhet».

Dette ville vært opplysninger som kunne vært avgjørende, og som er viktig i det videre arbeidet med tra-

fiksikkerhet i Norge. Dessverre ser det ut som om alle partiene kommer til å stemme imot det, med unntak av Fremskrittspartiet, selvfølgelig. Jeg håper at flere tenker sånn og ser på forslagene til Fremskrittspartiet, som er gode trafiksikkerhetsforslag som kan være med og sørge for at vi møter de utfordringene vi har på trafiksikkerheten i tiden fremover.

Øyvind Halleraker (H) [15:41:18]: Jeg vil først takke saksordføreren for en ryddig framstilling av denne saken, som jo bygger på to representantforslag.

For min del vil jeg forholde meg til representantforslag nr. 76 S, som er fra en samlet opposisjon. Det går i all korthet ut på at vi ber regjeringen fremme en handlingsplan om trafiksikkerhet på vei. Bakgrunnen for dette er et ærlig forsøk på å komme fram til en forpliktende plan som hele Stortinget kunne stille seg bak og forplikte seg til. Derfor har vi utfordret statsministeren på dette. Han avviste å ta imot en utstrakt hånd fra opposisjonen. Det samme har vi også gjort overfor samferdselsministeren, som heller ikke ønsket den hjelpen, og nå regjeringspartiene her i Stortinget når de høyst sannsynlig ikke kommer til å støtte forslaget senere i dag. Jeg syns faktisk at det er litt trist. For det kan da ikke ligge mye partiideologi i å ville ha sikre forhold i trafikken, i dette tilfellet nedfelt i en forpliktende handlingsplan.

Så hevdes det fra regjeringspartiene, og også fra saksordføreren, at vi har en slik plan. Jada, vi har sett en nasjonal tiltaksplan, vi også, men den er utarbeidet av Statens vegvesen, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, og den forplikter ikke Stortinget. Den forplikter heller ikke regjeringen, ser det ut til, siden regjeringen etter to år med sin egen NTP-plan ligger 500 mill. kr bak det som var målsettingen i NTP på trafiksikringsområdet, hvor bevilgningsnivået etter to år burde vært oppe i 1,7 mrd. kr. Det kan bare bety at den ikke er forpliktende, og at en tredjedel av de 152 tiltakene i denne planen er satt på vent.

Jeg skal ikke gå så mye inn på konkret innhold, det har vi gjort i flere debatter tidligere, men jeg tror det hadde vært bra for Stortinget å kunne trekke opp en helhetlig plan hvor vi mente noe om de fysiske forhold, tilstand på veiene, hvilke målsettinger vi satte oss der, videreutvikling av gode atferdsmønstre og selvfølgelig også krav til kjøretøy. Det tror jeg vi hadde stått oss på, og det kunne blitt en bra, samlende øvelse for Stortinget.

Jeg har også lyst til å bruke noen få sekunder på den gledelige nyheten i dag om at det i fjor ikke var noen barn som omkom i trafikken. Det syns jeg er veldig bra. Det viser at atferdsendring går an, og det viser at den type stimulering som man har gjort over mange, mange år, virker. Det er vel hevet over enhver tvil at unge mennesker i dag som tar med seg sine barn i bilen, har en helt annen holdning til hvordan barna må sikres, enn bare generasjonen før dem hadde.

Knut Arild Hareide (KrF) [15:45:50] (leiar i komiteen): Eg vil òg starte med å takke saksordførar Bratli for ei god utgreiing om saka. Men eg er ueinig i saksordføra-

ren si vurdering – sjølvsagt – av viktigheita av dei politiske dimensjonane her, kontra dei faglege.

Da har eg lyst til å starte med ei anna sak. Me hadde ein helseminister for nokre år sidan som sa at han ønskte å få redusert røykinga blant dei unge med 50 pst. Og på bakgrunn av den utsegna fekk han gjennom dei faglege etatane lagt fram kva som måtte til for å redusere røykinga blant dei unge med 50 pst. På denne bakgrunnen fekk han da anbefalt å innføre m.a. røykjelova, og så kjenner me til dei politiske prosessane. Men eg trur ikkje at røykjelova hadde blitt til viss det ikkje hadde vore politiske prosessar frå regjering og storting. Eg trur ikkje fagetatane er dei som kan lyfte den typen store politiske framsteg, som røykjelova er. På same måten meiner eg derfor me òg treng ein handlingsplan som ser heilskapen når det gjeld vår største utfordring innanfor trafikksektoren, som er trafikksikkerheit.

Eg har lyst til å bruke nokre eksempel på kvifor eg meiner me treng ein slik type handlingsplan: Det eine er den debatten som har gått i vinter, som gjeld midtrekkverk. Hadde me bygd europavegen mellom Lyngdal og Flekkefjord i dag, trur eg me med 100 pst. sikkerheit hadde bygd han med midtdelalar. Det var ein veg som mange av våre politiske parti var med og støtta, og som me bestemte oss for å byggje i 2003–2004. Som eit OPS-prosjekt – blei det bestemt i 2001 – blei det bygd utan midtdelalar. I dag ville me bygd det med midtdelalar. No har me ei tydeleg prioritering for kva for vegar me ønskjer å byggje med midtdelalar, og kva for vegar me ønskjer å byggje utan. For me kan ikkje byggje alle vegar i Noreg med midtdelalar. Men eg meiner me må få ei tydelegare føring for kva for vegar me skal byggje.

Så kan me gå til spørsmålet: Kva for rekkverk skal vi ha? Det opplever eg å få veldig forskjellige tilbakemeldingar på. Vaierrekkverk? Det er ulike faglege vurderingar.

Me kan i dag glede oss over at ingen barn omkom i trafikken i fjor. Men ser me på talet på unge menn som blir drepne i trafikken, så har me ingen grunn til å glede oss. Samanliknar me talet på unge menn og unge kvinner som er drepne i trafikken i Noreg, med talet i Sverige, ser me at Noreg har eit betydeleg høgare tal. Kva kan me lære av Sverige når det gjeld trafikksikkerheit? No har regjeringa – og det synest eg er gledeleg – valt å redusere hastigheita på nokre vegar. Ja, kva ligg bak den typen vurderingar? Me veit jo at menneskekroppen kan tole visse hastigheter. Men kor går grensa for kva me toler? Det har betydning for kor gamle me er, kor godt fysisk utrusta me er i forhold til dette, men me veit at det er nokre grenser, rundt 70 km/t.

Eg trekkjer berre fram nokre problemstillingar som eg meiner viser at me treng ein heilskapleg gjennomgang av dette, og derfor støttar eg fullt ut forslaget om ein handlingsplan om trafikksikkerheit. Eg meiner at den største utfordringa me har, bør så absolutt òg Stortinget bli involvert i.

Kjersti Toppe (Sp) [15:50:30]: Jeg har fulgt med på en del debatter som har gått i denne salen om tiltak for å redusere trafikkdøden. Det er en viktig sak, og jeg synes

det er bra at opposisjonen tar opp dette med jevne mellomrom. I de dokumentene som er til behandling i dag, leser jeg at det er fokus på bl.a. midtrekkverk, trygge veier, oversikt over ulykkesbesatte strekninger, finansiering av trafikksikkerhetstiltak og å ansvarliggjøre veiholder og veietat for manglende trafikksikkerhet. Det synes jeg er vel og bra. Det er jo klart at staten også har et ansvar – et viktig ansvar – for trafikksikringstiltak som virker.

Mitt ærend i denne debatten gjelder faktisk ikke det. Mitt ærend gjelder alkohol. Jeg synes det er en svakhet ved de debattene som har vært, at en går forbi dette og ikke snakker om det i særlig grad. Utgangspunktet er jo at alkohol og alkoholbruk blir stadig mer vanlig, akseptert og alminneliggjort i samfunnet. Alkoholbruken i Norge er sterkt økende, mens den i flere av de europeiske landene er nedadgående. Alkoholen er jo en av de viktigste dødsårsakene blant unge – unge menn spesielt – i alderen 15–29 år. Så er det grunn til å tro at halvparten av dem som omkommer i trafikkulykker, har tilknytning til en bilfører som har kjørt i kort tid etter inntaket av alkohol. Man regner med at det hver dag ferdes 40 000 sjåfører i trafikken under påvirkning av alkohol, narkotika eller legemidler.

Jeg synes som sagt det er bemerkelsesverdig at debatten om trafikkdød ikke blir mer fokusert på fra opposisjonens side. Fra Fremskrittspartiet, som er forslagsstiller til et av dagens Dokument 8-forslag, er ikke dette nevnt i det hele tatt som et fokusområde.

Senere i dag skal vi i helse- og omsorgskomiteen debattere endringer i alkoholloven. I den saken vil Fremskrittspartiet og Høyre i prinsippet gå inn for en endring der kommunene får anledning til å skjenke alkohol hele døgnet – en sterk liberalisering. Som eneste parti nekter Fremskrittspartiet å være med på uttalelser som knytter alkohol til skader, ulykker og uhelse.

I vår komitémerknad viser vi, inkludert Høyre, til at det er en klar og veldokumentert sammenheng mellom tilgjengelighet og forbruk når det gjelder alkohol, at det er en sammenheng mellom alkoholkonsum og helseskader, og at alkoholrelaterte helseskader også er knyttet til promillekjøring og trafikkulykker, og dette stemmer altså Fremskrittspartiets helsefraksjonen imot. I stedet kjemper de, sammen med Høyre, for at Vinmonopolet i framtiden må få lov å ha åpent på julaften.

Derfor blir etter mitt syn Fremskrittspartiets engasjement for å redusere trafikkulykker og trafikkdød, halvhjertet. Det synes jeg er beklagelig. Den rød-grønne regjeringen fremmet sist fredag forslag til ny folkehelselov. Folkehelsearbeidet skal skje på alle samfunnsområder, på alle politikkkfelt. Samferdselskomiteen er en viktig folkehelsekomité, og samferdselsministeren er en viktig helseminister. Uten at vi tar på alvor at så mange av ulykkene og dødsfallene på veiene i Norge skyldes alkohol, pillebruk og narkotika, vil vi aldri klare å nå nullvisjonen om trafikkskadde, uansett hvor mange midtdelere og bedre veier denne regjeringen klarer å bygge.

Borghild Tenden (V) [15:54:55]: Jeg skal ikke gjenta sammenligningen med våre naboland når det gjelder å redusere antall trafikkdrepte, det står nemlig i innstillingen

gen, men bare konstatere at Norge taper i konkurransen om å redusere antallet trafikkdrepte. Det er selvsagt veldig alvorlig.

Venstre mener, og har alltid ment, at det viktigste vi kan drive med innenfor samferdselssektoren, er nettopp trafikksikkerhet. Derfor er Venstre med på dette forslaget. Venstre mener derfor at tiden er overmoden for en skikkelig satsing på trafikksikkerhet i Norge. Forskning forteller oss at i tillegg til overholdelse av fartsgrensen, økte politikontroller og sikrere biler er flere mil med midtdele på vei en del av oppskriften, men utbyggingen går tregt.

Jeg synes det er trist at regjeringspartiene ikke er mer offensive og utålmodige og ikke stemmer for dette litt ufarlige forslaget om en handlingsplan om trafikksikkerhet. Representanten Toppe kunne fått med sitt engasjement fra forrige innlegg i en slik handlingsplan, men hun velger rett og slett ikke å gjøre det.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [15:56:37]:

Lat meg seia aller fyrst at eg er veldig glad for alt engasjement som er for å auka trafikksikkerheten, men eg trur vi må ha klart for oss at det trengst ein kombinasjon av fleire tiltak i høve til både veg, køyretøy og den enkelte føraren.

Regjeringa sitt arbeid med trafikksikkerheit er godt politisk forankra. St.meld. nr. 16 for 2008–2009, Nasjonal transportplan 2010–2019, inneheld både konkrete tal på investeringar innanfor trafikksikkerheit og oversikt over kva område ein ynskjer å satsa på i åra framover.

Regjeringa har dobla investeringane til trafikksikkerheit i høve til kva som var planlagt i førre Nasjonal transportplan, 2006–2015. I dagens plan legg vi opp til å investera 2,6 mrd. kr over dei fire fyrste åra. Halvvegs ut i perioden har vi brukt om lag halvparten av desse midlane – 1 293 mill. kr. I tillegg kjem rassikring, meir firefelts veg, mykje vedlikehald og fornying.

Noreg har framleis dei nest beste ulukkestatistikkane i Norden. Det er Sverige som har færre drepne enn oss i høve til talet på innbyggjarar. Etter kvart som ulukkestatistikkane går ned, vil det vera vanskelegare å finna enkle trafikksikkerheitstiltak som gjer store utslag på statistikken. Difor vil land som har fleire drepne og hardt skadde enn oss, med enkle midlar oppnå imponerande reduksjonar i ulukkestatistikkane. Det er difor til stor inspirasjon å sjå korleis Sveige har redusert sine dødstal dei siste åra.

Sverige har kombinert tiltak mot farleg framferd med tiltak mot vegen – det er nettopp kombinasjonen. Dei har tredobla kontrollane dei siste ti åra. Samtidig har dei sett ned fartsgrensa på over 15 000 km veg, dette fordi fart drep. Vi veit at ein reduksjon på 3 km/t kan redusera risikoen for ei ulukke med 30 pst. Difor har vi valt å følgja Sverige sitt eksempel. Politiet auka i fjor sine kontrollar av førarar og køyretøy med om lag 11 pst. Samstundes er kontrollane meir målretta utført, ved at politiet er til stades på tider og stader der ein veit at faren for ulukke er størst.

Eg har opna for automatisk måling av gjennomsnittsfart på 40 nye vegstrekningar dei komande tre åra. Statens vegvesen har vidare utarbeidd nye kriterium for fastsetjing

av fartsgrenser utanfor tettbygde strøk. Som ei følge av dette vil fartsgrensa bli sett ned på nærmare 500 km veg. Det er tiltak som inngår i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg, og dermed eit resultat av dei prioriteringane som er gjorde i Nasjonal transportplan. Dei er kanskje ikkje alltid like populære, men dei reddar liv.

Samtidig held vi fram med investeringane i møtefrie vegar. I Sverige har dei i dag bygd ut 4 000 km møtefrie vegar. Ifølgje Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg vil vi om tre år ha 750 km møtefrie vegar i Noreg i tillegg til 365 km riksveg med forsterka midtoppmerking. Årsakene til at det tek lengre tid i Noreg er vel kjende – det har vi snakka om i Stortinget mange gonger. Midtrekkverk kostar om lag ti gonger meir i Noreg enn i Sverige, og er òg mange stader langt vanskelegare å gjennomføra reint praktisk.

Lat meg understreka når det gjeld midtrekkverk etter nye kriterium: Den problemstillinga har eg teke tak i, og bedt Vegdirektoratet sjå nærmare på bruken av dette trafikksikkerheitstiltaket. Vegdirektoratet er bedt om å gjera ei vurdering av om årsdøgerfartsgrensa for midtrekkverk på ny veg bør senkast frå kravet i dag på 8 000. Eg har òg bedt om ei vurdering av å opna for større fleksibilitet for når det skal setjast opp midtrekkverk på eksisterande veg. Fristen for tilbagemelding frå Vegdirektoratet er 1. juni i år.

For meg er det viktig med ei offensiv haldning til arbeidet med trafikksikkerheit. Vi må byggja på kunnskap. Den har vi. Det er det som må leggjast til grunn for den handlingsplanen for trafikksikkerheit som vi følgjer i dag. Eg ser derfor ikkje behov for ein ytterlegare plan. Eg vil bruka ressursane på å gjennomføra den politikken som allerede er planlagt, som er basert på forskning og erfaringar, og som vi ser verkar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [16:01:54]: Jeg har lyst til å fortsette med det jeg utfordret statsråden på i stad, som statsråden ikke svarte på.

Vi opplever nå til stadighet, Havarikommisjonen og andre, at vi ser at veiens beskaffenhet er skyld i at ulykkene skjer. Vi kunne spart flere menneskeliv hvert år hvis veistandarden hadde vært akseptabel.

Jeg registrerer også at statsråden er veldig opptatt av å komme med alle eksemplene på bilisters feil som gjør at ulykkene skjer. Men jeg har lyst til å utfordre statsråden, og forventer å få et klart svar: Vil statsråden nå også begynne å ta ansvaret for det dårlige veinettet som folk kjører på, og som vi ser konsekvenser av til stadighet, eller skal statsråden fortsette å skylde på alle andre og si at det er bilistenes feil, når vi vet at ny motorvei reduserer antall ulykker drastisk? Nordre Vestfold er et av de beste eksemplene. Siden 2001 har det bare vært én dødsulykke der.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:02:59]: Eg synest faktisk det er ganske oppsiktsvekkjande at representanten Bård Hoksrud den eine gongen etter den andre står

her og seier at eg ikkje tek ansvar for vegen. Det er feil. Eg tek i høgaste grad ansvar både for vedlikehald og fornying og for bygging av ny veg etter den nasjonale transportplanen som er vedteken i Stortinget. Eg har attpåtil bedt Statens vegvesen om å rekna ut kor mykje pengar dei treng i år for å stoppa forfallet. Dei har fått dei pengane, og dei seier sjølve at det er fyrste gongen dei har fått dei midlane dei treng for å stoppa forfallet. Eg har gjentekne gonger understreka at det er svære etterslep, svære forsømingar, men ikkje berre det: Det er svære behov framover. Dei tek vi på alvor.

Når det gjeld tilrådinga frå Statens havarikommisjon etter ei møteulukke i Alta der òg veg var inne i biletet, vil eg seia at der er Vegvesenet bedt om å følgja opp.

Øyvind Halleraker (H) [16:04:08]: Når vi fra opposisjonen har fokusert på trafikksikring, har ofte svaret fra statsråden vært at dere fokuserer bare på fysiske tiltak og på midtdelere, og samtidig sies det at det er et mye bredere sett av tiltak som må anvendes. Det er vi selvfølgelig ikke uenig i. Men vi har fulgt ganske godt med. I regjeringens egen plan har man altså skissert godt og vel 850 mill. kr til trafikksikring per år, men ligger allerede nå 500 mill. bak det. Da skjønner jeg at man ikke kan bygge dyre midtdelere. Men vi i Høyre har i våre budsjetter bevilget 1,4 mrd. kr mer enn regjeringen, fordi vi har en nullvisjon på dette området. Vil statsråden være med oss i den nullvisjonen som følge av «veiens beskaffenhet», som Hoksrud uttrykte det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:05:22]: Regjeringa sin tiltaksplan mot trafikktryggleik byggjer på nullvisjonen, null drepne. Vi må aldri misse det av syne. Den visjonen må vi ha felles.

Når det gjeld nullvisjonen på veg, vil eg seia at det vi må gjera, er heile tida å vera opptekne av forbetring av vedlikehald, forbetring og fornying, og samtidig laga nye vegar etter ei målsetjing som er skissert opp i Nasjonal transportplan, og som blir følgd. Der er det slik at det er varsla ei opptrapping frå 2010 til 2013. Den har vi òg følgt. Når det gjeld trafikktryggleik og midlane der, er vi no halvvegs ute i perioden.

Knut Arild Hareide (KrF) [16:06:34]: Representanten Kjersti Toppe kritiserte opposisjonen og Kristeleg Folkeparti for å snakke for lite om alkohol. Det er ikkje kvar dag Kristeleg Folkeparti blir skulda for det. Men eg synest det var eit flott engasjement ho viste.

Kristeleg Folkeparti har òg vore opptekne av at me skal følgje etter Sverige når det gjeld for eksempel dette med alkohol. Eg har registrert at statsråden jo har – veldig gledeleg, synest eg – gitt bilistar som har kjørt med promille, eit alternativ, når det gjeld moglegheit for alkohol. Det trur eg er ein riktig veg for å kome tilbake på ein god måte. Men det finst jo òg andre moglegheiter, bl.a. alkohol i alle bussar. Det er ein veg som no blir vurdert. Med bakgrunn i partikollega Toppes tydelege utfordring har eg lyst til å utfordre statsråden: Er alkohol i bussar noko som statsråden vurderer?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:07:35]: Eg har fyrst lyst til å seia at eg skal ta Kristeleg Folkeparti i forsvar i høve til Kjersti Toppe, fordi Kristeleg Folkeparti, i motsetjing til Framstegspartiet og Høgre, er ein viktig medspelar for regjeringa for å få på plass tiltak som gjeld nulltoleranse for rus og bilkøyning. Eg trur Kjersti Toppe er klar over det, men lat det for ordens skuld vera sagt her.

Statens vegvesen vurderer om det er mogleg å få på plass alkohol i bussar. Det er eit viktig tiltak. Det som no ligg lengst framme å få realisert, er alkohol som alternativ til fengselsstraff i samband med promillekøyning. Så er det òg mogleg for private å installera alkohol.

Borghild Tenden (V) [16:08:44]: Biltetthet er også en årsak til trafikkulykker. Nå er det flere partier som på sine landsmøter vedtar store satsinger på kollektivtrafikk. Det er snakk om milliarder ekstra til kollektivtrafikk per år fremover. Er dette noe samferdselsministeren støtter?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:09:13]: Borghild Tenden minner oss på noko som er veldig viktig å ha klart for seg. Det er at årsakene til trafikkulukker er samansette. Då må òg tiltaka vera samansette.

Ho minner oss òg på biltettleik som ei eiga viktig sak i samband med trafikktryggleik. Eg må berre seia at eg har hatt ein stor opptur som samferdselsminister dei siste vekene, nettopp fordi ulike parti no i tur og orden har vedteke satsing på kollektivtrafikk. Det er i samsvar med etatsframlegget i retningsline 1 i neste nasjonale transportplan, som vi skal drøfta våren 2013, det er i samsvar med stamvegnettutgreiinga, og det er i samsvar med Senterpartiet, Venstre og SV. Kristeleg Folkeparti kjem heilt sikkert til å koma med noko, og òg Arbeidarpartiet sitt landsmøte ... (presidenten klubbar).

Arne Sortevik (FrP) [16:10:29]: Fremskrittspartiet trenger ikke vente til landsmøtene. Vi har alt fremmet forslag om en kollektivpakke i forbindelse med alternativ nasjonal transportplan. Så det ligger der.

Vegtrafikkloven har krav til kjøretøy og fører, men ikke til den som eier veien. Når vil statsråden sørge for at den som eier veien, får et objektivatlovansvar?

I en kommentar til den omfattende kartlegging av norske veier som Opplysningsrådet for Veitrafikken har gjort, sier statssekretær Bartnes:

«Norsk vei er altfor dårlig, og vi har en stor jobb å gjøre. Men uansett hvordan man snur og vender på det, så er det et spørsmål om bevilgninger. Det trengs mer penger.»

Når kommer det mer penger?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:11:12]: Statssekretær Bartnes og eg er 110 pst. einige om at det er mange dårlege vegar i dette landet. Han gjentek noko eg òg har sagt. Det er mange dårlege vegar, det er store etterslep, det er svære behov framover. Det kjem meir pengar år for år, slik er det. Det er meir pengar i 2011 enn det var i 2010. Det vil koma endå meir pengar i 2012. Vi skal

leggja fram ei ny stortingmelding, ein ny nasjonal transportplan, våren 2013. Då vil det bli ytterlegare opptrapping til samferdsel – ingen tvil om det.

Så er det jo ikkje slik at vi ikkje har sett eit einaste krav til veg, Sortevik veit betre. Det er vegnormalar som vegane skal byggjast etter, og det er krav til vedlikehald. Slik er det i dag.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Ingebjørg Godskesen (FrP) [16:12:29]: I 2010 ble det – som det står i innstillingen vår – drept 210 personer i trafikken i Norge. Det er 210 for mye i henhold til nullvisjonen. I tillegg kommer skadde personer, alt fra lettere til hardt skadde.

Jeg har bitt meg merke i at samferdselsministeren og andre fra den rød-grønne regjeringen har begynt å si at vi ikke kan bygge oss ut av trafikkulykker og trafikkdød. Det synes jeg høres helt feil ut når de kommer med sine løsninger.

Jeg vil si at den rød-grønne regjeringen gjør alt den kan for å toe sine hender. Den gjør det den kan for å skape inntrykk av at det å bygge gode, trafikksikre veier, som firefeltsveier med midtdele mellom store byer, ikke er så hensiktsmessig. Men vi lar oss ikke lure. Vi vet at sikre, moderne veier er det aller beste for å hindre ulykker.

Samferdselsministeren synes å mene at det er bedre med god opplæring av sjåførere og nedsatte fartsgrenser. Men man kan ikke løse store trafikale problemer på denne måten. Jeg er enig i at man i tillegg til å bygge gode veier, i tillegg til å bygge midtdele der det trengs, i tillegg til å bygge brede veiskuldre, i tillegg til å bruke de fysiske trafikksikringstiltakene som finnes på markedet, også må ha god opplæring av sjåførere. Men man kan ikke bytte ut det å bygge trafikksikringstiltak med et par timers ekstra undervisning av sjåførere. Det hjelper lite at en selv kjører pent, hvis andre ikke gjør det. Da trenger man fysiske trafikksikringstiltak.

Jeg er lei av å høre at den rød-grønne regjeringen med samferdselsministeren i spissen prøver å gi bilister som kjører på de dårlige veiene våre etter de trafikreglene som finnes, skyldfølelse. Det blir gjort fordi de tror at befolkningen ikke skjønner at regjeringen gjør dette bare for å slippe å bruke de pengene bilistene selv betaler inn i bilrelaterte avgifter. Men så nautete er vi ikke.

Vi trenger en oversikt over ulykkesutsatte veier, vi trenger å gjøre tiltak på disse veiene, vi trenger en finansieringsplan for trafikksikringstiltak, og vi trenger å ansvarliggjøre veiholder og veietat når de dårlige veiene er skyld i ulykkene.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i denne saken.

Presidenten: Representanten Ingebjørg Godskesen har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9.
(Votering, se side 3629)

Sak nr. 10 [16:14:48]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen (Innst. 277 S (2010–2011), jf. Dokument 8:77 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Bård Hoksrud (FrP) [16:16:02] (ordfører for saken): Bakgrunnen for at dette representantforslaget ble fremmet, var at taxibransjen i lang tid har hatt et svært frynsete rykte, mye på grunn av alle avsløringene om skatteundragelser, men også fordi sjåførere som er straffet for vold og overgrep, fortsatt får lov til å beholde løyvet sitt og kan drive i bransjen.

Dette er svært skadelig for alle de drosjeeierne som alltid har drevet – og som hele tiden forsøker å drive – i tråd med lover og regler, som alle andre næringsdrivende, og som er frustrert over kollegaer som ødelegger for de seriøse og setter bransjen i et svært dårlig lys.

Det har derfor vært etterlyst at man må få på plass lover og regler og gi myndighet til dem som tildeler løyvene, slik at de skal kunne ta ut de kriminelle løyvehaverne. Men dette har vist seg å være vanskelig; det har vært vanskelig å få til for fylkene og for Oslo kommune. Det har derfor for forslagsstillerne vært viktig å få på plass et nytt regelverk som gjør det enklere å inndra løyvet fra dem som driver sin virksomhet på kant med loven.

Som alle vet, er taxinæringen veldig forskjellig fra de aller fleste bransjene i Norge. Det er fordi denne bransjen er regulert på en helt annen måte enn de aller fleste andre.

Det finnes heldigvis ingen offentlig instans som regulerer antall klesbutikker. Det finnes heller ingen instans som bestemmer hvor mange restauranter det skal være. Og det er heller ikke noe tak for hvor mange IT-bedrifter det skal være i dette landet. Innenfor taxinæringen er det imidlertid slik at det offentlige bestemmer hvor stor bransjen skal være – det vil jo egentlig si en merkelig form for planøkonomi.

Et eksempel på hvor absurd denne reguleringen er, finner vi i merknadene fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, der de rakker ned på taxitilbudet i Oslo gjennom å hevde at det er såkalt «overkapasitet». Jeg kan ikke forstå annet enn at dette betyr at det er mulig for folk flest å skaffe seg taxi uten lang ventetid, og at dette oppleves som positivt for kundene.

Dagens detaljregulering skaper ikke bare store problemer for bransjen selv, men også for de fylkene og kommunene som skal forvalte regelverket. Det som representantforslaget, Dokument 8:77 for 2010–2011, egentlig handler om, er å gi taxinæringen rammebetingelser som er litt mer like de rammebetingelsene som resten av næringslivet i Norge har.

Dette burde egentlig vært helt ukontroversielt, for man har gradvis gått bort fra detaljreguleringer innen de aller fleste andre bransjer, kanskje bortsett fra innen landbruket.

Drosjenæringen har en utfordring med årlige imageproblemer knyttet til kriminalitet, og det skyldes i stor grad dagens rigide regelverk. Komiteens flertall, dvs. Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, fremmer et felles forslag om at man skal åpne for å gi løyver direkte til den enkelte drosjesentral, slik at sentralen selv kan anskaffe drosjene og ansette sjåførene, og på den måten også få det inn i helt ordnede og lovlige former og med rammebetingelser som enhver annen bedrift som etablerer seg, får.

Konsekvensen av forslaget er at bransjen raskt vil kunne kvitte seg med sjåfører med en kriminell løpebane, eller andre personer som er med på å gi bransjen et dårlig rykte. En organisering der drosjesentralene fungerer som helt vanlige bedrifter, vil det sannsynligvis være lettest å få til i de store byene. Poenget er derfor ikke å tildele alle løyver på denne måten, men at man i hvert fall åpner regelverket for tildeling direkte til sentralene, slik at det kan realiseres i landets største byer.

I innstillingen har Fremskrittspartiet og Høyre også felles merknader om et annet tema som jeg mener er veldig viktig, nemlig at forbrukerne skal kunne bruke sin forbrukermakt til å sammenligne prisene mellom drosjer og ulike drosjesentraler. Det betyr bl.a. at det skal være synlig prisinformasjon i bil og på holdeplasser.

Taxikundene skal kunne være sikre på at sjåføren i bilen faktisk er riktig sjåfør. Kundene skal ha valgfrihet til å velge den sjåføren, den bilen eller den drosjesentralen de selv vil. Det handler også om at det fra 1. september 2011 innføres parallelltakst i enkeltreisesegmentet for alle drosjer i hele landet, dvs. avstands- og tidspriking under hele drosjeturen, uavhengig av drosjens hastighet. Det at kunden skal kunne bruke sin forbrukermakt overfor taxibransjen, er egentlig nøyaktig det samme som at dagligvarebransjen må fortelle kundene sine hva varene koster. Her snakker vi altså om en harmonisering.

Det er på høy tid å frigjøre drosjebransjen og forbrukerne av drosjetjenester fra dagens omfattende byråkratiske løsninger, som bl.a. tallfestingen av antall løyver. Fremskrittspartiet og Høyre fremmer derfor et felles forslag om å endre lov- og regelverk for drosjenæringen, med vekt på deregulering og effektiv kontroll.

Jeg antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil orientere om sine egne mindretallsmerknader.

Jeg vil herved ta opp det forslaget som Fremskrittspartiet er med på.

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

Freddy de Ruiter (A) [16:20:53]: Taxinæringen representerer en viktig del av kollektivtransporten, og det er nok underkommunisert. Næringen er viktig for befolkningen både i sentrale strøk og i distriktene. Det er derfor viktig å løse de utfordringene taxinæringen står overfor. Vi er derfor glad for de grep samferdselsministeren har varslet med hensyn til gjennomgang av aktuelt lovverk for bransjen.

Vi er også fornøyde med at Norges Taxiforbund arbeider hardt for å rydde opp i noen forhold i bransjen, samtidig som de har vært tydelige overfor oss politikere på hvilke grep man trenger å gjøre med hensyn til lov og forskrifter.

Det viktigste for oss i Arbeiderpartiet er at publikum skal ha et trygt og godt taxitilbud og trygghet for arbeidsplassene i næringen. Det er derfor grunn til å stille noen spørsmål ved Høyres og Fremskrittspartiets konkurranse- og dereguleringsiver overfor denne bransjen. Er det slik at hvis en fjerner løyvesystemet – slik Høyre og Fremskrittspartiet foreslår i Oslo, og som Fremskrittspartiet og for så vidt også Høyre foreslår her – blir det et bedre tilbud til forbrukerne, det blir bedre kvalitet, det blir billigere, det blir bedre lønnsforhold for sjåførene, og det blir bedre lønnsomhet i bransjen? Nei, her bommer Høyre og Fremskrittspartiet grovt. Dette er rett og slett en bevisst politikk for å bygge ned kvaliteten på disse tjenestene og sørge for lavere lønninger. Synes virkelig Høyre og Fremskrittspartiet at drosjesjåførene tjener for mye og jobber for lite? Det kan virke slik når de foreslår frislipp og deregulering.

Vi i Arbeiderpartiet vil sammen med SV og Senterpartiet sørge for å fortsette den gode dialogen med næringen og sørge for at kvaliteten på tjenesten forblir god, og at en skal legge til rette for at en skal ha en lønn å leve av. Derfor tar vi en gjennomgang av aktuelt lovverk og forskrifter samt at vi også ser på utfordringer knyttet til bl.a. helsetransport, som er en stor del av inntektsgrunnlaget.

Vi kan ikke se noen gode grunner til å støtte en ytterligere deregulering av taxinæringen og stiller oss undrende til at Høyre og Fremskrittspartiet ikke tar virkeligheten inn over seg, men er mer opptatt av deregulering, uansett hvilke konsekvenser det måtte føre til. I så måte er denne saken et godt eksempel på forskjellen mellom rødgrønn og blå politikk. Vi velger å sette hensynet til forbrukerne og de som arbeider innenfor næringen, i sentrum, mens Høyre og Fremskrittspartiet tydeligvis har helt andre prioriteringer.

Jeg tar til slutt opp forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Presidenten: Representanten Freddy de Ruiter har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:24:17]: Drosjenæringa er ei samansett næring. Det er svært ulike utfordringar i by og distrikt. I byområde, særleg i Oslo, er det stor konkurranse i drosjenæringa. Krevjande arbeidsforhold for mange og auka miljøbelastning kan vera resul-

tatet. Faktisk kan det òg skje at ein drosjekø har ein annan definisjon i Oslo enn mange andre stader i dette landet. Ein drosjekø i Oslo kan like så godt vera ein kø der det er bilar i kø for å frakta folk, i motsetnad til slik som ein vanlegvis definerer uttrykket: Ein drosjekø er folk som ventar på å få bestilt seg ein bil.

I distriktet vil ei deregulering kunna føra til at drosje-tilbodet kan falla bort i område med spreidd busetnad. Eg ser ikkje grunn til å deregulera næringa. Eg vil heller sjå på ei meir differensiert regulering.

Irregulære forhold har i hovudsak vore knytte til løyve. Lat meg minna om ting som er gjort. Med heimel i folke-trygdlova har Nav frå januar 2009 rett til å henta inn opplysningar direkte, bl.a. frå drosjesentralar, for å kontrollere inntekt mot personar som er trygda. Frå 1. januar 2010 er det sett i verk krav til taksameter. Eit lokalt kontrollforum retta mot drosjenæringa vart etablert i Oslo i 2009. I forumet deltek både politi, løyvestyresmakt og andre kontrollatar. Næringa har òg gjennom eigne interne tiltak medverka til opprydding i etterkant av 2007.

Lat meg nemna sider ved yrkestransportlova som eg meiner det er behov for å sjå nærare på, for det fyrste informasjonsutveksling mellom ulike styresmakter: Vandselvurdering for løyve er i dag basert på politiattest eller varsel frå påtalestyresmakta. Grunnlaget er altså lovbrøt der straff er ilagd, eller eit forhold som er under strafferettsleg behandling. Brøt på skatte- og avgiftslovgevinga som ikkje blir strafferettsleg behandla, fell utanfor. Etter gjeldande reglar har ikkje skatte- og avgiftsstyresmaktene på grunn av teieplikta høve til å varsla løyvestyresmaktene om forhold som dei får kjennskap til i arbeidet sitt, sjølv om opplysningane kan ha noko å seia for spørsmålet om tildeling eller tilbakekall av løyve. Departementet arbeider med eit framlegg om å innføra ein rett eller ei plikt for skatte- og avgiftsstyresmaktene til å gje opplysningar til løyvestyresmaktene om forhold som bør ha verknad for spørsmålet om tildeling eller tilbakekall av løyve.

For det andre er det snakk m å sjå på nye tiltak for å effektivisera forvaltning og kontroll av løyveordningane fra styresmaktene si side – fire punkt i tur og orden:

1. opplysningsplikt frå likningsstyresmaktene
2. innføring av krav til økonomi og vandel til ein drosjesentral
3. vurdere høve for løyvestyresmaktene til å føra kontroll med drosjenæringa i tillegg til den kontrollen som ligg til politiet og Statens vegvesen etter lova i dag
4. vurdere retningslinjene for korleis behovsprøvinga av drosjeløyve blir utført, inkludert fastsetjing av talet på sentralar og lemping og fritak for køyreplikt i nærare avgrensa tilfelle

Eg tek sikte på å følgja opp desse punkta og koma tilbake til Stortinget på eigna måte.

Lat meg avslutningsvis peika på at vi kjem tilbake til Stortinget etter at eit høyringsnotat har vore ute. Eg reknar med at det skal vera klart i løpet av våren, og at vi på eit seinare tidspunkt skal få moglegheit til ein større debatt enn det er høve til i dag. Eg er, på same måten som forslagsstillarane, oppteken av å styrkja kontrollen med løyveordningane for drosjer og andre transportformer. Eg

har gjort meir grundig greie for kva som kjem til å liggja i dette høyringsnotatet i ein interpellasjon som vi hadde i Stortinget den 3. februar, då vi hadde meir tid til disposisjon. Og så vil eg seia at i høve til deregulering håper eg Stortinget er oppteke av at drosjenæringa er ei samansett næring med ulike behov for kundane i by og distrikt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [16:29:35]: Hvis man fjerner all problematikken rundt dette at man må klare å bli kvitt de kriminelle og de som driver med tvilsom virksomhet, har jeg lyst til å stille statsråden et spørsmål, for dette er næringsdrivende som driver med næringsvirksomhet som alle andre. Jeg synes det er litt spesielt at statsråden tydeligvis er mer opptatt av dem som er næringsdrivende, enn kundene. Og så – det er bare en refleksjon: Jeg synes det er viktig med begge deler, men man må også tenke på kundene. Det er kundeperspektivet som er viktig her.

Men hva er ulempene for kundene hvis man tildeler sentralene løyver istedenfor å tildele dem til enkeltpersoner? Jeg synes gjerne at statsråden kan svare på hva som er ulempene for kundene. Jeg trodde faktisk at det ville være bra for kundene å vite at det er et selskap man kan forholde seg til, at det er ansatte som både følger arbeidsmiljøloven og andre lover og regler, og at det er lett å gå på dem. Hvis det skulle være noe å klage på, ville det være mye bedre å gå til en sentral enn å forholde seg til kanskje et sted mellom 1 500 og 2 000 løyvehavere i Oslo.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:30:41]: Lat meg for det fyrste seia at det ville vera trist om eg skulle bli oppfatta slik at eg ikkje var oppteken av kundane sine behov i denne saka. Det er jo sjølv sagt dei som er punkt nummer ein. For kundane sin del ville det vera ein klar fordel at ein har ei ryddig næring å halda seg til.

Eg vil no i høyringsnotatet sjå på ulike sider og innspel som er komne, og innspel som er komne, og som kjem til å koma, i denne debatten. Det er rett og slett ut frå det synspunktet at her er det veldig mange problemstillingar knytte til ei samansett næring.

Bård Hoksrud (FrP) [16:31:47]: Jeg synes det er gledelig at statsråden sier at hun er opptatt av kundene. Men jeg observerer at representanten de Ruiters var veldig opptatt av de som er løyvehavere, og av de som er sjåførere, og ikke like opptatt av kundene. Deler statsråden Freddy de Ruiters synspunkt?

Jeg har fortsatt ikke fått svar på hva ulempene for kundene er, ved å foreslå at sentralene skal få løyvene istedenfor å fordele dem til enkeltpersoner som da må drive egen næringsvirksomhet. Det vil være mye bedre å kunne forholde seg til en sentral som har ansatte, og som driver på samme måte som alle andre bedrifter i Norge. Det kan man ikke i dag. Hvorfor vil ikke statsråden åpne for det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:32:35]: Eg oppfatta representanten de Ruiters slik at han er oppteken

av at kundane skal ha eit tilbod om drosje frå ei næring som varetek arbeidstakarane sine. Eg oppfatta òg det same i den debatten vi hadde den 3. februar i år. Her er altså eksempel frå andre land som tilseier at det går an å få på plass meir ryddige forhold enn i dag, i tillegg til den oppryddinga som drosjenæringa sjølv allereie har stått for, og dei endringane som har skjedd i form av endringar i lovverk og på annan måte.

Når det gjeld fordelar og ulemper, knytte til sentralar og direkte til løyve, vil eg koma tilbake til det i det høyringsnotatet eg har annonsert.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

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

Karin Yrvin (A) [16:33:57]: Et godt taxitilbud er viktig for innbyggerne.

I Oslo har vi en taxipolitikk som har ført til et stort overskudd av drosjer. En snakker ofte om markedets makt, men et marked for taxier er imperfekt. Det er ingen som står i Stortingsgata kl. 1 om natten en kald dag med østavind, stanser en taxi og spør hva det koster å kjøre til Vålerenga. Akkurat da er markedsmakten ganske usymmetrisk.

Når det står lange køer av drosjer, er det nærliggende å tro at det vil være rasende billig å få en av dem til å kjøre deg dit du skal. Men det er det ikke, det er dyrere enn noensinne. Markedets vanlige mekanisme taper for en annen effekt, nemlig at når taxiene står stille 60–70 pst. av tiden, er de nødt til å ta en høy pris for de turenene de får. Dette går jo ikke bare ut over oss som kunder, men det går også ut over dem som kjører drosjene. Vi ønsker at folk her i landet skal ha en anstendig lønn gjennom ordinært arbeid med ordinær arbeidstid, men det er en luksus vi i dag ikke unner taxisjåførene. De må nå kjøre 12–14 timer for å oppnå samme inntekt som de fikk for ti år siden med en vanlig åtte timers dag. Istedenfor å ta tak i dette varsler en utvidelse av antall løyver i Oslo.

Høyre og Fremskrittspartiet går her tilbake til en tid da arbeidstakerrettighetene sto svakt. Er ikke Fremskrittspartiet bekymret for at de ikke klarer å rydde opp i Oslo, før de skal ha en ny rammepolitikk? Når en hel næring, med unntak av ledelsen i enkelte mindre sentraler, advarer mot flere biler i gatene, burde en lytte til det og ikke slenge ut nye løyver, slik at rekken av tomme drosjer blir enda lengre.

Det er en betydelig utfordring når det gjelder konkurranseforholdene i næringen og arbeidsforholdene, som næringen selv beskriver som krevende. Det er også viktig i det videre arbeidet at man ser på antall løyver i en større sammenheng i hver enkelt kommune.

Det er veldig bra at statsråden har varslet en gjennomgang av behovskriteriet og yrkestransportloven. Det er viktig for å hindre overkapasitet og for å skape levelige arbeidsvilkår for sjåførene.

M a r i t N y b a k k hadde her overtatt presidentplassen.

Freddy de Ruiter (A) [16:36:16]: Jeg er klar over at det ikke er noen uvanlig metode å komme med en replikk hvor en spør om andre representanters synspunkter. Men når representanten selv er til stede, går det jo an å rette spørsmålet til vedkommende. Det blir ikke noe bedre ved at vedkommende, som er undertegnede, blir feilsitert. Men for å hjelpe representanten Hoksrud skal jeg gjenta det jeg sa i mitt innlegg.

Det viktigste for oss i Arbeiderpartiet er at publikum skal ha et godt og trygt taxitilbud, og at det er trygghet for arbeidsplassene i næringen. For Arbeiderpartiets del betyr det at vi ser disse to tingene i sammenheng. Vi har ikke noen tro på at tilbudene til publikum verken blir bedre kvalitetsmessig eller billigere ved at en får en overetablering av antall drosjer, noe som f.eks. er i ferdig med å skje her i Oslo under Høyres og Fremskrittspartiets politiske styre, som representanten Yrvin forklarte på en glimrende måte.

Jeg forstår at Fremskrittspartiet har et behov for å få bort oppmerksomheten fra det saken her gjelder, nemlig at Høyre og Fremskrittspartiet er i ferd med – eller iallfall har et ønske om – å deregulere en næring som vil være til ugunst både for forbrukerne og for dem som jobber i næringen.

Så jeg stiller igjen spørsmålet: Tror Fremskrittspartiet at det blir et bedre tilbud, at det blir billigere, at det blir høyere lønninger, eller synes rett og slett Fremskrittspartiet at taxisjåfører jobber for lite og tjener for mye?

Lars Myraune (H) [16:38:17]: Jeg hadde ikke tenkt å ta ordet i denne debatten, men la meg ta den risikoen og forlenge debatten i dag med et lite minutt. Jeg synes at når vi blir beskyldt for ha så lite smarte løsninger i Høyre, så må jeg få lov å ta litt til orde.

Taxi er et gode vi vil ha som brukere, og jeg er veldig fornøyd med taxiene i Oslo. Jeg synes prisnivået er greit, og jeg synes du er sikret hva du skal betale når du kommer fram. Det at det er for mange drosjer i Oslo, er jo et helt annet problem. Det er et annet problem på landsbygda – det var for så vidt statsråden inne på – men det må løses på en helt annen måte.

Men da spør jeg meg selv: Hvorfor må vi regulere drosjene, som er et tilbud til kundene, på annen måte enn frisørbutikkene, på annen måte enn bilverkstedene? Hvis det fungerer, vil de fortsette. Hvis de ikke greier å konkurrere, vil de ikke være på markedet lenger. Slik er det vel i drosjenæringen også. Jeg skjønner egentlig ikke forskjellen – at vi må tenke mer på dem som kjører drosje, enn på dem som klipper håret, og mer enn på dem som reparerer bilen din. Det er da en tjeneste vi ønsker som innbyggere i kongeriket Norge. Det er helt ufattelig for meg at vi skal måtte regulere på denne måten.

Bård Hoksrud (FrP) [16:39:52]: Jeg synes også det er fantastisk at denne bransjen er noe helt spesielt. I min hjemkommune – et bitte lite sted – er det fem frisører som konkurrerer, og som klarer det på en utmerket måte uten at kommune, fylke eller stat eller andre blander seg inn i hvordan de driver sin business, med unntak av at de skal

følge lover og regler som alle andre bedrifter. Det som er så rart med denne saken, er jo at her har plutselig Arbeiderpartiet et voldsomt engasjement for selvstendig næringsdrivende, som skal ha helt andre måter og mekanismer å forholde seg til enn det alle andre i næringslivet må gjøre. Det er jo det spesielle. Det er ikke slik som representanten Yrvin sier, at folk betaler ut fra hvor lenge drosjen har stått stille. Man betaler den prisen man skal betale når man kjører, og for å komme dit man skal. Men så skal man nå ha parallelltakst, som skal gjøre at det ikke er avhengig av hvor fort bilen kjører, om man får det man betaler for å reise med taxien.

Jeg registrerer fortsatt at statsråden ikke vil svare på hva som er ulempen for kundene ved at man tillater at sentralene får lov til å drive taxinæring og ha et ryddig og ordentlig arbeidsforhold.

Til representanten Freddy de Ruiten: Spørsmålet mitt var ikke hva du mente. Spørsmålet mitt var hva statsråden mente om dine uttalelser her på talerstolen. Det er noe helt annet.

Men jeg har lyst til å si at noe av grunnen til at noen ønsker å etablere selskaper, er jo f.eks. at man ønsker å bruke bare Toyota Prius, og man ønsker å ha en egen, enhetlig farge på bilene. Når folk ringer til min drosjesentral, så skal de vite at når de kjører med mine sjåførere, har alle oppfylt kravet til vandelsattest, at jeg følger lover og regler i forhold til bedriften, at det er ryddige og ordentlige arbeidsforhold og lønnsforhold – og ikke minst når det gjelder hvordan man driver bedriften sin. Det gir faktisk noen muligheter til å kunne kjøpe inn mange biler og på den måten kunne få lavere pris og ha større marginer og kunne betale sine sjåfører bedre. Men dette er forhold som de som er så opptatt av at sentralene ikke skal få lov til å etablere seg, etablere egne bedrifter, synes er så forferdelig.

Jeg synes fortsatt at statsråden burde svare på hva som er ulempene. Og så er det slik at det var statsråden jeg spurte om synspunktene på Freddy de Ruiters uttalelser.

Presidenten: Representanten Freddy de Ruiten har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Freddy de Ruiten (A) [16:43:05]: Jeg synes det er aldeles strålende at de politiske forskjellene kommer så klart fram som de gjør her. Jeg regner med at næringen og taxi-sjåførene merker seg at Fremskrittspartiet og Høyre mener at det er fritt fram, og at det er bare å etablere så mange taxier som overhodet mulig.

Men da blir det litt rart, synes jeg, at representanten Hoksrud snakker om ordentlige og ryddige arbeidsforhold, for med respekt å melde er det nok rimelig naivt hvis man skal ha en fri etablering av taxier.

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

(Votering, se side 3630)

Sak nr. 11 [16:43:47]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier (Innst. 274 S (2010–2011), jf. Dokument 8:84 S (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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Øyvind Halleraker (H) [16:45:05] (ordfører for saken): Det er et viktig anliggende som reises i dette Dokument 8-forslaget, rett og slett fordi det handler om noe av det vi nettopp hadde en debatt om tidligere i dag, nemlig trafiksikkerhet.

Det betyr selvfølgelig også mye for regularitet og framkommelighet på norske vinterveger at trailere og store kjøretøy er godt og forsvarlig skodd, men først og fremst er vi opptatt av sikkerheten også for andre trafikanter.

Stortinget har tidligere behandlet et Dokument 8-forslag om intensivert kontroll og registrering av utenlandske kjøretøy. Dette sluttet regjeringen seg til, og jeg har skjønt at det er under arbeid i departementet.

I denne saken er det slik at en samlet komité forutsetter at departementet og myndighetene bedriver en effektiv kontroll, og at statsråden sørger for tiltak overfor utenlandske vogntog så vel som norske vogntog, slik at vi får sikre kjøretøy på norske veier.

Fremskrittspartiet er forslagsstiller her, og de har et eget forslag til vedtak som jeg regner med at de vil redegjøre for, og det er det bare de som støtter. Derfor vil jeg bare kort si, i alle fall på vegne av Høyre, men som saksordfører også, at grunnen til at vi ikke gikk inn på det, er at her er oppmerksomheten nærmest utelukkende rettet mot utenlandske kjøretøy, og ikke mot norske. Det kan nok være viktig nok, men i en sak hvor vi fokuserer på sikkerhet på norske vinterveger, må også norske trailere ta sin del av ansvaret. Der er man heller ikke feilfri, og mange husker disse avisoppslagene i hele vinter om kjøretøy som sto og sperret viktige fjelloverganger, ja gjerne i flere timer, før trafikken kunne slippes på igjen. I det oppslaget jeg hadde med meg, var det dessverre norske kjøretøy det gjaldt.

Jeg tror jeg gir meg der som saksordfører. Jeg regner med at forslagsstillerne vil redegjøre for sitt syn.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [16:48:14]: Denne vinteren har til fulle vist hvor omfattende og alvorlig situasjonen er når det gjelder dårlig vinterskodde vogntog.

Som saksordføreren var inne på, er dette et problem som ikke bare gjelder utenlandske trailere. Det omfatter også i høyeste grad norske vogntog.

Det har vært mange eksempler på fjelloverganger og på veier som nærmest har vært sperret på grunn av vogntog som har vært for dårlig skodd. Vi hadde f.eks. et eksempel nordpå hvor en bygd var stengt i nesten et døgn på grunn av et vogntog som havnet på tvers. Derfor er det en viktig problemstilling som forslagsstillerne tar opp.

Samferdselsdepartementet og underliggende etater har iverksatt en rekke tiltak og vurderer også flere nye tiltak for å sikre trafikken bedre. Ett av de tiltakene jeg er glad for at departementet ser på, er at man nå har på høring forslag om åpning for bruk av tyngre pigger på biler og tilhengerne med tillatt totalvekt over 12 000 kg og på busser. Dette har vært et viktig krav for bl.a. lastebileierne og har vært tatt opp med bl.a. nordnorske stortingsrepresentanter, fordi den typen pigger som man bruker i dag, gir ikke et godt nok veigrep på glatte veier i kyststrøk og Nord-Norge.

Vegtrafikkloven er også nylig endret, sånn at Statens vegvesen nå har hjemmel til selv å fjerne kjøretøy som har kjørt seg fast. Tidligere var det bare politiet som hadde den myndigheten. Det blir nå enklere for veimyndighetene å gjenopprette framkommeligheten på norske vinterveier.

Jeg er også glad for at samferdselsministeren skriver i brevet til komiteen at Statens vegvesen har intensivert antallet kontroller, og at også politiet har gjort det samme med forsterket fokus på kontroll av dekk og kjettinger for å kunne stoppe trailere som ikke er godt nok utstyrt. Samferdselsdepartementet vurderer også om det skal innføres påbud om bruk av vinterdekk i bestemte vinter måneder.

Jeg er glad for det sterke fokuset fra samferdselsmyndighetene og politi på å sikre at trailere og andre tunge kjøretøy er utstyrt for vinterføre. Det er viktig både i et trafiksikkerhetsperspektiv og også for å sikre framkommeligheten langs norske veier. Denne vinteren har vist at det er for mange dårlig utstyrte trailere på veiene og for mange sjåfører uten tilstrekkelig kompetanse til å mestre vinterforhold. Derfor er det forholdet som saksordføreren var inne på, viktig, nemlig at det er en samlet komité som er enig om at Samferdselsdepartementet fortsatt må følge denne utviklingen og vurdere mulige tiltak for å kunne hindre dårlig skodde trailere, og at det er viktig at bl.a. flere kontroller gjennomføres.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [16:51:39]: Utenlandske trailere er hver eneste vinter involvert i ulykker på norske veier, både fordi trailere ikke er utstyrt for vinterføre, og fordi mange sjåfører har liten erfaring med kjøring på våre vinterveier. Det finnes skremmende historier fra folk som kjører over norske fjelloverganger og møter utenlandske sjåfører med dårlig utstyrte kjøretøy. Det er selvfølgelig positivt for norsk økonomi at utenlandske aktører får levere varer i Norge uten kostbar omlastning.

Men noe må gjøres med sikkerheten. Vi kan ikke ha det slik at norske lover og bestemmelser praktiseres mindre strengt for utenlandske vogntog enn for norske, for det er slik våre norske yrkessjåfører opplever det. På Sørland

det er det et stort problem med utenlandske vogntog på sørlandske vinterveier.

Politikk blir aldri bedre enn det beslutningsgrunnlaget som vi politikere har tilgang til, og i forbindelse med denne saken har det vært en teknisk diskusjon om mønsterdybde på dekkene. Diskusjonen har gått mellom samferdselsministeren på den ene siden og Fremskrittspartiet og Norges Lastebileier-Forbund på den andre.

I representantforslaget omtalte vi krav om 10 mm mønsterdybde for kjøretøy over 12 tonn på styrende og drivende hjul, som ett av flere mulige tiltak. I samferdselsministerens svar til komiteen av 9. mars hevder statsråden at nye dekk til tungtransport leveres med en mønsterdybde på 12–15 mm, og at Fremskrittspartiets forslag av den grunn var problematisk.

Norges Lastebileier-Forbund sendte deretter et brev til komiteen 23. mars, hvor de påpekte av drivhjuldekk leveres med mellom 18 mm og 22 mm mønsterdybde. Norges Lastebileier-Forbund påpeker at Fremskrittspartiet også hadde rett når det gjelder toakslede trekkvogner i forbindelse med treakslede semitrailere. Samferdselsministeren sendte så et brev til komiteen igjen 7. april, der det ble innrømmet at Fremskrittspartiet og NLF hadde rett når det gjaldt mønsterdybde. Allikevel opprettholdt ministeren sin konklusjon angående representantforslaget, selv om de nye faktaene endrer hele forutsetningen for statsrådets konklusjon.

Mønsterdybde er selvsagt bare én av flere ting man bør se nærmere på, og jeg er glad for at departementet har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å undersøke om innføring av vinterdekkpåbud i Sverige og Finland har gitt en lavere ulykkesfrekvens på vinterføre, selv om svaret på dette egentlig burde være opplagt. I representantforslaget lister vi også opp flere andre tiltak som man bør se nærmere på.

Norge er dessverre en sinke på trafiksikkerhet, noe som først og fremst skyldes at det ikke er blitt investert nok i gode og trygge veier. Hele E18 fra Oslo til Kristiansand burde f.eks. ha vært motorvei for lenge siden. Ja, samferdselsministeren ville vel også ha vært enig i at hele strekningen E39 fra Kristiansand til Stavanger også burde ha hatt motorveistatus.

Når utenlandske trailersjåfører kommer til Norge og opplever både dårlig føre og elendige veier på én gang, skaper dette ytterligere utrygghet. Derfor bør noe gjøres, og jeg er skuffet over at Fremskrittspartiets forslag ikke ble støttet av et eneste av de andre partiene, til tross for at alle vet at dette er et stort problem på norske vinterveier.

Jeg tar herved opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Ingebjørg Godskesen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [16:55:18]: Og i vinter har det vore situasjonar der vogntog har køyrt seg fast eller vore involverte i ulukkar på vegane våre. Årsaka til hendingane har dessverre ofte vist seg å vera at køyretøya er for dårleg skodde i forhold til føreforholda. Lat meg seia det med ein gong: Eg er særst oppteken av dei problema som dårleg skodde vogntog skaper på nors-

ke vegar. Det er ein uheldig situasjon at vognførarar ikkje i tilstrekkeleg grad tek omsyn til vêrforholda. Det er trafikkfarleg. Det går òg ut over trafikkavviklinga, med dei kostnadene det medfører.

Både Statens vegvesen og politiet har auka fokus på kontroll av dekk og kjetting i forbindelse med trafikkontrollar. Slike kontrollar vart gjennomførte m.a. ved ferjekaiar, og køyretøy som ikkje har gode nok dekk og kjettingar, vil vanlegvis få nei til å køyra vidare. Forholdet vil kunna bli meldt og føra til straff og tap av førarretten om det er alvorleg nok. Eg tok initiativ til å endra vegtrafikklova. Det er gjort. Statens vegvesen har no heimel til å fjerna køyretøy som har køyrt seg fast og er til hinder for framkomsten. Berre politiet hadde denne retten tidlegare. Det blir slik sett enklare for vegstyresmakta raskt å sikra framkomsten på vegane våre.

Eg ser ikkje behov for fleire regelendringar førebels, men eg legg til grunn at både Statens vegvesen og politiet utnyttar dei mogleghetene som gjeldande regelverk gjev.

Så ganske kort om desse forslaga som her er fremja, og som altså gjeld mønsterdjupne og toaksla trekkvogn i kombinasjon med treaksla semitrailer. Det som er viktig, er å ha med kjetting. Det pliktar førarar allereie etter gjeldande reglar å ha med seg og bruka ved behov. Det nyttar nok ikkje, når det kjem til stykket, å lita på mønsterdjupna på dekkane åleine.

Det som i tillegg er viktig å ha klart for seg, er at forskjellen når det gjeld eigenskapane for framkomsten for vogn med to eller tre akslar, vil vera minimal. Då er det eit stort spørsmål: Skal vi altså i Noreg forsvare at ei heil gruppe køyretøy som er godkjend i dei andre EØS-landa, blir nekta brukt i Noreg? Problema med framkomsten når det gjeld toaksla trekkvogn, kan òg minimerast ved kjettingbruk. Desse to forslaga vil altså òg i seg sjølve i tillegg lett bli vurderte som handelshindringar utan tilstrekkeleg god grunngeving.

Eg merka meg at representanten Halleraker understreka at i forhold til dei bileta, dei spørsmåla, den merksemda, som var her tidlegare i vinter omkring ein situasjon der mange vognar vart ståande etter kvarandre, var det dessverre denne gongen norske sjåførar som var årsak til den situasjonen. Det må vi vera klare over, og det må faktisk òg Framstegspartiet ta inn over seg, at av og til skjer dette for utanlandske vognar – kanskje dei er overrepresenterte, det er vel noko som tyder på det, men det er faktisk òg norske førarar som ikkje held dei reglane som vi har. Då er vi pålagde å sørgja for eit regelverk som varetek at vi ikkje er handelshindrande på den eine sida, og at vi i staden må sørgja for kontrollar både ved overgangar og på norske og utanlandske vognar, i tillegg til at vi faktisk no har gjeve både politi og Statens vegvesen fullmakter som politiet ikkje hadde.

Så lat meg seia: Det er viktig at vi heile tida følgjer med på praksisen og regelverket i andre land, inklusiv Sverige og Finland, som her vart nemnde. Det føreset eg faktisk at Statens vegvesen heile tida gjer.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [17:00:37]: Det kunne ha vært moro å spørre om statsråden var tilfreds med kompetansenivået i direktoratet når man først svarer komiteen og så må sende et nytt svarbrev etterpå fordi det viser seg at fakta ikke stemmer i saken.

Men det jeg er mer opptatt av å få vite fra statsråden, er: Alle sier de forstår dette, og det er definitivt ikke problematisk å finne dokumentasjon på at utenlandske trailere står for en langt større andel av de bilene som står langs veien, enn det norske trailere gjør – både i forhold til utrustning på bilen, hvordan type bil man kjører, og andre ting. Blant annet i Agder vet jeg at politifolk sier at de hadde håpet at man hadde fått på plass et vinterforbud. Så jeg har lyst til å spørre statsråden: Er det ikke sånn at når disse bilene står for en stor andel av de bilene som står stille, havner i grøfta og er en fare for andre trafikanter, burde man ikke ta bort det, etter den debatten vi har hatt tidligere i dag rundt trafikksikkerhet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:01:37]: Lat meg understreke at når det gjeld trafikktryggleik, er årsakene samansette. Løysingane må òg vera det.

Lat meg i tillegg seia at eg er veldig lei meg for å svara feil til Stortinget. Eg trur ikkje at dei i Vegdirektoratet heller er særleg fornøgde med at dei i fyrste omgang svarte feil. Det er noko som kan skje, men det skal òg rettast opp. Ein feil må kunna tolast, men òg bli innrømd. Det har vi gjort i dette tilfellet.

Lat meg òg seia at eg har ein nær dialog med lastebilnæringa. Eg synest det er veldig viktig å ha nær dialog både med dei og med andre som ferdast på vegane, for til kvar tid å ha det rette regelverket. Eg er glad for at dei gjorde merksam på akkurat dette. Men så er spørsmålet: Kva er det då som er framkomelege eigenskapar? Er dette så vanskeleg som Framstegspartiet vil ha det til? Det er det ikkje alle som meiner.

Øyvind Halleraker (H) [17:03:00]: Jeg skal ikke legge meg opp i mønsterdybder og akslinger. Det overlater jeg til fagfolkene. Men jeg er blitt gjort oppmerksom på et problem som faktisk kan være medvirkende til at vognogene ikke stopper og legger om til kjettinger. Det er at det ikke finnes i tilstrekkelig grad såkalte kjettingplasser før fjelloverganger. Det er kanskje noe vi kunne fokusere litt på, og merke godt med skilting at man kommer til en kjettingplass om noen kilometer eller så.

Hvis det er slik at det her kan treffes noen strakstiltak – det er tross alt ikke så veldig mange fjelloverganger det er snakk om – skal vi love statsråden støtte for det, hvis hun trenger penger i revidert til dette formålet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:03:55]: Eg takkar for tilbodet. Eg trur faktisk at Øyvind Halleraker har eit poeng – det har han frå tid til annan (Munterheit i salen). For kjettingplassar er faktisk ein føresetnad for at ein ikkje lagar ein ny kork før ein har begynt på fjelloverganga. Det er nok òg noko som Statens vegvesen er merksam på, men eg skal ta med meg tilbake både det fysiske å sørgja for plassar og nødvendig merking.

Så vil eg gjerne understreka i tillegg at eg er oppteken av god dialog og innspel på eit felt der vi openbert kan bli betre.

Knut Arild Hareide (KrF) [17:05:03]: Eg har teke med meg statistikken for vogntogulykker i Noreg frå Statistisk sentralbyrå. Vi har i dag gledd oss over at det ikkje var nokon drepne barn i bil i fjor. Vi ser av utviklinga dei siste ti åra at mens vi på nesten alle område har lykkast med forbetring, har vi ikkje det når det gjeld vogntogulykker, dvs. at både i forhold til talet på drepne, alvorleg skadde og lettare skadde er utviklinga dei siste ti åra relativt stabil, mens vi ikkje har sett den forbetringa her som vi har sett på andre område. Mi utfordring til statsråden er: Kva meiner ho er grunnlaget for dette? Og kva tiltak ser ho no er nødvendige for å få til ei forbetring her, sånn som vi har fått på dei andre områda når det gjeld trafikkskuletryggleik?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:05:59]: Lat meg gjenta noko som eg har sagt i ein annan samanheng i dag. Det er at årsakene er samansette, og det trur eg nok at løysingane òg må vera. Men det er svært viktig til kvar tid å vere oppteken av å styrkja køyreopplæringa. Eg trur dei eigne transportlinene som er, og landslinene som er, er veldig gode bidrag i så måte, med den øvinga som dei legg til rette for, og dei fornyingskursane som er.

Så har vi snakka om forholdet mellom sjåførar frå andre land og frå Noreg. Det er klart at der er alt frå språk til krav til køyring og andre forhold svært viktige å vareta og ha felles på tvers av landegrensene.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11. (Votering, se side 3630)

Sak nr. 12 [17:07:13]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om å opprette et offentlig register over trafikkskoletilbudene i landet (Innst. 291 S (2010–2011), jf. Dokument 8:94 S (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 5 minutter til medlem av regjeringen.

Presidenten vil videre foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Knut Arild Hareide (KrF) [17:08:28] (leiar i komiteen og ordførar for saka): Forslagsstillarane ber om at det

blir etablert eit system for offentleggjering av strykprosent og korleis trafikkskulane driv si verksemd. Formålet med forslaget er å luke ut useriøse aktørar og å gjere kvaliteten på trafikkopplæringa betre.

Innstillinga viser at komiteen står heilt samla i denne saka. Komiteen meiner høg kvalitet på kjøreopplæringa er viktig for å redusere talet på ulykker på vegane. Det er viktig med kvalitetssikring av dei som tilbyr føraropplæring. Useriøse aktørar må bli luka ut.

I dag er det slik at Statens vegvesen har ei viktig oppgåve i å føre tilsyn med trafikkskulane. For at ein trafikkskule skal kunne tilby føraropplæring, må skulen vere godkjend av Statens vegvesen. Vegvesenet fører tilsyn med trafikkskulane for å sikre kvaliteten på undervisninga.

Offentleggjering av resultatane frå tilsynet med trafikkskulane vil etter forslagsstillarane sitt syn vere eit positivt tiltak for å luke ut useriøse aktørar. Dessverre finst det mange useriøse trafikkskular her i landet. Det viser bl.a. ei undersøking gjord av Statens vegvesen. I fjor blei heile 21 kjøreskular fråtekne løyvet – her er det TV 2 som er kjelda, etter å ha henta inn tal frå regionkontora til Vegvesenet.

Det er i dag rundt 700 trafikkskular her i landet. Totalt blei det gjort 1 021 tilsyn ved kjøreskulane og andre kursarrangørar som tilbyr trafikkopplæring, i fjor. Det blei gitt ei rekke pålegg, mens rundt 20 trafikkskular fekk åtvaring. Likevel er det mest alvorlege at Vegvesenet kalla tilbake 21 løyve blant kjøreskulane eller faglege leiarar ved skulane.

Dei fleste kjøreskulane er seriøse og driv bra, men det er behov for å gå nærare inn i kva som faktisk blir gjort ved skulane. Grundig tilsyn er nødvendig. Dette må me fokusere på, elles får me farlegare bilistar i tida framover.

I brev til komiteen viser statsråden til det arbeidet som no blir gjort i Statens vegvesen, der det registeret som eksisterer i dag, skal vidareutviklast. Komiteen stiller seg bak ønsket om meir systemisert offentleggjering av tilsynsresultat, og foreslår at forslaget blir lagt ved protokollen.

Borghild Tenden (V) [17:11:33]: Først takk til saksordføreren for orienteringen.

Bakgrunnen for dette representantforslaget har både et trafikksikkerhets-, informasjons- og åpenhetsaspekt. Vi vet at unge i trafikken er spesielt utsatt for ulykker, og det er en bred etablert forståelse for at en god og kvalitetssikret kjøreopplæring er avgjørende. Samtidig dokumenteres det fra flere hold, fra svært seriøse trafikkskoler som bl.a. har tatt kontakt med meg, at det er stor forskjell på kvaliteten i kjøreopplæringen ved de ulike trafikkskolene, som også saksordføreren sa, og at det finnes for mange useriøse aktører på veiene våre.

Dette synes vi i Venstre er alvorlig. Vi mener også at det er et stort behov for bedre kundeinformasjon rundt kvaliteten ved trafikkskolene, slik at unge, kommende sjåførar får en oversikt over aktørene i bransjen. Vi mener at informasjon om trafikkskoler bør gjerest systematisk tilgjengelig for publikum. Dette vil være verdifullt informasjonsgrunnlag når elever i kjøreopplæringen skal velge de beste og mest seriøse trafikkskolene. Foreldrene synes også det

er vanskelig å hjelpe barna sine med å finne fram til de beste trafikkskolene.

Det er derfor med en smule skuffelse og litt undring vi ser at ingen støtter dette forslaget fra Venstre i innstillingen. Selv om statsrådets brev langt på vei er positivt, gjenstår det konkret fremdrift, slik vi ser det. Det er imidlertid fortsatt mulig å støtte forslaget fra Venstre – som ikke bare Venstre, men flere med oss synes er viktig. Forslaget er omdelt i salen. Jeg tar herved opp forslaget.

Presidenten: Representanten Borghild Tenden har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:13:42]: Unge og uerfarne bilførere er dessverre overrepresenterte i ulukkesstatistikken. Eg er difor oppteken av at vi skal ha ei kvalitativt god føreropplæring som kan bidra til å redusera ungdomsulukkene. Opplæring er viktig for å gje ungdommane gode kunnskapar, ferdigheiter og haldningar. Slik blir dei i stand til å takla dei utfordringane trafikken byr på.

Statens vegvesen har i denne samanhengen ei viktig oppgåve med å føra tilsyn med trafikkskulane og å etablere nødvendige tiltak bl.a. for å auka kompetansen hos trafikklærarane.

Publikum skal ha moglegheit til å velja ein god og seriøs trafikkskule ut frå andre kriterium enn berre pris. Det er viktig at publikum etterspør kvalitet. Statens vegvesen har allereie eit register over godkjende trafikkskular. Det gjev publikum moglegheit til å velja skule ut frå kor dei ynskjer å ta opplæringa. Statens vegvesen vil utvikla dette registeret, i samarbeid med bransjen, slik at publikum får betre grunnlag for å forhøyra seg nærare om kvalitet.

Det er viktig at Venstre tek opp denne saka, slik at vi òg får ei drøfting av trafikkskulane. Kvalitet på desse skulane er faktisk eit svært viktig bidrag i forhold til nettopp trafikksikkerheit, som vi har snakka om både tidlegare i dag og andre dagar.

Lat meg understreka at gjennom tilsynsverksemda si får Statens vegvesen gode signal om kvaliteten på opplæringa ved skulen. Det er likevel ikkje gjeve at ei systematisert offentleggjering av rapportar frå Statens vegvesen sitt tilsyn gjev eit fullstendig dekkjande bilete. Langt på veg er dei fleste reaksjonane frå tilsynet retta mot dei tilsette ved trafikkskulen og ikkje mot trafikkskulen sjølv. Det kan då verka urimeleg om negativ informasjon skal hefta ved ein skule i lang tid, dersom f.eks. dette eigentleg gjeld ein tilsett, og særleg dersom den aktuelle trafikklæraren f.eks. har slutta. Rapportar frå tilsynet treng difor ikkje nødvendigvis å vera representativt for skulen si totale verksemd. Det må vurderast nærare på kva måte eit slikt register kan gje publikum best mogleg informasjon, samtidig som det gjev eit rett bilete av trafikkskulen si verksemd.

Statistikk over strykprosent for dei enkelte trafikkskulane er alt under utarbeiding i Statens vegvesen. Denne vil synleggjera prosenten av beståtte prøvar. For at prøven skal koma med i statistikken, er det ein føresetnad at trafikkskulen har gjennomført den obligatoriske opplæringa

i trinn 4 med kandidaten. Utan eit krav om at eleven må ha gjennomført noko av opplæringa hos den aktuelle skulen, kan statistikken gje eit skeivt bilete av kvaliteten på opplæringa ved trafikkskulen.

Eg vil i fyrste omgang avventa erfaringane med offentleggjering av strykstatistikk. Deretter vil det eventuelt bli gjort vurderingar av om ytterlegare systematisert offentleggjering av informasjon om trafikkskulane og verksemda deira er hensiktsmessig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Borghild Tenden (V) [17:17:53]: Et av forslagene her gikk på det med offentliggjøring, som statsråden også har berørt, både i svarbrevet og i innlegget nå. Og – hvis jeg hørte rett – sier hun at hun vil avvente offentliggjøringen. Det er mange trafikkskoler som ønsker denne offentliggjøringen. Hva er årsaken til at statsråden ikke ønsker å gjøre det nå?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:18:18]: Eg vil avventa erfaringane med offentleggjering av strykstatistikk. Så skal vi vurdere om ytterlegare systematisert offentliggjøring av informasjon om trafikkskulane og verksemda deira er hensiktsmessig. Bakgrunnen for det er at funn både frå Sverige – det er blitt vist til Sverige tidlegare i dag – og frå Statens vegvesen viser at det finst eksempel på at førarkandidaten ikkje gjev opp rett skule ved oppmelding til førarprøve, og at det er skular som ikkje er godkjende, som oppfordrar sine elevar til å gje opp ein annan, godkjend trafikkskule ved oppmelding til førarprøven, utan at denne skulen har vore inne i biletet i det heile. Så det er ein del sånne praktiske forhold som gjer at vi ser noko nærmare på akkurat det.

Borghild Tenden (V) [17:19:26]: Ja, jeg merket meg at det er skrevet i svarbrevet at de oppga andre skoler enn der de egentlig hadde tatt trafikkopplæring. Men er det ikke mulig å avdekke det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [17:19:42]: Det trur eg nok. Det kan vera mogleg. Lat meg seia i tillegg til dei forholda som eg allereie nemnde, at det er nokre kandidatar som av ulike årsaker byter trafikkskule ofte. Det som er hovudsaka for meg, er at her har Statens vegvesen eit system der dei har ei oversikt over trafikkskular som dei tilbyr. Så fører dei i tillegg tilsyn, og eg kjenner meg nok trygg på at når det blir ytterlegare fokus på trafikkskulane og innhaldet og kvaliteten – slik som i dette forslaget i denne debatten – vil Statens vegvesen framover vera endå nøyare med det tilsynet som blir ført, og så vil dei utvikla sitt system noko meir etter kvart. Vi må vera trygge på at det er trygt.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12. (Votering, se side 3631)

Sak nr. 13 [17:21:04]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om endringer i lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. og lov 19. juni 1931 nr. 18 om Aktieselskapet Vinmonopolet (Innst. 267 L (2010–2011), jf. Prop. 48 L (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 medlem av regjeringen.

Presidenten vil videre foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Presidenten kan ikke se at saksordføreren er i salen. Det betyr at presidenten gir ordet til representanten Kari Kjønnaas Kjos.

Kari Kjønnaas Kjos (FrP) [17:22:25]: I denne saken skal vi behandle en del endringer i alkoholloven og vinmonopolloven. Mange av endringene er presiseringer som Fremskrittspartiet ikke har motforestillinger mot, og vi sier derfor ikke noe om disse endringene.

Det foreslås en endring som fastsetter hvilke fagbrev som skal kunne gi unntak fra alderskravene for den som selger, utleverer eller skjenker alkoholholdig drikk, med den forutsetning at fagbrevet har en naturlig sammenheng med salgs- eller skjenkevirkosomhet. Fremskrittspartiet mener dette er en viktig og riktig forbedring av lovverket.

Stortinget har ved flere anledninger diskutert å åpne for egenproduserte produkter som inneholder alkohol. Det er bare kort tid siden vi behandlet et representantforslag fra Venstre, hvor denne problemstillingen ble tatt opp. Der ble også spørsmålet om salg av egenproduserte produkter innenfor gruppe 2 og 3 diskutert. Flertallet avviste dette forslaget.

Kort tid etter opplevde vi imidlertid igjen at medlemmer fra regjeringen uttalte seg positivt til forslaget. Det er forvirrende når regjeringens medlemmer stadig fremmer et positivt syn på en sak, men at det blir stemt ned. Forvirringen blir imidlertid komplett når man fortsetter å snakke positivt om en sak man nettopp har stemt imot. Det oppfattes faktisk både forvirrende og lite realt av regjeringen å ha én politikk i media og en annen i denne sal.

Fremskrittspartiet støtter at regjeringen tross alt går ett skritt i riktig retning i forhold til å satse på lokal produksjon av drikke opp til 4,7 pst. alkoholinnhold, og mener dette kan bidra til at selvstendig næringsdrivende innenfor matvareproduksjon gis muligheter til bedre ressursutnyttelse og høyere inntektsgrunnlag. Fremskrittspartiet mener imidlertid at også produkter med alkoholprosent over 4,7 burde kunne tilvirkes og omsettes i egen virksomhet.

Fremskrittspartiet konstaterer at det på det nåværende tidspunkt ikke foreslås en innskrenking i maksimaltiden

for skjenking i loven, og støtter dette. For Fremskrittspartiet har mangel på dokumentasjon på effektene av innskrenking av skjenketider og ønsket om kommunalt selvstyre vært avgjørende for vårt syn på akkurat dette punktet. Fremskrittspartiet har derfor ønsket at kommunene skulle ha en større mulighet til å fastsette skjenketidene. Kommunene sitter på samme informasjon som Stortinget, men besitter i tillegg kunnskap om eget lokalmiljø og utfordringer. Differensierte skjenke- og åpningstider ser vi på som en fordel og en mulighet for kommunene, og fremmer derfor forslag om dette.

Komiteen gjentar i denne saken et ønske om at STAD-prosjektet fra Stockholm også innføres i norske storbyer i løpet av 2012.

Meldinger om overtredelser av skjenkereglene blir altfor ofte ikke fulgt opp med sanksjoner, og dette kan vi ikke akseptere. Dette ansvaret må kommunene ta. For Fremskrittspartiet har en sterk og effektiv kontroll med virksomheter som omsetter og tilvirker alkohol, vært viktig. Vi mener det er et egnet virkemiddel for å hindre misbruk, ulovlig drift og utrygghet. Rask reaksjon og behandling av saker som inndragelse av bevilling ved brudd på alkoholloven, vil virke forebyggende og skjerpene.

Ikke alle takler eller tåler alkohol, og for noen blir den en årelang avhengighet, med alle de ulemper og helseproblemer som følger av dette. Samtidig er alkohol en lovlig vare som ved riktig bruk er en naturlig del av manges liv og levnet. Det er derfor viktig for Fremskrittspartiet å føre en balansert alkoholpolitikk i forhold til dem som oppfører seg riktig og følger lover og regler.

I forhold til dem som ikke følger spillereglene, ønsker vi oss en strengere og mer enhetlig utøvelse av kontroller og sanksjoner. Det er uakseptabelt at et lovbrudd i én kommune kan utløse en advarsel, mens det samme lovbruddet i nabokommunen medfører inndragning av bevillingen.

Fremskrittspartiet har merket seg at det nå skal utarbeides nasjonale verktøy som skal brukes av kommunene i forbindelse med kontroll, men ikke nasjonale sanksjonsnivåer. Med en slik politikk kan vi risikere 430 forskjellige reaksjoner på ett og samme lovbrudd.

Fremskrittspartiet fremmer til slutt et forslag om en oppmykning av regelverket rundt åpningstider i forbindelse med valgdager, da vi ikke kan se alkoholpolitiske grunner for at disse reglene finnes.

Jeg vil også benytte anledningen til kommentere det faktum at det kan være vanskelig å se forskjellen på informasjon og reklame. Under VM ble Grans Bryggeri pålagt å destruere 300 000 ølbokser. Grunnen var en påskrift på ølboksene som sa: «Grans VM-øl er en sprek pilsner-øl som setter deg i fin VM-stemming.» Dette ble ansett å være alkoholreklame. På nettsidene til Vinmonopolet kan vi se bilde av en pizza og lese: «Hjemmelaget pizza kan varieres i det uendelige etter smak og behag. Pizza med skalldyr går godt sammen med hvitvin, gjerne av Chardonnay.» Dette er altså ikke reklame. Det er vanskelig å se at dette kan anses som en likebehandling av aktørene.

– Jeg kom ikke helt i mål, president.

Jeg vil ta opp de forslagene som Fremskrittspartiet har fremmet i denne saken.

Presidenten: Representanten Kari Kjønås Kjos har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Siden det nå har behaget saksordføreren å komme inn i salen, vil presidenten gi ordet til saksordføreren, hvis han ønsker det.

Bent Høie (H) (fra salen): Nei, jeg kan vente.

Jorodd Asphjell (A) [17:28:21]: En av de største samfunnsutfordringene vi har i Norge, er et økende forbruk av alkohol og andre rusmidler. Rusmiddelproblemet er viktig årsak både til sykdom, uførhet og lav sosial integrering. Personer med rusmiddelavhengighet er blant dem som har dårligst levkår i samfunnet vårt.

Det er en klar sammenheng mellom totalforbruket av alkohol og helseskader og sosiale konsekvenser, sykdommer, ulykker og ikke minst vold. Avhengighet av rusmidler medfører store sosiale problemer, redusert levestandard, dårlig helse og ernæring.

I forslaget til ny nasjonal helse- og omsorgsplan og ny folkehelseplan settes et stort fokus på hvordan en skal forebygge bedre gjennom kommunale forebyggende tjenester, herunder helsestasjon og skolehelsetjeneste. Legetjenester og omsorgstjenester er viktige og nødvendige i arbeidet med å redusere rusmiddelmissbruk og skader forårsaket av rusmidler.

Vinmonopolets enerett til detaljsalg av alkoholholdig drikke med mer enn 4,7 pst. alkohol er begrunnet med selskapets alkoholpolitiske oppdrag. Gjennom regulert omsetning, ikke å stimulere til økt salg og strenge krav til kontroll med salget bidrar Vinmonopolet til at totalkonsumet av alkohol i samfunnet begrenses. Det er en forutsetning for eneretten at selskapet likebehandler alle leverandører av alkoholprodukter når det gjelder markedsadgang, salgs- og leveringsvilkår.

For innkjøp av salgsvare gjelder egen forskrift om Vinmonopolets innkjøpsvirksomhet. Ved innkjøp av andre varer og tjenester skal regelverket om offentlige anskaffelser følges.

Komiteen er bekymret over at meldinger om overtredelse av skjenkereglene ikke blir fulgt opp med de sanksjoner som alkoholloven legger opp til. Komiteen vil understreke at det er en forutsetning for dagens lovregulering at kommunene tar denne delen av sitt ansvar alvorlig. Det gjelder skjenking av mindreårige, diskriminering på grunn av etnisk bakgrunn, seksuell orientering, funksjonshemming osv.

Komiteen er bekymret over at kontrollen med salgssteder for alkohol ikke fungerer effektivt. Terskelen for å få skjenkebevilling skal være høy, streng og rettferdig, mens terskelen for å miste bevillingen må være lav og konsekvent.

Komiteen mener at oppslutningen om vinmonopolordningen er avhengig av at Vinmonopolet er en moderne og serviceorientert virksomhet. Komiteens flertall mener nettopp at Vinmonopolet har styrket sin posisjon i det norske samfunnet gjennom modernisering av aktiviteten og det sosialpolitiske grunnlaget.

Komiteens flertall vil vise til at det er godt dokumen-

tert at regulering av tilgang til alkohold gjennom pris, åpningstider og tilgjengelighet påvirker totalkonsumet i samfunnet.

Flertallet er positive til at regjeringen følger opp stortingets vedtak om å åpne opp for salg av egenproduserte produkter som inneholder 4,75 pst. alkohol.

Vi slutter oss til denne ordningen, slik regjeringen foreslår, med den følge at forslaget vedlegges protokollen.

Filip Rygg (KrF) [17:31:35]: Hva gjør du hvis folk er enig med deg, men likevel ikke støtter deg? I denne saken skulle vi diskutert regjeringens varslede endringer i skjenketidene. Til tross for at representanter fra alle regjeringspartiene ivrig argumenterte for dette, valgte regjeringen etter press fra næringen ikke å følge politiets råd, som var en reduksjon av maksimaltiden for skjenking, slik at våre byer kan bli tryggere.

Kristelig Folkeparti er veldig enig i uttalelser fra justisminister Knut Storberget, som senest i går bekreftet det han sa i 2009: Skjenkekutt betyr mindre vold og mer ressurser til politiet som de kan bruke på andre oppgaver.

Og jeg skulle ønske at representanten Kjersti Toppe sto ved sine uttalelser i 2009, da hun uttalte at Senterpartiet vil ta ansvar og foreslå å innskrenke maksimal skjenketid i alkoholloven til kl. 02.00.

Jeg opplever at skjenketider er noe av det merkeligste denne sal diskuterer. Fagfolkene er enige, erfaringene fra Norge og fra utlandet er entydige, og til og med flertallet i Stortinget har gitt uttrykk for at de mener det samme. Hva er det som likevel gjør at det som kan gi oss en tryggere by, ikke blir en realitet? Hvorfor klarer vi ikke å lande på rett side når rådene og erfaringene er så klare og flertallet er så klart?

I saken fra regjeringen foreslås få endringer, dog i noe liberal retning. Det bør ikke overraske noen at Kristelig Folkeparti vil advare mot endringer som øker tilgjengeligheten og dermed også alkoholkonsumet. Kristelig Folkeparti mener at forslaget om en ny forenklet ordning for tilvirking av alkoholholdig drikk som inneholder til og med 4,7 volumprosent alkohol for salg i egen virksomhet øker tilgjengeligheten til alkohol, og vil derfor stemme imot forslaget fra regjeringen.

Jeg vil bare minne om høringsuttalelsen hvor følgende støttet en innskjerping av skjenketidene: Actis, Barneombudet, Det kriminalitetsforebyggende råd, Fagrådet innen Rusfeltet i Norge, IOGT Norge, LO, Nasjonalt folkehelseinstitutt, Politiets Fellesforbund, flere politidistrikt, Helsedirektoratet, SIRUS og Legeforeningen.

Det er noen som har uttalt at de støtter endringene. Jeg nevner Bryggeri- og drikkevareforeningen, Color Line, HSH, NHO reiseliv, utelivsbransjen og Vin- og brennevinsleverandørenes forening.

Jeg synes det er forunderlig at vi ikke lytter mer til fagfolkene, men at vi lar næringen avgjøre en så viktig sak.

Jeg tar opp de forslag Kristelig Folkeparti har fremmet i saken, og ser fram til den videre debatten.

Presidenten: Representanten Filip Rygg har tatt opp de forslag han refererte til.

Bent Høie (H) [17:35:00] (komiteens leder og ordfører for saken): Jeg vil først beklage at jeg ikke var til stede i salen da saken begynte. Det gikk mye raskere med de andre sakene enn jeg hadde fått inntrykk av tidligere i dag.

Den saken vi har til behandling i dag, er en sak som det har vært mye diskusjon om før den kom. Det har vært ganske store forventninger til saken knyttet til det som nærmest ble framstilt som en valgkampsak i valgkampen i 2009, nemlig at regjeringspartiene gikk inn for å innskrenke kommunens mulighet til å bestemme skjenketid med en time.

Fra Høyres side er jeg veldig glad for at både regjeringen og et klart flertall i komiteen nå erkjenner at den konklusjonen som ble markedsført i valgkampen i 2009, var en konklusjon som det ikke fantes god nok faglig begrunnelse for, at den ikke hadde den typen virkning som den ble markedsført under.

Men da var det ganske spesielt å oppleve spørretimen i går, hvor justisministeren like frimodig argumenterte for forslaget som hans egen regjering har gått vekk fra som følge av at det ikke finnes faglig begrunnelse for det.

Den loven vi nå står igjen med og skal behandle i dag, er en lov som tar opp i seg det som har vært et stortingsflertalls ønske, og også et forslag fra Høyre som vi er glade for at regjeringspartiene støtter, nemlig forslaget om å åpne for salg i egen virksomhet av egenprodusert alkoholholdig drikk som inneholder til og med 4,7 volumprosent alkohol, som nå blir en del av loven. Det, sammen med å tillate auksjon av alkoholholdig drikk mellom private i regi av Vinmonopolet og å oppheve forbudet mot auksjon av alkoholholdig drikk mellom næringsdrivende er de to mest vesentlige endringene som skjer i loven i dag. Det er ikke noen revolusjon i alkoholoven vi her står foran.

Innstillingen viser også at det er bred tilslutning i Stortinget til en restriktiv alkoholpolitikk i Norge, der en vektlegger veldig sterkt Vinmonopolets og reklameforbudets betydning for å holde alkoholforbruket nede, men samtidig erkjenner at alkohol er en lovlig vare, men ikke en vanlig vare. Det standpunktet står solid i Stortinget, og det er jeg glad for.

Et av de forslagene som Høyre og Fremskrittspartiet dessverre blir stående alene om, er forslaget om at Vinmonopolet skal likebehandles med butikker som har salgsbevilling for salg av alkohol. I dag tror jeg det framstår som rimelig meningsløst at det er mulig å kjøpe øl på julaften, påskeaften og pinseaften, men at det ikke er mulig å kjøpe vin de samme dagene. Vinmonopolet, som veldig ofte ligger på kjøpesentre, ved siden av matbutikken, har rullgardinene nede når matbutikken har åpent.

Jeg tror at tilslutningen til Vinmonopolet som et viktig alkoholpolitisk redskap står så sterkt i befolkningen nettopp fordi Vinmonopolet har evnet å tilpasse seg en ny tid, f.eks. gjennom selvbetjente pol. Hadde Vinmonopolet i dag framstått som det gjorde på 1970-tallet, tror jeg det hadde vært en viktig politisk sak i Norge å avskaffe Vinmonopolet. Heldigvis er det ikke slik. Men jeg mener at vi må passe på at den utviklingen fortsetter. Et viktig bidrag til det ville vært å la Vinmonopolet ha åpent disse dagene.

Så henger det fortsatt igjen et forbud mot salg av alkohol på valgdagen. Stortinget har for flere år siden opphevet forbudet mot skjenking av alkohol på valgdagen. Det framstår som relativt kuriøst at man fortsatt har et forbud mot salg av alkohol på valgdagen. Det må sies å ha kun symbolsk betydning. Det er en av de tingene en del folk blir veldig overrasket over – man kommer på valgdagen og har tenkt å kjøpe vin eller øl, i butikk eller på Vinmonopolet, og så er det stengt den ene dagen. Det er en modernisering av alkoholoven som Høyre og Fremskrittspartiet dessverre står alene om å foreslå. Vi har rett og slett problemer med å forstå at ikke stortingsflertallet kunne ha sluttet seg til det.

Presidenten: Presidenten vil ellers bemerke at det kan være en fordel å være i salen når man skal ha ordet i en sak.

Kjersti Toppe (Sp) [17:40:22]: Kommunane har stor fridom og stort ansvar for å utforma lokalt tilpassa alkoholpolitikk innanfor alkoholova sine rammer. Dette står heilt sentralt i alkoholovgjevinga i Noreg. Innføring av ei lovfesta maksimaltid for skjenking av alkoholhaldig drikk blei vedteke i 1997 på bakgrunn av stadig lengre opnings- og skjenketider. Kommunane står fritt til å utvida skjenketidene utover normaltida som er frå 08 til 01, men innanfor maksimaltida som i dag er frå 06 til 03. Kommunane står fritt til å kunne fastsetja kortare skjenketid enn normaltida. I dag er det altså berre tre timar i døgnet, mellom kl. 03 og kl. 06, det er forbode å servera alle former for alkoholhaldig drikk. Det vil eg seia er ganske liberale rammer. Senterpartiet stør ikkje Høgre og Framstegspartiet sine forslag om å utvida rammene til det som i praksis vil vera døgnservering av alkohol i samfunnet. Det må finnast viktigare helsepolitiske saker å kjempa for, også for Høgre og Framstegspartiet.

Senterpartiet meiner at regulerte skjenketider er eit sentralt og effektivt alkoholpolitisk verkemiddel for å redusera alkoholkonsumet og dermed skadeverknadene som følgje av alkoholbruk. Vi har programfesta ein times reduksjon i maksimal skjenketid. Dette forslaget var òg ein del av høyringa. Mange høyringsinstansar var positive til forslaget. SIRUS konkluderte med følgjande:

«Forskningslitteraturen på dette feltet er ikke veldig sterk, men i sum peker funn fra gode studier i retning av at en begrensning i skjenketidene vil kunne føre til en reduksjon i sosiale problemer som ofte er forbundet med alkoholberuselse.»

Regjeringa går ikkje imot dette forslaget, men ho fremjer det ikkje på noverande tidspunkt. Det blir vist til at det innan kort tid vil bli lagt fram forskning som vil vera relevant for spørsmålet, i og med at SIRUS no ser på samanhengen mellom vald og skjenketider i dei 30 største byane.

Andre tema som regjeringa har vurdert i denne saka, er nasjonale retningslinjer for inndraging av bevilling, vurdering knytt til bruk av provokasjon, politiets rolle i bevillingssaker og ei vurdering av behovet for umiddelbar inndraging av bevilling. Desse forslaga har jo gode inten-

sjonar, men dei reiser òg viktige og prinsipielle motargument. Senterpartiet sluttar seg til at vi ikkje går inn på desse forslaga no. Det som først og fremst er viktig, er at kommunane og dei folkevalde der ute må ansvarleggjerast i alkoholpolitikken. Den nye folkehelselova som regjeringa nettopp har fremma, vil forhåpentlegvis bidra til auka fokus på alkohol- og skjenkepolitikk i eit folkehelseperspektiv, og ikkje i eit næringsperspektiv. Senterpartiet meiner det heilt klart er eit stort potensial for å betre kontroll- og reaksjonspraksisen ute i kommunane. Alkohollova gjev i dag kommunane allereie svært gode kontroll- og reaksjonsmoglegheiter. Det er viktig at kommunane tek desse i bruk. Det er behov for å auka kunnskapen om og bruken av verkemidla.

Eg synest det er positivt at departementet er så tydeleg på at dei skal følgja opp kommunanes praksis med kontroll av sal- og skjenkebevillingane. Alle partia i komiteen har i merknadene meint at det er ein klar føresetnad for dagens lovgjeving at kommunane tek denne delen av sitt ansvar på alvor.

Ein samla komité ser med bekymring på meldingar om at brot på skjenkereglane ikkje blir følgde opp av strenge nok sanksjonar, slik alkohollova legg opp til. Det er positivt at kommunane no skal kunne påleggjast plikt til å gje informasjon om forvaltninga av alkohollova.

Senterpartiet er positiv til at denne saka opnar opp for ei lovendring, slik at ein i eiga verksemd kan selja eigenprodusert alkohol som inneheld inntil 4,75 volumprosent. Vi sluttar oss til dei godkjeningsordningane og vilkåra som ein har foreslått.

Høgre og Framstegspartiet foreslår å endra alkohollova slik at Vinmonopolet får lov til å ha ope bl.a. på julaftan, på pinseftan og på valdagen for å bli likestilt med butikken. Eg har ikkje forstått at dette er noko folkekrav, og at folk har problem med å skjønna kva tid Vinmonopolet er ope eller ikkje ope. Senterpartiet er veldig imot dette forslaget.

Kristelig Folkeparti sitt forslag om merking av alkoholholdig drikk er vi positive til, og regjeringa har i Nasjonal helse- og omsorgsplan varsla at dette vil bli vurdert i samband med stortingsmeldinga om ruspolitikk.

Geir-Ketil Hansen (SV) [17:45:53]: Jeg tar ordet for å understreke en merknad i komitéinnstillingen som hele komiteen stiller seg bak, og som har vært nevnt av flere, nemlig kommunenes ansvar for å følge opp skjenkestedene, følge opp at skjenkereglene og skjenkelovgivning blir overholdt. Når dette er tatt opp, er det fordi man har fått meldinger om, og registrert, at dette ikke er blitt fulgt opp av kommunene i stor nok grad. Da er det viktig at helseministeren poengterer nettopp det overfor kommunesektoren.

Men så kommer det også i merknaden, noe som har en dimensjon utover alkoholpolitikken, nemlig det at komiteen også understreker at det kan vises til eksempler på diskriminering på bakgrunn av etnisk bakgrunn, seksuell orientering, funksjonsevne og lignende. Også det er tatt opp her, fordi vi dessverre i dette landet har observert, og registrert, at den type diskriminering forekommer – ikke

blant det store flertallet, men dessverre på svært mange skjenkesteder. Og det skal også være en grunn til å kunne inndra bevillinger, og kommunene har et særlig ansvar for å påse nettopp dette.

Jeg har lyst til å si at det er med glede jeg ser at for få dager siden vedtok Trondheim kommune at det skal settes særlig fokus på den delen av overholdelse av alkoholloven og skjenkebestemmelsene.

Så dette er mitt budskap i denne debatten, at kommunene også har et viktig ansvar når det gjelder å påse at det ikke foregår diskriminering på skjenkestedene.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [17:48:19]: Jeg er glad for at komiteen støtter forslagene i proposisjonen som nå er lagt frem for Stortinget.

Det foreslås mange viktige endringer i alkoholloven. Disse er bl.a. tilrettelegging for salg i egen virksomhet av alkoholholdig drikk til og med 4,7 volumprosent, auksjon i regi av Vinmonopolet, presisering av aldersbestemmelsene og å legge til rette for innhenting av statistikkinformasjon.

Det er bra at Stortinget i dag skal behandle forslaget om en ordning for tillatelse til tilvirkning av alkoholholdig drikk til og med 4,7 volumprosent for salg i egen virksomhet. Den foreslåtte ordningen er lik ordningen med skjenking i egen virksomhet. Slik kan vi legge til rette for lokal produksjon uten å komme i konflikt med viktige folkehelsehensyn og uten å utfordre vinmonopolordningen.

Det er viktig at komiteen går inn for en ordning med auksjon i regi av Vinmonopolet. For å sikre alkoholpolitikken legitimitet må det finnes lovlige omsetningskanaler. Auksjonsordningene vil bidra til å sikre forsvarlig omsetning av alkoholholdig drikk. For å sikre folkehelsehensynet er det likevel viktig at det ikke åpnes for omsetningskanaler i større grad enn det som er nødvendig. Jeg er derfor glad for at komiteens flertall støtter kravet om at potensielle kjøpere skal registrere seg for å få tilgang til informasjon om slike auksjoner.

Jeg vil gjerne si litt om skjenketid og skjenkekontroll. Regjeringen har ikke fremmet forslag om å innskrenke skjenketiden nå. Fra internasjonal forskning vet vi at det er en klar sammenheng mellom tilgjengelighet og skadeomfang generelt når det gjelder skjenketider, men vi har begrenset kunnskap om konsekvensene av mindre endringer i skjenketiden her i Norge. Statens institutt for rusmiddelforskning, SIRUS, holder på med en undersøkelse av sammenhengen mellom vold og skjenketider i de 30 største byene i Norge. Informasjonen fra denne undersøkelsen vil være et viktig bidrag i fremtidige vurderinger av skjenketidene, både sentralt og for kommunene.

Når det gjelder kontroll av bevillinger, deler jeg komiteens bekymring. Dette er et viktig innsatsområde, og heldigvis er vi på rett vei. De siste årene har det vært betydelig mer oppmerksomhet rundt å bedre kontrollen med salgs- og skjenketider. Vi skal fortsatt legge vekt på dette i årene fremover, innenfor rammene av alkoholloven. Sentrale myndigheter kan, og skal, legge til rette for god kontroll. Det er likevel helt sentralt at kommunene er seg bevisst sitt ansvar på dette området. Det er de som har ansvar for å utføre kontroll med salgs- og skjenkebevillinger.

Jeg har merket meg at komiteen ønsker å innføre STAD i norske storbyer fra 2012. STAD-prosjektet fikk gode resultater i Stockholm. Det baserer seg på tre hovedelementer: Opplæring, samarbeid og tilsyn. Vi skal derfor hente inspirasjon og erfaringer fra STAD.

Så mener jeg det er viktig å vurdere om det er særskilte sider ved norsk lovverk, ansvarsfordeling og allerede igangsatte prosjekter som gjør at vi bør tilpasse modellen noe. Vi må legge vekt på å få på plass ordninger som passer alle kommuner, uansett størrelse og utfordringer, og jeg har derfor bedt Helsedirektoratet om å vurdere hvordan vi kan hente erfaringer fra det svenske STAD-prosjektet. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med informasjon om hvordan dette best kan gjøres, når Helsedirektoratet har vurdert alle sider ved prosjektet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kari Kjønaas Kjos (FrP) [17:52:18]: I mitt innlegg var jeg innom Grans Bryggeris VM-øl, og Svein Flåtten fra Høyre har tidligere sendt et skriftlig spørsmål til helseministeren om denne saken. I det svaret sa helseministeren at Helsedirektoratet og Helse- og omsorgsdepartementet har satt ned en gruppe som skal vurdere gjeldende veiledningsmateriell knyttet til reklameforbudet. Fremskrittspartiet imøteser en gjennomgang og debatt om akkurat det temaet, og lurer på når helseministeren mener at dette arbeidet vil være ferdig.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [17:52:56]: Når det gjelder hva som er reklame, og hva som er informasjon, er det ikke alltid veldig enkelt å skille det ene fra det andre. Reklameforbudet i seg selv er faktisk veldig viktig å opprettholde. Og så ser jeg at det kan være overgang mellom disse som kan være ganske krevende. Men like fullt er det viktig at vi opprettholder reklameforbudet og gjør det vi kan for å opprettholde det, både med hensyn til Vinmonopolet – å beholde monopolordningen – og med hensyn til det som har vært en veldig viktig del av alkoholpolitikken i Norge, nemlig å sørge for at reklame også bidrar til et begrenset alkoholforbruk.

Peter Skovholt Gitmark (H) [17:54:02]: Det er gledelig at det skjer en oppmyking i alkoholloven, og det er gledelig at man fjerner en del av de antikvariske ordningene som var knyttet til både Vinmonopolet og skjenketider. Men det er flere av de ordningene som fremdeles er uforståelig for enkelte. La meg ta et eksempel: Det er ikke gitt at når valgdagen kommer, at statsråden – eller for den saks skyld presidenten – på forhånd er klar på om det skal serveres champagne eller vodka. Det gjør igjen at for enkelte er det en selvstendig idé å ha muligheten til å avpasse innkjøp etter sinnsstemning der og da.

Mener statsråden at det er det allmennpreventive hensyn som ligger til grunn for at man ikke åpner opp for salg av alkohol via Vinmonopolet på valgdagen?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [17:54:56]: Når det gjelder hvorvidt man skal kjøpe champagne eller

vodka, må man tydeligvis mene fra Høyre at Vinmonopolet skal være åpent etter at valglokalene stenger, for man kan jo ikke vite resultatene før lenge etterpå. Og dagen etter er jo Vinmonopolet åpent igjen.

Jeg skjønner at man kan trekke dette veldig langt. Det har vært en regel at det ikke selges alkohol på valgdagen og på enkelte andre dager. Jeg kan altså ikke se at det er noe folkekrav å endre på dette. Slik som Vinmonopolet er innrettet nå, hvor Vinmonopolet har salgssteder i mange flere kommuner, er det faktisk ganske god tilgjengelighet på alkohol. Jeg kan heller ikke se at dette skal være det største problemet når det gjelder endringer i alkoholloven.

Filip Rygg (KrF) [17:56:04]: Statsråden har i sitt svar og tidligere vist til at det foretas en større kunnskapsinnhenting. Jeg vil gjerne spørre statsråden om to forhold, nemlig om regjeringen kan komme til å foreslå en innskjerping av skjenketidene i inneværende periode, og hvorvidt det er næringshensyn eller helsehensyn som vil være tyngst veiende i så måte.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [17:56:29]: Som helse- og omsorgsminister har jeg et ansvar for alkoholloven og alkoholpolitikken i et helsemessig perspektiv. Så lyttet jeg veldig nøye til representanten Ryggs innlegg i stad, og da mente Rygg at det var en veldig unison tilbakemelding på at man burde innskrenke skjenketidene. Da må jeg bare vise til den høringsuttalelsen som kom fra den byen som både Rygg og jeg kommer fra, nemlig Bergen, hvor man begynner med at

«det er av stor betydning at det lokale selvstyret blir opprettholdt».

Her er Kristelig Folkeparti faktisk i byråd sammen med Høyre og Fremskrittspartiet. Bergen har lagt veldig sterk vekt på at det bør være opp til kommunen selv å sette begrensningene innenfor maksimaltid. Det er jo ikke slik at selv om man har en maksimaltid, er man nødt til å bruke den. Det er et valg som kommunen gjør. Men dette vil vi se veldig nøye på når vi får resultatene fra SIRUS' undersøkelse.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Peter Skovholt Gitmark (H) [17:58:00]: Forbudstiden var ingen suksess. Det er ingen i debatten så langt som har sett aspektet ved at utelivsnæringen faktisk er en av våre fremste forlystelsesnæringer, at utelivsbransjen faktisk er en av de viktigste møteplassene vi har. Da Kristiansand kommune reduserte skjenketiden fra kl. 3 til kl. 2, hadde det den dramatiske effekten for næringen at man reduserte omsetningen med et sted mellom 25 pst. og 35 pst. Det er flere tusen – ja, titusener – mennesker i hele landet som er ansatt i utelivsbransjen. Det er hundretusener som hver eneste uke benytter seg av det tilbudet som finnes, gjerne populært sagt «på byen». Det er ikke én som så langt har tatt ordet for å se det henseendet – det skuffer.

Det har likevel vært flere som har snakket om det loka-

le selvstyret. Men hva er det lokale selvstyret med statlige maksimaltider? Og hva betyr det i klartekst? Klarteksten er at mennesker feststemt sendes hjem for å feste videre. Det er essensen av en statlig maksimaltid. Det betyr at man får taxikøer, man får store oppsamlinger av mennesker ved kiosker og andre utsalgssteder, og man får mer bråk enn nødvendig. Når politiet argumenterer for å innskrenke dagens skjenketider enkelte steder, gjør de det fordi det legges til grunn en statlig maksimaltid, ikke fordi det er det som er det primære ønsket. Hadde kommunene selv hatt muligheten til å bestemme skjenketider, ville vi hatt vesentlige forskjeller fra i dag. Det er ikke tvil om at høyrestyrte Oslo hadde hatt en langt mer liberal politikk og også en geografisk tilnærming til det, slik at man f.eks. hadde endt opp med nattklubber knyttet til sentrum, noe som hadde betydd at mennesker hadde muligheten til å være ute så lenge de selv ønsket, og til å gå hjem på det tidspunktet de selv ønsket, og ikke minst at det var utestedene selv som sto for kontrollen – med en sterk skjenkekontroll og med en sterk kontroll av hvem som totalt sett får lov til å skjenke, men i lovlige former. Det som stortingsflertallet ikke ser, men som er helt åpenbart, er at når mennesker tvinges hjem, foregår skjenking i større grad både til overstadig berusede mennesker og til mindreårige, og det er flere problemer knyttet til det. Og vi vet utmerket godt at husbråk følger med hjemmeskjenking på dette tidspunktet.

Det er også interessant å merke seg at en by som Hauge-sund reduserte skjenketidene, men året etter økte volden. Her er det ingen entydige beslutninger som kan legges til grunn ut fra den statistikken vi har per nå.

Trine Skei Grande (V) [18:01:23]: Jeg skal bare kort gjøre rede for Venstres stemmegiving i denne saken. Den henger i og for seg sammen med Venstres ytringer tidligere i dag når det gjaldt andre åpningstider. Derfor stemmer vi selvfølgelig for forslag nr. 1, som går ut på å gi mer makt lokalt. Sånn sett tror jeg man får til bedre løsninger, man ivaretar at man i det norske samfunnet har forskjellige behov, at samfunnet er forskjellig bygd opp og har forskjellige utfordringer.

For noen år siden var denne byen styrt av andre makter enn det styres med nå. Da hadde vi også en annen skjenkepolitikk, og vi hadde en monopolpolitikk innenfor taxinæringa. På den tida døde det ca. fire i taxikø hvert år, på grunn av konflikter som oppsto når alle skulle ut samtidig, alle skulle hjem samtidig og taximonopolet gjorde at det var minimalt med taxier å oppdrive. Derfor mener jeg at når man lokalt har ulike utfordringer, bør det også være lokalt man bestemmer hvordan utfordringene skal takles. Derfor bør kommunene ha makt til å bestemme skjenkereglene.

Vi kommer også til å stemme for forslag nr. 2, som vi bare regner som en normal, logisk utvikling i forhold til alle de andre vedtakene som er gjort i denne sal. Jeg må si at når vi ser tilfanget av både skjenking og annet alkoholsalg, er det underlig å si at man ikke skal få lov til å handle på valgdagen. Det er også endringer i valgloven som gjør at man ikke så lett kan vise bort folk.

Det er ikke snakk om at vi tar bort valgmuligheten for folk. Dette mener jeg er logiske følger av tidligere vedtak, så vi kommer til å stemme for forslag nr. 1 og forslag nr. 2.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Filip Rygg (KrF) [18:03:38]: Det er for Kristelig Folkeparti avslørende når Høyres representant Peter Skovholt Gitmark framhever næringen som noe av sitt hovedargument mot en innskjerping av skjenketidene. Vi mener det må være ganske klart at det er ikke næringsinteresser som skal veie tyngst når vi vurderer maksimaltidene for skjenking. Der er vi veldig enige med representanten Kjærsti Toppe, som trekker fram nettopp helseperspektivet. Da er det også like forunderlig at vi ikke lander på samme konklusjon.

Jeg velger å tolke statsråden positivt når hun ikke svarer på hvorvidt det vil komme et nytt forslag i denne perioden. Vi tror nemlig at fakta til slutt vil føre til en beslutning som vil gjøre byene våre tryggere. I Bergen har man redusert skjenketidene med en halvtime. Det reduserte volden, og politiet sier at sammenhengen er krystallklar. Denne reduksjonen er så viktig å se til og så viktig for de menneskene det gjelder, at Stortinget har et ansvar for det.

Jeg er optimistisk på vegne av det som skal skje framover. Vi imøteser den kunnskapsinnhenting som statsråden legger vekt på, og tror at også fakta her vil føre til at vi får en beslutning som gjør byene våre tryggere.

Kjærsti Toppe (Sp) [18:05:12]: No er situasjonen sånn at Venstre, Høgre og Framstegspartiet i dag fremmar forslag om å auka eller fjerna maksimal skjenketid. Eg sa i innlegget mitt i stad at i dag er det sånn at det berre er tre timar i døgnet det ikkje er lov å servera. Dette synest opposisjonen er for tronge rammer til å driva ein lokal skjenkepolitikk. Eg synest det er uforståeleg.

Så til Filip Rygg og Kristeleg Folkeparti. Det er komme ein del kritikk mot Senterpartiet for at vi ikkje har fått igjennom ein reduksjon. Men alvorleg talt, no er situasjonen sånn at viss ein ser seg rundt på dei andre partia, så må jo Kristeleg Folkeparti komma til oss, for vi er trass i alt opne for å gjera dette i framtida. Vi går ikkje inn for å fjerna maksimal skjenketid. Situasjonen er ein heilt annan enn kanskje både eg og Filip Rygg kunne ønskje oss.

Til slutt er det sånn, som òg statsråden var inne på, at ting er vanskelege. Kristeleg Folkeparti sit i fleirtal i Bergen by, som ikkje berre har sagt i høyringsfråsegna si at lokalt sjølvstyre er viktig, men dei seier at ein reduksjon av maksimal skjenketid vil føra til auka vald. Det var beskjeden vi fekk frå Bergen by. Det viser kor vanskeleg det er. Men eg ønskjer Kristeleg Folkeparti med på laget i denne saka. Vi har same syn, og for å få til tryggare byar må vi samarbeida mot sentrum og mot raud-grønt. Det viser i alle fall debatten i dag heilt tydeleg.

Peter Skovholt Gitmark (H) [18:07:42]: Skal vi ha tryggere byer, må vi ha mer politi i gatene. Da må vi ha et synlig politi, et politi som er til stede der ting skjer, og vi kan ikke presse alle mennesker ut samtidig. Det er jo som Trine Skei Grande var inne på: gode statistikker viser til når de rød-grønne styrte Oslo, hva det hadde å bety når det gjaldt innskrenkede skjenketider og folkeansamlinger knyttet til både pølse- og kebabutsalg, og for den saks skyld, taxiholdeplasser. Det medfører naturlig nok at folk er i en opphisset stemning ved at de blir sendt hjem før de ønsker, for så å møte en kø. Ingen liker det, naturlig nok. Det gjør igjen at for enkelte blir vold og aggresjon utfallet. Det beklager jeg sterkt, men dessverre, når politiet heller ikke er til stede, så er det et utfall man har sett så altfor mange ganger.

For Høyres del har vi ikke næringsinteressene som prioritet nr. 1. Vår hovedinteresse er folk flest. Som jeg sa i hovedinnlegget mitt, er det de hundretusener av mennesker som bruker skjenkestedene som forlystelse og som en møteplass, vi først og fremst har i tankene.

Det er ikke ett eneste land som jeg kjenner til, som ikke har en eller annen form for nattlig skjenking. De aller fleste har en normal skjenketid som er rundt den norske, men i tillegg gis det mulighet for nattklubber. En nattklubb i Norge er gjennom den statlige maksimaltiden tvunget til å stenge serveringen kl. 03.00, og stedet stenger kort tid etterpå. Det er ikke nattklubb for de aller fleste.

Jeg synes det er problematisk at de som til syvende og sist tar beslutningene knyttet til skjenketider, ikke beveger seg ute på dette tidspunktet, ei heller er ute på de utestedene som vi faktisk snakker om. Det er også – igjen – forunderlig å høre Senterpartiet snakke om det lokale selvstyret når det betyr at det skal være innenfor et sett definerte statlige regelverk. For meg er statlige regelverk ikke forenlig med et lokalt selvstyre. Jeg ønsker et reelt selvstyre, et selvstyre som får lov til å bestemme om man skal slutte å skjenke kl. 24.00, eller, for den saks skyld, kjøre det gjennom hele døgnet, hvis det er det man ønsker.

Det samme bør kunne gjøres når det gjelder alkoholsalg i butikk. Det er ingen grunn til å legge til grunn en statlig maksimaltid for det heller.

Til Asphjell, som tidligere sa at det var en klar sammenheng mellom antall utsalg, pris, skjenketider og konsum, vil jeg si at det igjen er en klar sammenheng mellom beskrankninger med hensyn til antall utsalg, hjemmebrenning, drikking på hjemmefester, husbråk osv. Så det er en sammenheng som i aller høyeste grad går begge veier, og jeg skulle ønske at noen flere så forlystelsesargumentet i diskusjonen også.

Trine Skei Grande (V) [18:11:14]: Jeg må bare si at jeg ikke går god for alle Høyres og Fremskrittspartiets argumenter. Men det var Senterpartiet som fikk meg til å ta ordet, fordi jeg mener at vettet er ganske godt fordelt, og demokrati er en ganske fin måte å styre landet på. Hvis man i en kommune ikke ønsker å ha skjenking, er det helt i orden for meg. Da velger man de lokalpolitikere som ikke vil ha skjenking. Og hvis man vil ha en stor differanse når det gjel-

der skjenking, velger man lokalpolitikere som bestemmer det.

Jeg kan godt innrømme at jeg er fanatisk for lokaldemokrati, men at Senterpartiet skal forlate Venstre i det som vi har stått sammen om til nå, og med en så stor entusiasme, viser at det er en enorm entusiasme partiet legger for dagen for statlig styring over kommunene.

Jeg mener at vettet er godt fordelt utover dette landet. Jeg mener at mange lokalpolitikere har gode visjoner for hvordan deres lokale kommuner kan være. Jeg tror at de har mye mer kunnskap om hvordan et godt uteliv fungerer i balanse, og alt dette syns jeg de skal få lov til å bestemme, for de er de beste til å bestemme dette, for de er nærmest, og fordi vi er for lokaldemokratiet.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [18:12:43]: Det var representanten Skovholt Gitmarks to innlegg som fikk meg til å ta ordet, for det var en hyllest til en liberal skjenkepolitikk nærmest uten stengetider.

Jeg sto her i Stortinget – det er ikke veldig lenge siden – dagen etter at det hadde vært et Brennpunkt-program på fjernsynet som viste litt av skjenkingen, eller skal vi si overskjenkingen, i Oslo, og det ekstreme bråket som var utenfor skjenkestedene. Det er ikke politiets ansvar å overholde skjenkebestemmelsene i Oslo. Det er det Oslo kommune som skal kontrollere, og det er selvsagt skjenkestedene som skal overholde lovverket i den sammenheng. Det er viktig å presisere dette, for synlig politi i gatene er viktig – det er vi alle for – men det må ikke bli slik at politiet skal overta absolutt alle oppgaver. Dette er Oslo kommunes og lokalpolitikernes ansvar, og sånn sett er jeg veldig opptatt av at hvis vi først skal ha en maksimaltid til kl. 03.00, så står det Oslo fritt å stenge både kl. 23.00, 24.00, 01.00 og 03.00, hvis man ønsker å gjøre det, og differensiere innenfor disse rammene. Det kan altså ikke være så vanskelig.

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

Filip Rygg (KrF) [18:14:24]: Representanten Skovholt Gitmark sier at mer politi må til for å få en tryggere by. Det er Kristelig Folkeparti og jeg helt enig i. Men det handler kanskje først og fremst om hvordan vi bruker ressursene, og det er jo nettopp det som er hovedpoenget i denne saken: at vi med dagens regler har en uvetting ressursbruk også i forhold til politiet. Skovholt Gitmark sier også at Høyre representerer folk flest. 62 pst. av folk flest ønsker en reduksjon, og flertallet av kommunene som svarte, ønsket også en reduksjon. Så er det riktig at det er ulike meninger rundt spørsmålene. Men det er altså et flertall blant folk flest, og da er mitt spørsmål til Høyre: Hvem er det man egentlig representerer, når man så ivrig ber om lengre skjenketider?

Are Helseth (A) [18:15:26]: Vi har få store debatter igjen i Norge som engasjerer både hodet og hjertet. De

beste debattene i min tid har vært EEC/EU-debattene og alkoholdebattene.

Alkohol er et ekstremt avhengighetsskapende molekyl. Jeg er ikke avholdsmann, men dette kjemiske faktum kan faktisk påvirke mine tanker og mine vurderinger når jeg deltar i slike debatter.

Representanten Bent Høie sa at alkohol er et lovlig stoff, men behøver ikke å være et vanlig stoff i vårt samfunn, og det synes jeg var godt sagt. I videre debatter, i videre arbeid med disse problemstillingene, kan vi velge å se på alkoholutfordringene med veldig vitenskapelige brilletter, eller bare med vanlig godt åpne øyne. Hvis jeg bruker det siste, har jeg lyst til å trekke fram tre forhold.

Først vil jeg gjenta: Alkohol er et av de mest avhengighetsskapende stoffer i vår samtid. Alkohol er også den største helseutfordringen i vår samtid. Utfordringene knyttet til narkotika ser vi på gaten. Utfordringene knyttet til alkohol er i det vesentlige gjemt bort i hjemmene. Det tredje jeg har lyst til å ta opp, er at dette ofte går ut over helt uskyldige mennesker.

Det er et stort antall barn i Norge som opplever utrygghet og frykt i sin oppvekst. Dette er ofte knyttet til tider som for de fleste av oss er hyggelige og gode: til helg og til høytid. Det vil være tusenvis av barn som i den høytiden vi nå går inn i og skal glede oss over, opplever det motsatte av glede på grunn av utrygghet og frykt i sine hjem.

Presidenten: Peter Skovholt Gitmark har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Peter Skovholt Gitmark (H) [18:17:53]: Det er grunn til å spørre de 62 pst. som ønsker en reduksjon av skjenketidene, om hvor mange av dem som faktisk benytter seg av tilbudet som skjenkestedene representerer.

Til statsråden: De som er til stede på skjenkestedene, ser at det er både vakter og dørvakter som står for sikkerheten på stedene. Det er minimalt med bråk på selve skjenkestedene. Det er i min egen hjemkommune lite bråk knyttet til utgangen på skjenkestedene, nettopp fordi man har dyktige dørvakter. Men hvis dørvaktene ikke er dyktige, eller, for den saks skyld, hvis man beveger seg videre til kioskkøer uten vakter eller til stoppesteder for taxier, ja da får man betydelig bråk, spesielt når det synlige politiet ikke er der.

Representanten Are Helseth har helt rett: Hovedproblemen knyttet til alkohol er i hjemmet. Det at vi fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre nå er med på å utvide skjenketidene eller ønsker det, vil ikke rokke ved det.

Jorodd Asphjell (A) [18:19:16]: Jeg hører i debatten at Høyre og Fremskrittspartiet ikke er enig i at innstramning av skjenketidene ved utestedene f.eks. til 03.00 har hatt en positiv effekt, som mindre bruk av vold.

Regjeringspartiene mener at det er klare sammenhenger, men vi vil avvente resultatet i forbindelse med at SIRUS nå gjennomfører en stor undersøkelse i 30 byer i landet. Trondheim kommune har gjort dette innenfor den

forskriften de har, og det har vært positive effekter. Det har ikke bidratt til at det har blitt større køer ved taxistasjonene eller mer vold ved taxikøene, men det har bidratt til at folk har kommet seg ut på byen litt tidligere. I stedet for at ungdom går ut på byen kl. 01 og 02 og 03 om natten, går de kanskje ut en og to timer tidligere. Det synes jeg må være en positiv utvikling.

Når det gjelder lokaldemokratiet, er jeg veldig enig med Venstre i at vi skal dyrke lokaldemokratiet og at vi har mange folkevalgte som gjør en kjempegod jobb. Da røykeloven ble innført i Norge og det ikke skulle være lov til å røyke på restauranter osv., kunne vi ha brukt det samme argumentet om at lokaldemokratiet kan få være med på å bestemme her også. Men nei, det er viktig i statens helsepolitikk at vi trekker opp noen rammer som bidrar til bedre forebygging, bedre folkehelse, og at det skal være rammer rundt hvordan lokaldemokratiet i landets 430 kommuner skal jobbe.

Lokaldemokratiet har også muligheten til å si hvor mange skjenkesteder man skal ha i en kommune. Det er viktig med skjenkekontroll. Det er viktig når man får en skjenketillatelse, at den blir overholdt. Det skal også være vanskelig å få den tilbake hvis man bryter reglene knyttet til dette, om det er skjenking av mindreårige osv.

Jeg er veldig enig i det representanten Are Helseth sa, at alkohol er noe av det mest avhengighetsskapende vi har. Hvordan skal vi da bidra? Er det lengre åpningstider, rimeligere alkohol, større tilgjengelighet som skal bidra til at vi skal få et mindre forbruk? Ellers i Europa ser vi nå at forbruket av alkohol går nedover, mens Norge er et av de landene i Europa der vi ser at forbruket går oppover. På tross av at vi har et mindre forbruk i Norge enn man har ellers i Europa, er vi på vei i gal retning. Hvordan skal vi hindre eller stoppe dette og bidra til at vi får til bedre forebygging?

Ellers er det viktig, som det er sagt, med godt vakt hold på utestedene. De må ha god kontroll, og ikke minst må de som skjenker, ha fagbrev knyttet til dette med alkoholservering, og man må iakttta hva som skjer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13.

(Votering, se side 3631)

Sak nr. 14 [18:22:31]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Svein Flåtten, Sonja Irene Sjøli, Henning Warloe og Elisabeth Aspaker om en langsiktig strategi for biomedisin (Innst. 270 S (2010–2011), jf. Dokument 8:48 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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning

til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Per Arne Olsen (FrP) [18:23:26] (ordfører for saken): Uten legemiddelindustriens bidrag til forskning innen medisin og helse i Norge hadde vi ikke vært der vi er i dag. Status per 2009 var ti legemiddelfirmaer som produserte legemidler, og disse sysselsatte i underkant av 3 000 personer.

Denne bransjen har ikke bare potensial til å bidra til å bedre folks liv og helse gjennom de produkter de utvikler, men de vil også kunne bidra til Norges velferdssystem gjennom at de skaper arbeidsplasser og derigjennom skatteinntekter.

Forslagsstillerne ønsker at myndighetenes forsknings-satsing i større grad bør ses i en næringspolitisk sammenheng ved at den blir fulgt opp av en strategi for økt verdiskaping og verdisatsing samt at norsk legemiddelindustri blir bra posisjonert både nasjonalt og internasjonalt. For eksempel viser erfaringene med Oslo Cancer Cluster det potensialet som ligger i norsk biomedisinnæring også i et globalt perspektiv. Forslagsstillerne mener norske myndigheter bør utarbeide en helhetlig og langsiktig strategi for biomedisin. Det uttales at en slik strategi bør omfatte en målrettet og helhetlig innretning av virkemiddelapparatet med et skarpere fokus på nytteverdi og kommersialisering.

Et av flere poeng det vises til, er at incentivordningene som skal stimulere til økt forskning i helsetjenesten, også bør omfatte samarbeidsprosjekter mellom industrien og den offentlige helsetjenesten. Det framholdes at sektoren krever et tett samarbeid med akademia og helsesektoren, og at den i tillegg er helt avhengig av et samspill med helsesektoren i utviklingsprosessen for å kunne kvalitetssikre preparatene.

I den anledning er det viktig at biomedisin også anerkjennes som en næring og at det fokuseres på dennes ansvar og muligheter til å skape arbeidsplasser, og derigjennom også verdier for eierne og skatteinntekter for samfunnet. I den anledning er jeg glad for at hele komiteen mener at det er fullt mulig å vurdere ovennevnte ordninger separat og som et spesifisert område, samtidig som man tar hensyn til støtte også til andre sektorer og næringer. Derfor er det viktig med en økt satsing på tilgang til kapital i alle faser av selskapets og ikke minst produktets utvikling.

Fremskrittspartiet er også veldig glad for at hele komiteen mener at en viktig suksessfaktor for å lykkes innen biomedisin vil være at Norge også ligger i forkant når det gjelder utprøvende medisin og behandling.

Den såkalte Jonas-saken er et godt eksempel på at Norge ligger etter med hensyn til utprøvende medisin. Medisin og behandling som i utlandet er godkjent til utprøvende bruk, kan, og er, en siste mulighet for mange. Dette er i svært mange tilfeller fratatt norske pasienter som en mulighet. Norge ligger langt fremme generelt sett, men på

dette området er vi en sinke. Det er ikke bra. Det er ikke bra for Norge, det er ikke bra for næringen og sist, men ikke minst: Det er ikke bra for pasienten.

Dette forslaget, behandling og høringer viser til fulle behovet for en ny legemiddelmelding, slik at Stortinget kan se legemiddelpolitikken samlet og dermed også styrke virkemiddelapparatet innen biomedisin.

I denne saken har alle vært opptatt av at ordningen med bytte av legemidler blir opprettholdt, og at formålet med innføringen blir ivaretatt. Det er samtidig viktig at ordningen med bytteliste sikrer kunder legemidler med samme virkestoff, og at pasienter kan få en individuell vurdering når medisinske grunner tilsier det. For Fremskrittspartiet er det også viktig at valg av medisin i utgangspunktet er en sak mellom pasient og ens lege.

Fremskrittspartiet merker seg at alle mener at bytteordningen bør vurderes, ettersom det nå er mer enn ti år siden lovforslaget ble vedtatt av Stortinget.

På denne bakgrunn vil jeg få ta opp de forslagene som er i saken, og jeg anser dem som referert.

Presidenten: Representanten Per Arne Olsen har tatt opp de forslagene han refererte til.

Jorodd Asphjell (A) [18:28:40]: Norge har et av verdens beste heletilbud, og vi bruker hvert år mer penger både innenfor primærhelsetjenesten og spesialisthelsetjenesten.

Med Samhandlingsreformen vil regjeringen sikre et helhetlig og sammenhengende tilbud av god kvalitet med høy pasientsikkerhet og tilpasset den enkelte bruker. Regjeringen og Arbeiderpartiet er opptatt av å sikre og utvikle et moderne, trygt og tilgjengelig helsetilbud for alle. Det skal være folks helsetilstand som avgjør hvilket tilbud man får, ikke bakgrunn, økonomi eller hvor man bor. Samhandlingsreformens intensjoner og framdrift vil og skal ha betydning for utviklingen av sykehusene. Et solidarisk og felles tilbud må utvikles i offentlig regi. Grunnleggende velferdstjenester skal ikke privatiseres eller kommersialiseres.

Forslagsstillerne tar opp viktige spørsmål og forslag i dokumentet som gjelder norsk strategi om hvordan man skal videreføre regjeringens arbeid med å utvikle biologiske legemidler spesielt.

Komiteen er i likhet med regjeringen og statsråden opptatt av at medisinsk og helsefaglig forskning fortsatt skal være et prioritert område i Norge. Komiteen mener at spesielt satsingen på biomedisinsk forskning og næringsrelevant forskning er viktig. Kombinasjonen av forskning, klinisk behandling, gode registre samt samarbeid med industrielle og kommersielle aktører har vist seg å være en god modell.

Komiteens flertall vil vise til statsrådets svar av 2. februar 2011, hvor hun understreker:

«Medisinsk og helsefaglig forskning er, og skal fortsatt være, et prioritert område i regjeringens forskningspolitikk og i innovasjonspolitikken.»

Regjeringens oppfølging av forskningsmeldingen gjennom ulike programmer og aktiviteter viser at regjeringen

er i gang med et arbeid knyttet til en nasjonal strategi for bioteknologi.

Komiteen mener også at Norge skiller seg ut på legemiddelområdet i en internasjonal sammenheng, og at trygge, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår er en forutsetning for å lykkes. Dagens bytteordning er viktig for å spare samfunnet og enkeltmennesker for kostnader, men ordningen må selvsagt tåle en internasjonal sammenligning, samtidig som den først og fremst skal ivareta pasientens behov for riktig legemiddel.

Komiteen viser til statsrådets svar, hvor det bl.a. står:

«Siden legemiddelområdet er i kontinuerlig utvikling og det nå er mer enn ti år siden lovgrunnlaget for bytteordningen ble vedtatt av Stortinget, ser jeg at det (...) er behov for en ny gjennomgang av lovgrunnlaget.»

Flertallet i komiteen ser ikke behov for en helt ny legemiddelordning, men at statsråden på egnet måte kommer tilbake til Stortinget etter at den meldte gjennomgangen av lovgrunnlaget for bytteordningen er gjennomført. Komiteen er opptatt av at ordningen med bytte av legemidler blir opprettholdt, og at formålet med innføringen blir ivaretatt. Denne ordningen sikrer økt konkurranse og lavere priser på legemidler til forbrukerne.

I forslaget til nasjonal helse- og omsorgsplan for perioden 2011–2015 er det foreslått at det bør utarbeides en overordnet nasjonal strategi for helse- og omsorgsforskning og innovasjon. Denne strategien har fått arbeidstitelen «HelseOmsorg 2021». Det vil være naturlig at biomedisinsk forskning og næringsutvikling vurderes i denne sammenheng.

På denne bakgrunn vil jeg på vegne av flertallet be om at forslaget om en langsiktig strategi for biomedisin blir vedlagt protokollen, og at statsråden kommer tilbake til Stortinget på egnet måte når gjennomgangen av lovgrunnlaget er gjort.

Bent Høie (H) [18:32:59] (komiteens leder): Dette forslaget ble fremmet på den bakgrunn at forslagsstillerne mener at Norge har en stor mulighet til å spille en rolle når det gjelder biomedisin, fordi vi har et gryende biomedisinsk forsknings- og næringsmiljø, og fordi vi har et helsevesen som er i god stand til å kunne samarbeide med næringslivet når det gjelder utvikling av ny kunnskap. Det burde vært lagt til rette for at dette kunne bli en viktig næring i Norge.

Men dette er ikke bare næringspolitikk. Det er ikke minst også viktig å huske at legemiddelindustrien først og fremst driver med pasientbehandling, og at veldig mye av den behandlingen som foregår i helsevesenet i dag, er basert på forskning og utvikling som skjer i regi av denne industrien. Industrien har dessverre altfor ofte fått søkelyset på seg for helt andre forhold enn det som er kjernevirksomheten: å hjelpe mennesker til å bli friske eller å leve bedre med sykdom.

Det er grunn til å være glad for den innstillingen som vi har til behandling i dag. Jeg vil også takke saksordføreren for å ha gjort en veldig grundig jobb, og også for at en har klart å samle et så bredt politisk flertall. Denne

innstillingen er i stor grad preget av at det er en enstemmig komité som legger ganske klare føringer for en betydelig mer offensiv politikk på dette området enn det som har vært tilfellet tidligere.

Komiteinnstillingen er også mye mer offensiv enn det som statsrådets brev til komiteen i utgangspunktet la opp til. Jeg vil bare f.eks. trekke fram merknaden som sier:

«Komiteen merker seg at innspillsrunden etterspør en overordnet strategi, men deler ikke synet om at dette innspillet kan vente på en eventuell oppfølging. Komiteen ser behovet for en raskere og mer proaktiv holdning til denne forskning og industri.»

Dette er faktisk en enstemmig komités merknad til statsrådets svar. Det betyr at jeg opplever at det er en enstemmig komité som er svært utålmodig på dette området.

Jeg vil også vise til at komiteen mener at det er fullt mulig å vurdere spørsmålet knyttet til ulike næringspolitiske virkemidler for denne næringen som et separat og spesifisert område, samtidig som man tar hensyn til andre næringer og andre sektorer – altså mye mer offensivt enn det som i utgangspunktet var regjeringens politikk.

Ikke minst er det svært gledelig at komiteen mener at svaret fra statsråden med all tydelighet viser at det er behov for en ny legemiddelmelding, slik at Stortinget kan se legemiddelpolitikken samlet og dermed styrke virkemiddelapparatet innen biomedisin. Jeg ser fram til at statsråden redegjør for når Stortinget eventuelt kan vente seg en slik stortingsmelding.

Siden denne saken ble behandlet i komiteen, har det også falt dom når det gjelder bytteordningen knyttet til biomedisin. Det vil derfor være interessant å høre statsrådets vurdering av dette, nettopp fordi den dommen er med på å understreke betydningen av at en nå får en ny gjennomgang av bytteordningen, og ikke minst får en politisk forankring av hvordan bytteordningen skal forholde seg til biomedisin. Her har det statlige apparatet åpenbart lagt til grunn en tolkning av den eksisterende loven som rettssystemet ikke har gitt sin tilslutning til. Da er det fornuftig at den type vurderinger kommer tilbake igjen til en politisk behandling, noe som også komiteen gir uttrykk for i innstillingen, gjennom at en mener at det er viktig at en får en gjennomgang av bytteordningen, fordi det nå er ti år siden den ble vedtatt.

Så selv om en her fra opposisjonens side fremmer forslag, er det all grunn til å være fornøyd med en innstilling som har så bred tilslutning.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [18:38:27]: I mitt svarbrev til komiteen datert 2. februar i år viser jeg til at medisinsk og helsefaglig forskning og innovasjon er løftet frem som prioriterte områder i regjeringens forskningspolitikk og i innovasjonspolitikken, og at dette følges opp gjennom ulike aktiviteter.

I forslaget til ny nasjonal helse- og omsorgsplan for 2011–2015 fremheves satsingen på helsefaglig forskning og innovasjon – som også omfatter biomedisin – som en viktig del av departementets arbeid for å sikre kvalitet og kunnskapsbasert praksis i helse- og omsorgstjenesten.

Det foreslås at det bør utarbeides en overordnet na-

sjonal strategi for helse- og omsorgsforskning og innovasjon, foreløpig kalt HelseOmsorg 2021. Jeg mener fremdeles at biomedisinsk forsknings- og næringsutvikling bør vurderes i denne sammenheng.

Jeg har merket meg at komiteen ønsker seg en mer offensiv holdning til biomedisinsk forskning og industri. Det utarbeides nå en helhetlig nasjonal bioteknologistrategi i tråd med føringer i forskningsmeldingen. Kunnskapsdepartementet leder dette arbeidet. Strategien skal gi et godt rammeverk for den videre utvikling innen bioteknologisk forskning og innovasjon. Det vil være naturlig å omtale biomedisin i denne strategien.

Komiteen peker på at det er viktig at Norge ligger i forkant med kliniske studier og utprøvende behandling. Departementet har jobbet systematisk de senere årene for å tilrettelegge for kliniske studier. Norge har også tatt initiativ til etablering av et nordisk samarbeid om kliniske studier gjennom Nordisk Ministerråd for å øke omfanget av kliniske studier ytterligere.

Vi har også en langsiktig satsing på innovasjon og næringsutvikling i helsetjenesten i samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet.

Spørsmålet om kapitaltilgang og fremtidige offentlige finansierings- og støtteordninger til norsk biomedisinsk næringsutvikling må ses i sammenheng med støtte til andre sektorer og næringer.

I mitt svarbrev fremhevet jeg at de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter bør støttes gjennom tilgjengelige ordninger – uavhengig av næring eller sektor.

Vi har investeringsfond som legger til rette for investeringskapital i tidlig fase, som Investinor AS. Jeg er kjent med at nærings- og handelsministeren vil legge frem forslag om å tilføre ytterligere investeringskapital til Investinor og forslag om å etablere nye landsdekkende såkornfond. Investeringsfondet skal gjennomgå i denne sammenheng.

Jeg mener at de hensyn som komiteens forslag adresserer, er ivaretatt gjennom ulike aktiviteter og initiativ som allerede er satt i gang, f.eks. arbeidet med en nasjonal bioteknologistrategi og at regjeringen derfor har en proaktiv politikk på området.

Ordningen med bytte av legemidler i apotek innebærer at pasienten kan få utlevert et billigere legemiddel enn det legen har skrevet ut, såfremt Legemiddelverket har vurdert at legemidlene er medisinsk likeverdige. Apotekets adgang til bytte er en viktig forutsetning for at folketrygden og pasientene skal dra nytte av lavere legemiddelpriser. Jeg er derfor glad for at komiteen poengterer viktigheten av å opprettholde denne ordningen.

Jeg har bedt Legemiddelverket om å gjennomgå lovgrunnlaget for bytteordningen, slik jeg informerte om i svarbrevet. Jeg har merket meg at komiteen mener det er avgjørende at en slik gjennomgang blir prioritert. Jeg vil følge opp dette overfor Stortinget på egnet måte, og jeg opplever at dette imøtekommer det som representanten Asphjell her anfører som flertallets syn.

Legemiddelindustrien har flere ganger tatt opp spørsmålet om patentvernet for gamle legemidler med norske myndigheter. Industriens bekymring har sitt utgangspunkt

i patentloven slik den var før 1992. Jeg legger til grunn at lovgivning og praksis i Norge på dette området oppfyller alle internasjonale forpliktelser og sikrer reell beskyttelse av oppfinnelser. Jeg registrerer at flertallet i komiteen slutter seg til regjeringens syn på dette.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Arne Olsen (FrP) [18:43:22]: Jeg har lyst til å følge spørsmålet om utprøvende medisin litt til. Jeg registrerte i svaret at her hadde man kartlagt noe, og man hadde tatt initiativ – i hvert fall i nordisk sammenheng – men jeg synes at dette blir litt for lite.

Noe som ble uttrykt veldig, veldig klart i høringene, spesielt fra Oslo Cancer Cluster, ved Einarsson, var at dette er helt essensielt, ikke minst for pasienten, men også først og fremst for næringen, hvis man skal utvikle seg videre. Vi ser i dag mange pasienter som får nei fordi behandlingen eller medisinen ikke er godkjent i Norge. Man kan få det i utlandet, og så får man også ofte nei når man søker om det.

Mitt spørsmål er: Hvilke konkrete planer har ministeren for at vi skal bli et offensivt land som også er ledende når det gjelder utprøvende medisin?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [18:44:22]: Dette er viktig for meg, det er viktig for regjeringen. Og det er viktig at vi har forsøk med utprøvende medisin også i Norge. Det er viktig for norske pasienter.

Så er det slik at det ofte er vurdert mer hensiktsmessig å ha en større befolkningsgruppe. Derfor har vi gått inn i dette nordiske samarbeidet og ser på det som særdeles viktig, fordi man da får en større befolkningsgruppe nettopp å drive utprøvende behandling på.

Regjeringen bruker betydelige beløp på dette og vil fortsatt gjøre det. Det er viktig. Men generelt vil jeg si at godkjenning av legemidler skjer parallelt. Det er ikke slik at Norge ligger etter når det gjelder godkjenning av legemidler. I prinsippet skal det skje parallelt. Når det så gjelder utprøvende behandling, er det jo ikke alltid at det er legemidler som er på markedet ennå.

Bent Høie (H) [18:45:34]: Komiteen skriver i innstillingen at en

«mener svaret fra statsråden med all tydelighet viser behovet for en ny legemidlemelding, slik at Stortinget kan se legemiddepolitikken samlet og dermed også styrke virkemiddelapparatet innen biomedisin».

På hvilken måte vil statsråden følge opp denne enstemmige komitémerknaden?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [18:45:56]: Jeg oppfattet representanten Asphjell slik at det som var viktig, var å gå gjennom lovgrunnlaget når det gjelder bytteordningen. Det er også, etter det jeg forstår, viktig for komiteen at vi foretar utprøvende behandling, at man øker og gjør forsøk på det.

Når det gjelder den øvrige strategien, mener jeg at jeg redegjorde for det også innlegget mitt. Jeg mener at

biomedisinsk forskning skal komme inn under HelseOmsorg 2021. Vi har omtalt legemidler også i helse- og omsorgsplanen og kommer også til å gjøre det i den nye stortingsmeldingen om kvalitet og pasientsikkerhet.

Bent Høie (H) [18:46:57]: Det er vanskelig å forstå statsrådets innlegg annerledes enn at statsråden ikke har tenkt å følge opp flertallsmerknaden. Derfor må jeg nesten få sitere flertallsmerknaden:

«Komiteen mener svaret fra statsråden med all tydelighet viser behovet for en ny legemiddelmelding, slik at Stortinget kan se legemiddelpolitikken samlet og dermed også styrke virkemiddelapparatet innen biomedisin.»

Kommer denne regjeringen til å fremme en ny legemiddelmelding for Stortinget?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [18:47:36]: Det er, som jeg sier, fullt mulig å ta opp legemiddelpolitikken i den nye meldingen om kvalitet og pasientsikkerhet. Vi har også omtalt dette i Nasjonal helse- og omsorgsplan.

Den legemiddelmeldingen som vi har, og som vi baserer politikken på, er ikke veldig gammel. Som jeg sa, forsto jeg representanten Asphjells svar slik at her dreier det seg først og fremst om å få en gjennomgang av lovgrunnlaget for bytteordningen. Det vil jeg selvfølgelig følge opp og videre ta med sentrale problemstillinger og nye problemstillinger i forhold til legemiddelpolitikken i de dokumenter som jeg har nevnt.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Henning Warloe (H) [18:48:43]: Denne saken har utvilsomt en helsepolitisk side, som jo framgikk av statsrådets svar og replikkvekslingen etterpå. Men den har i høyeste grad også en næringspolitisk og en forskningspolitisk side.

Hvis vi ser på forskningen i Norge, er det mye bra som skjer. Noen ganger når vi har forskningspolitiske debatter, ønsker noen av oss litt kraftigere, mer strategisk riktige satsinger for et lite land som Norge. Men det er ingen tvil om at Norge bruker etter måten store offentlige ressurser på forskning.

Kunnskapsdepartementet har nettopp publisert Forskningsbarometeret 2011. Det er det første i sitt slag og skal bli en årlig foreteelse heretter, etter det jeg forstår. Det framgår jo veldig klart at medisinsk forskning og helseforskning isolert sett er det nest største feltet etter IKT når det gjelder hvor store midler som satses. Men hvis man ser bioteknologi sammen med helseforskning og medisinsk forskning, blir dette samlet det største området, med ca. 8 mrd. kr i samlet offentlig forskningsinnsats. Det er relativt mye penger.

Det som slår oss når vi sammenligner Norge med andre land – og vi behøver ikke å gå lenger enn til våre nordiske naboland – både på medisinsk forskning og på forskning generelt, er den enormt store forskjellen når det gjel-

der resultatene av forskningen, i den forstand at man ser på kommersialiseringsresultatene. Når det gjelder patentering, og når det gjelder annen type kommersialisering, ligger altså Norge på en desidert jumboplass sammenlignet med de fleste europeiske land og med alle de nordiske landene. Det er åpenbart et enormt stort potensial for å hente ut større resultater av norsk forskning. Det er jo det dette representantforslaget går i kjernen på når det gjelder denne aktuelle næringen.

Men Høyre har fremmet flere andre forslag også, som går generelt på at vi ønsker å styrke forskningsinnsatsen i det private næringsliv og i industrien. Vi ønsker sterkere samspill og samarbeid mellom private og offentlig finansierte forskningsinstitusjoner. Vi ønsker et sterkere kommersialiseringstrykk innenfor akademia. I dag er det nesten ingen incentiver i det hele tatt for å styrke kommersialiseringstrykket innenfor akademia. Potensialet er altså veldig stort, men vi klarer enn så lenge ikke å hente det ut.

Dette representantforslaget er ett av flere som Høyre fremmer for å kunne bedre på det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14.

(Votering, se side 3634)

Sak nr. 15 [18:51:54]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Laila Dāvøy og Hans Olav Syversen om tiltak for økt trygghet i byene (Innst. 269 S (2010–2011), jf. Dokument 8:49 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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Jorodd Asphjell får ordet på vegne av ordføreren for saken, Tore Hagebakken.

Jorodd Asphjell (A) [18:53:11]: Økt trygghet og mindre kriminalitet er viktig for regjeringen og Arbeiderpartiet. Derfor vil vi bekjempe og forebygge kriminalitet – god kriminalpolitikk er god velferdspolitik.

Representantforslaget fra Kjell Ingolf Ropstad, Laila Dāvøy og Hans Olav Syversen inneholder en rekke forslag om tiltak for økt trygghet i byene. Vi er alle opptatt av å øke tryggheten i våre byer – ja, i alle lokalsamfunn – og vi er enige på flere punkter i komiteens innstilling. Derfor

opptrer ikke lenger flere av de opprinnelige forslagene, da intensjonene er ivarettatt gjennom flertallsmerknader eller komitémerknader.

Komiteens flertall slutter seg til helse- og omsorgsministerens vurderinger i brevet som er vedlagt innstillingen, og til statsrådets henvisning til at en rekke av de foreslåtte tiltakene i representantforslaget har vært behandlet av Stortinget tidligere, eller ligger til behandling i Stortinget i forbindelse med Prop. 48 L for 2010–2011, om endring i alkoholloven, som vi nettopp har behandlet.

Det er viktig å merke seg at over 60 pst. av de innsatte i fengslene er rusavhengige, og at en stor andel kriminalitet er knyttet til rus. Da er det åpenbart at det beste er å behandle menneskers rusavhengighet enn at de blir gjengangere i straffesystemet.

Regjeringen vil styrke helsetilbudet, og Arbeiderpartiet vedtok på sitt landsmøte å etablere flere rusmestringsenheter. Vi ønsker mer bruk av alternative reaksjoner, som samfunnsstraff, elektronisk hjemmesoneing, soning i behandlingsinstitusjon m.m. Det er omsorg å stille krav, og vi vil kombinere alternative soningsformer for å få mennesker tilbake til samfunnet med strenge regler for permisjoner og prøveløslatelser for de hardest kriminelle.

Vi finner også grunn til å minne om at kommunene nå er forpliktet til å ta kriminalitetsforebyggende hensyn i sin arealplanlegging, etter endringene som er gjort i plan- og bygningsloven.

Der uenighet først og fremst kommer til uttrykk i komiteen, er mellom Fremskrittspartiet og til dels Høyre og flertallet i komiteen med hensyn til tilgjengelighet til alkohol. Alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet viser til den klare og vel dokumenterte sammenhengen mellom tilgjengelighet og forbruk, og sammenhengen mellom alkoholkonsum og helseskade.

Regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti mener videre at politiets syn bør ha avgjørende vekt når det gjelder om det skal gis salgs- og skjenkebevilling eller ikke, og at også andre virkemidler er nødvendige for å redusere vold og uro. Den delen av innstillingen slutter Fremskrittspartiet og Høyre seg ikke til.

Høyre og Fremskrittspartiet er ikke enig i at reduksjon av skjenketiden ved utesteder fra kl. 03.00 til kl. 02.00 har hatt positiv effekt gjennom mindre bruk av vold. Vi mener det er klare sammenhenger, men vi vil avvente undersøkelser som nå gjøres i regi av SIRUS i 30 av landets byer, før vi tar stilling til om tidspunktet bør endres i loven.

En samlet komité mener at mer tilstedeværelse av politiet er avgjørende for at alle skal føle økt trygghet, og komiteen imøteser resultatene av justisministerens resultatreform 2010–2013. Det er også viktig at politiet motiveres til økt forebyggende og trygghetsskapende innsats gjennom etatens måleparametre.

Komiteen mener bl.a. videre at det skal være nulltoleranse og rask bøtelegging for mindre alvorlige lovbrudd. Redusert saksbehandlingstid i domstolene og mest mulig effektivitet i domstolene er viktig, og det er derfor positivt at bevilgningene for 2011 har økt på dette området.

Flere byer i Norge ser mot Stockholm og Sverige i arbeidet for å forebygge rusproblemer i tilknytning til ute-

steder, og den siste i rekken er Bergen. Færre overstadig berusede mennesker på gaten i Bergen sentrum om natten er målet, sier Bengt Angeltvedt, som er seksjonsleder for politiets ordensavdeling. Filosofien bak STAD-prosjektet er nært samarbeid mellom aktørene i utelivet og politiet samt sterkere kontroll og opplæring av restaurantpersonale. I en helhetlig strategi for å forebygge vold er STAD-prosjektet et av mange tiltak som kan benyttes, men det er viktig med ulike tiltak med ulikt innhold, for det finnes ingen fasit på hvordan dette skal bekjempes.

Arbeiderpartiet og regjeringen er opptatt av å forebygge bedre. Derfor er forebyggingsstrategien, Fellesskap – trygghet – utjevning, viktig med tanke på å videreutvikle politirådene og etablere målekriterier for forebyggende arbeid. Med gode velferdstilbud for alle kan mange av startblokkene for en kriminell løpebane fjernes.

Komiteens flertallstilråding er at representantforslaget vedlegges protokollen. Det betyr ikke at komiteen er uenig i forslagene som er reist, men at mange av dem er og vil bli ivarettatt av regjeringen.

Kari Kjønaas Kjos (FrP) [18:58:21]: Kristelig Folkepartis forslag omhandler et ønske om å oppnå økt trygghet i byene. Selv om det er storbyene som har mest vold, bråk og uro, er dette en problemstilling som selvfølgelig er like viktig også på små steder. Det er noen få som klarer å ødelegge tryggheten for de mange, og dette kan vi aldri akseptere.

Flere voldtekter i Oslo den siste tiden har dessverre aktualisert forslaget ytterligere. Unge jenter strømmer til selvforsvarskurs, og de tar en rekke forholdsregler før de går ut om kvelden. Dette er bra, men det er likevel synd at de føler at dette er nødvendig. Nå når sommeren nærmer seg, øker utelivet, og humøret stiger opptil flere hakk. Da burde alle kunne nyte lange lyse kvelder uten å være redde for å bli skremt eller skadet på noen som helst måte.

Trygghet er helt grunnleggende for et godt liv. Utrygghet fører med seg angst, søvnproblemer og økt sykkelighet generelt. Derfor er dette et usedvanlig viktig tema. Jeg vil derfor også appellere til våre kommunestyrer og lokalpolitikere om å ta denne diskusjonen lokalt.

Det er ingen tvil om at synlig politi er svært viktig og helt avgjørende. Der får regjeringen ta sitt ansvar for de manglene vi har der. Samtidig er det mange andre tiltak man kan gjøre lokalt for å bidra til å øke tryggheten for innbyggere og andre som oppholder seg i kommunen. Da handler det om opplyste veier og plasser, godt utbygd kollektivtilbud og nok drosjer. Det handler om gode fritidstilbud og gode holdninger. Mye av volden har dessverre sammenheng med overforbruk av alkohol. Derfor er det viktig å ha virkemidler som fungerer, og virkemidlene må brukes.

For Fremskrittspartiet har det vært viktig å gi gode og forutsigbare arbeidsforhold for dem som er seriøse i utebransjen. Samtidig er vi opptatt av at de som bryter loven, driver useriøst eller skjenker mindreårige eller allerede synlig berusede personer, skal det slås hardt ned på.

Nasjonale retningslinjer og sanksjoner har Fremskrittss-

partiet gjentatte ganger etterlyst fra helseministeren, uten at hun har syntes at dette er viktig nok.

Dagens ordning gir kommunene full frihet når det gjelder hvordan de vil gjennomføre sine kontroller. De kan selv bestemme hva som er alvorlig lovbrudd, og hva som kan karakteriseres som et mindre lovbrudd, og reaksjonene mot lovbruddet varierer voldsomt. Der noen kommuner gir en advarsel, vil en annen kommune inndra skjenkebevillingen. Et entydig strengt regelverk, likt for hele landet, ville gitt sterke signaler om viktigheten av at regelverket blir fulgt, og ville kunne medføre større respekt for det lovverket vi alle mener vi behøver overfor denne bransjen.

STAD-prosjektet fra Stockholm kan vise til kraftig reduksjon av overskjenking og vold samt nedgang i skjenking av mindreårige. Nye prosjekter som kan vise til gode resultater, bør vi kopiere. Vi trenger ikke å finne opp allting selv.

Fremskrittspartiet har etterlyst en innføring av STAD-prosjektet ved flere anledninger. Her har helseministeren vært noe lunken, men jeg velger å være optimist denne gangen, da helseministeren tross alt ikke avviser det.

Det er også positive signaler når en samlet komité ber om at STAD-prosjektet innføres i storbyene i løpet av neste år. Om man ønsker resultater, må man også foreta seg noe. Det er tross alt ingen politisk uenighet om at alle skal føle seg trygge, og at overforbruk og uvetting bruk av alkohol er et problem for den enkelte og for samfunnet.

Fremskrittspartiet vil støtte forslagene nr. 3, 4, 5 og 6 som ligger i saken.

Anders B. Werp (H) [19:02:36]: Dette er en positiv sak, og det er et bra initiativ fra forslagsstillerne. Den har jo et ruspolitisk utgangspunkt, og det er grundig debattert allerede. Jeg viser også til Høyres merknader i saken.

Når jeg ba om ordet, var det kanskje først og fremst for å peke på at saken også inneholder vesentlige justispolitiske elementer, særlig knyttet til forslagene nr. 3, 4, 5 og 6.

I forslag nr. 3 tar forslagsstillerne opp betydningen av tilstedeværende politi som et forebyggende element og trygghetsskapende element i seg selv. Det er Høyre hjertens enig i.

I forslag nr. 4 tar forslagsstillerne opp måleparametrene for politiets arbeid. Det er et tema som har vært debattert flere ganger fra Stortingets talerstol med god grunn, fordi de parametrene som ligger der i dag, er knyttet til politiets saksbehandlingstid og oppklaringsprosent. Det er vel og bra. Begge de to er viktige, men de har noen sideeffekter som det også er viktig å være klar over, ikke minst når vi snakker om ruspolitikk. Som forslagsstillerne peker på, vil jo ikke de parametrene ta opp i seg og motivere til innsats i seg selv i forhold til forebyggende arbeid. Politiet gjør mye flott arbeid. De må foreta vanskelige og viktige prioriteringer hver eneste dag. Når man vet at man da blir målt ut fra saksbehandlingstid og oppklaringsprosent, er det dessverre ikke så underlig kanskje at det forebyggende elementet ofte gjør at noen saker havner nedover i køen.

Jeg vil også nevne i denne sammenhengen den tunge

og den organiserte kriminaliteten. Det er ressurskrevende saker, kompliserte, omfattende og tidkrevende saker, som heller ikke nødvendigvis blir fanget opp på en god måte av de eksisterende måleparametrene hos politiet. Den tunge og organiserte kriminaliteten har jo også betydning når vi snakker om ruspolitikk, for veldig mye av den illegale omsetningen av rusmidler skjer nettopp i regi av organiserte kriminelle miljøer. Så vi har alle, også i denne sammenhengen, en felles interesse av at vi fra samfunnets side bekjemper organisert kriminalitet. Det bør også stimuleres i sterkere grad i forhold til de måleparametrene politiet arbeider etter.

Forslagene nr. 5 og 6 går på nulltoleranse og redusert saksbehandlingstid i domstolene. Også det er forslag Høyre støtter, og som vi selv gjentatte ganger har fremmet forslag om her i Stortinget. Så vi støtter også disse.

Oppsummeringsvis framgår det da av mitt innlegg at Høyre i voteringen vil stemme for forslagene nr. 3, 4, 5 og 6.

Kjersti Toppe (Sp) [19:06:30]: Kristeleg Folkeparti fremmar eit veldig viktig representantforslag som omhandlar fleire tiltak for auka tryggleik i byane. Det er jo ei erkjening at for å få dette til krevst det tiltak på fleire felt, bl.a. lyssetjing, ordningar med gode taxikøar, synleg politi, osv. Alt dette må til for å få auka tryggleik i byane til å vera ein realitet.

Vi har opplevd dei siste åra at vi har hatt ein kraftig auke i skjenkebevillingar og skjenkestader. Regjeringspartia er einige med Kristeleg Folkeparti i at eit viktig tiltak for auka tryggleik er å redusera tilgjengelegheita til alkohol. Eg registrerer at det faktisk ikkje er alle parti som er einige i premissane for dette.

Vi har i førre saka debattert forslag til endring i alkohollova, og, for å gjenta, det er gode argument for å redusera skjenketider, og regjeringspartia vil komma tilbake til dette forslaget når SIRUS sitt forskingsprosjekt er avslutta, men det viktige er å styrkja kommunane og folkevalde sin kunnskap og praktisering av alkohollova. Vi har òg i ein merknad slått fast at STAD-prosjektet bør innførast i norske storbyar i 2012, og vi er einige om at politiet sine råd om sals- og skjenkjeløyve bør vera styrande. Gjennom endring i plan- og bygningslova har kommunane fått plikt til å ta kriminalitetsforebyggjande omsyn, og vi meiner òg at den nye folkehelselova, som regjeringa la fram førre fredag, vil bidra til styrking på dette feltet.

Når det gjeld å påleggja kommunane å utarbeida planar som inneber differenserte stengjetider for skjenkestadene, og gjennom forskrift påleggja kommunane å praktisera unntak frå alkohollovas normalskjenketid strengt i område med stor uro, er intensjonen god, men det bryt med den måten vi styrer alkoholpolitikken på i dag, der staten skal vera tydeleg og trekkja opp hovudlinjene innafor ei maksimalskjenketid f.eks., mens kommunane har ansvar for å utforma ein lokalt tilpassa alkoholpolitikk. Dette ansvaret må kommunane ta.

Eg ser og har erfart frå mi tid i kommunepolitikken at tiltak for auka tryggleik kan vera vanskeleg å fokusera på lokalt, fordi ein har ein tendens til å sjå på alt anna enn

skjenkjepolitikk. Ein ser på politi, på lysesjting, på kollektivtrafikk, på taxi og på rusfrie fritidstilbud. Men det er vanskeleg når det kjem til skjenkjepolitikken. Mi erfaring er at ein kjem ikkje unna skjenkjepolitikken som eit tiltak for å auka tryggleiken i byane. Det er eit paradoks, som det blei sagt i førre debatten, at mens ein innfører ein restriktiv politikk for røyking, har ein når det gjeld alkohol, vanskeleg for nasjonalt å vedta noko. Da viser ein til lokaldemokratiet. I lokaldemokratiet er erfaringa mi at ein stiller gruppene fritt og seier at det er eit samvitsspørsmål. Så kvar og ein av dei politiske partia har vel noko å ta fatt i for å få dette til å fungera betre.

Mitt engasjement for alkoholpolitikken fekk eg som nyutdanna lege, da eg jobba på Bergen legevakt, og frå studietida, da eg jobba på ambulansen i Bergen sentrum. Det er klart at dei som kom på legevakta med ein skade, frå utrygge miljø, ikkje kom fordi det var dårleg lysesjting i ei gate. Det er jo på grunn av alkohol og rus at dei som kjem på legevakta, treng hjelp. Det er veldig mange tragediar rundt omkring, nettopp på grunn av skjenkjepolitikk og alkohol og rus på seine nattetimar.

Filip Rygg (KrF) [19:11:39]: Vold, bråk og utrygghet preger flere av byene våre i helgene og på nattetid. Undersøkelser viser at hver tredje byborger er redd for å gå ute om kvelden.

Kristelig Folkeparti ønsker at folk skal kunne ferdes trygt i byen og gå hjem alene. Vi kan som samfunn ikke akseptere at flertallets frihet og livsutfoldelse begrenses av at et mindretall lager bråk og opptrer truende. Med dette som bakgrunn mener Kristelig Folkeparti at det er behov for å iverksette flere tiltak for å gjenopprette byene som trygge møteplasser.

En god kommuneøkonomi er en viktig forutsetning for gode levekår i byene. Gode skoler som inkluderer alle, gode fritidstilbud, et velfungerende barnevern som fanger opp dem som trenger hjelp og ekstra omsorg, samt oppsøkende tjenester er helt sentralt for å sikre det gode liv og lav kriminalitet. Samfunnet må først og fremst rette innsatsen inn mot å forebygge lovbrudd, uro og frykt. Politisk restriksjoner og sanksjoner kan aldri alene bli et godt svar på de ordens- og kriminalitetsmessige utfordringer som våre byer i dag står overfor.

Kristelig Folkeparti ønsker å tilrettelegge for et trygt og godt samfunn ved å satse bredt på tiltak og områder som fremmer trivsel, trygghet og gode liv. Vi mener imidlertid at byenes utfordringer må møtes med nye tiltak. Noe vil komme naturlig under det lokale selvstyret, mens andre forhold bestemmes og reguleres av denne sal. Denne debatten viser heldigvis at det er tverrpolitisk enighet om flere viktige tiltak, mens vi på noen, også de viktige, har stor uenighet.

Stortinget har allerede diskutert deler av dette forslaget da vi i dag også debatterte regjeringens forslag til endringer i alkoholloven. Her vil jeg, som i den forrige debatten, slå fast følgende: Fagfolkene, folk flest og Kristelig Folkeparti er enige om at en mer restriktiv alkoholpolitikk gir tryggere byer. Det var også regjeringspartiene for to år siden enige i.

Jeg vil gjerne spørre, siden det ble referert til SIRUS-rapporten: Hvis den rapporten bekrefter det de andre rapportene har sagt, nemlig at økt tilgjengelighet og skjenketider fører til økt vold, vil man da med den samme kunnskapen gå inn for Kristelig Folkepartis forslag om reduserte skjenketider?

Representantforslaget fra Kristelig Folkeparti handler om mer enn alkoholloven. Men ingen må la seg lure til å tro at rus ikke er en del av bildet når utrygghet skal bekjempes. Trygghet er fundamentalt for et godt bysamfunn.

Representantforslaget har seks konkrete forslag, hvor vi ønsker bl.a. at regjeringen sørger for at kunnskapsbaserte tiltak som innvirker på tilgjengelighet til alkohol, inngår i kommunale planer, men også at vi må ha en helt annen satsing på rusfrie treffsteder, kulturtilbud og konsertarenaer for ungdom over 16 år. I tillegg inviterer vi hele Stortinget til å be om et mer tilstedeværende politi, og enda viktigere: Vi ber regjeringen justere politiets måleparametre, slik at disse oppfordrer til økt forebyggende og trygghetsskapende innsats.

Videre vil jeg også nevne at vi ønsker at regjeringen tar tak i den lange saksbehandlingstiden i domstolene, og at regjeringen innfører som en generell strategi i politiet at det skal være nulltoleranse og rask bøtelegging for mindre alvorlige lovbrudd.

Jeg tar opp forslagene fra Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Representanten Filip Rygg har tatt opp de forslagene han refererte til. Presidenten har registrert at Høyre og Fremskrittspartiet støtter forslagene nr. 3, 4, 5 og 6.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [19:15:13]: Representantene tar opp et svært viktig tema. Trygghet i byene er sentralt i regjeringens arbeid for å tilrettelegge for et trygt og godt samfunn. En rekke av forslagene som fremmes, har vært til behandling i Stortinget tidligere, f.eks. Innst. S. nr. 217 for 2006–2007 som også dreide seg om tiltak for økt trygghet i byene. Noen forslag er, som det er sagt, også behandlet her i dag i forbindelse med Prop. 48 L om endringer i alkoholloven.

Jeg vil knytte noen kommentarer til sammenhengen mellom alkohol og skader. Ifølge Verdens helseorganisasjon er alkohol den nest viktigste risikofaktor til sykdom og tidlig død i høyinntektsland. Bare tobakk kommer foran. De siste årene har norske myndigheter gjort mye for å begrense omfanget av skader forbundet med alkohol. Som jeg har nevnt tidligere i dag i forbindelse med proposisjonen om endringer i alkohollovreguleringen, er det satset mye på å styrke kommunenes kontroll med salgs- og skjenkebevillinger. Det er også lagt til rette for at kommunene utarbeider rusmiddelpolitiske handlingsplaner, og det er utarbeidet informasjonsverktøy for kommunene.

I forrige uke la regjeringen frem forslag til en ny folkehelselov. Loven skal bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse og forebygger sykdom, skade eller lidelse. Loven pålegger bl.a. kommunene å ha oversikt over sine folkehelseutfordringer og sette inn nødvendige tiltak.

Det kan f.eks. være tiltak for å begrense befolkningens alkoholbruk.

Jeg vil også vise til at det arbeides med en stortingsmelding om rusmiddelpolitikken, og vi skal arbeide videre for å minske skadeomfanget knyttet til alkohol og andre rusmidler. Men for å lykkes er det helt nødvendig at også den enkelte kommune er seg sitt ansvar bevisst. Kommunen er nærmest til å peke på de lokale utfordringene og finne tiltak for å begrense disse.

STAD-prosjektet i Sverige har vært nevnt av flere. Der vil jeg vise til det jeg har sagt tidligere i dag, om at jeg har bedt Helsedirektoratet om å vurdere hvordan vi kan hente erfaring fra dette. Samtidig har jeg lyst til å understreke at STAD-prosjektets søsterprosjekt i Norge, Ansvarlig vertskap, ble innført i Bergen allerede i 2001 og er et prosjekt som dreier seg om opplæring av personalet på utesteder. Det er et samarbeid mellom serveringsstedene, mellom bransjen og politiet, og det er også et prosjekt som kan vise til gode eksempler. Dette er også i regi av Helsedirektoratet, som er tungt inne her. Det er tatt i bruk i mange byer. En av de siste byene mener jeg er Tønsberg. Så det er gode konsepter også å bruke i Norge, men da må kommunene ville det, for det som staten kan bidra med, er metoddikk til å gjennomføre dette. Det er opplæringsmaterieill, det er informasjonsmaterieill på alle områder, men så må kommunene faktisk ville ta det i bruk. Det er konsepter for dette hvis man bare ønsker å begynne.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Filip Rygg (KrF) [19:19:14]: Vil statsråden nå svare på om SIRUS-rapporten som kommer, kan føre til at regjeringen i denne stortingsperioden foreslår innskrenket maksimaltid for skjenking?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [19:19:27]: Som jeg har sagt tidligere, var det nettopp SIRUS som sa at vi faktisk manglet kunnskap om begrenset innskrenking av skjenketid i Norge. Derfor valgte regjeringen å avvente SIRUS-rapporten som kommer en eller annen gang, kanskje ved utløpet av dette året – det er i hvert fall det som er planen.

Når vi sier at vi skal avvente den omfattende undersøkelsen i 30 norske byer, mener vi selvfølgelig det, og så må vi jo gjøre vurderinger etter at vi har fått resultatene av undersøkelsen. Det nytter jo ikke å forhåndsannonse hva som skal være den endelige konklusjonen. Vi har nettopp bedt om denne rapporten for å kunne bygge på erfaring og kunnskap, og så får vi ta beslutningene etter det. Men det er ikke tvil om at dette er et viktig område for oss. Jeg har hørt noen antyde at dette er noe vi ikke tar alvorlig – det gjør vi!

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [19:20:41]: Jeg må si at jeg undrer meg litt over svaret til statsråden, for trygge byer handler om å kunne gå trygt hjem. Ett av forslagene går på mer synlig politi.

I går sa justisministeren veldig tydelig at han var veldig stolt over hva han hadde sagt før i denne sal, at politiet

istedenfor å bruke én time midt på natten i helgen heller kunne bruke fire til fem timer på dagtid til forebyggende arbeid – synlig politi. Det ville vært et veldig viktig tiltak å gjennomføre.

Så sier statsråden nå at hun ikke kan antyde hva hun vil gjøre dersom SIRUS-rapporten eller annen forskning viser at tidligere stopp av skjenking ville være fornuftig. For meg er det helt åpenbart at dersom tidligere stopp av skjenking fører til mindre bråk, mindre vold, må det jo gjennomføres. Er ikke statsråden enig i det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [19:21:41]: Jeg kommer til å gå nøye gjennom SIRUS-rapporten, nettopp fordi at de sa at her mangler vi kunnskap. Nå gjennomfører de en undersøkelse i 30 byer. Så er det selvfølgelig viktig å se på hva som faktisk står der.

Så lurer jeg jo litt på om Kristelig Folkeparti mener at staten skal sette alle begrensninger for norske kommuner, og at det ikke skal være noen lokal variasjon. Jeg ville synes det var kjempefint hvis kommunene hadde sluttet å skjenke kl. 23 og heller hadde variert sine skjenketider i forbindelse med festivaler, eller hadde variasjon på hverdag og helg. Det er fullt mulig for kommunene å gå inn for dette. Det er det full frihet til. Her dreier det seg om når man skal ha en maksimaltid. Men det vil vi selvfølgelig gå veldig nøye gjennom når SIRUS-rapporten kommer, for å se på hva den sier om nettopp dette punktet, som SIRUS nå sier de har for lite kunnskap om.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [19:22:44]: Ikke engang Kristelig Folkeparti har tatt til orde for at alle kommunene skal stenge kl. 23. Så jeg syntes det var interessant at helseministeren hadde vært veldig glad dersom alle kommuner hadde skjenkestopp kl. 23. Jeg synes faktisk det er litt tidlig.

Grunnen til at Kristelig Folkeparti har foreslått kl. 2, er nettopp at den tidligere helseministeren og justisministeren gang på gang har påpekt at det er en meget dyr time – en meget dyr time for samfunnet. Jeg ønsker å redusere de samfunnsmessige kostnadene, jeg ønsker å redusere overfallsvoldtektene, jeg ønsker å redusere vold i samfunnet, og jeg ønsker å bruke ressursene mer fornuftig. Kristelig Folkeparti er for en billig alkoholpolitikk, og den billigste alkoholpolitikken er en politikk som tar hensyn til at det er noen som misbruker alkohol.

For to år siden var det en kronikk i VG som den daværende helseministeren Bjarne Håkon Hanssen viste til:

«Internasjonal forskning viser en sammenheng mellom skjenketider og alkoholrelaterte skader, ikke minst voldsutøvelse. Når skjenketiden øker, får man mer vold og omvendt.»

Er ikke det internasjonal forskning og det den tidligere helseministeren sa, godt nok?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [19:23:52]: Internasjonal forskning er selvfølgelig viktig.

Det jeg i hvert fall mente å si med kl. 23, var at jeg ikke hadde hatt noe imot det. Men jeg sier at det er opp til

kommunene. Kommunene må selv velge hvor lenge de vil ha åpent, og hva de selv finner riktig. Her dreier det seg om når du skal sette maksimaltid, og hvem skal bestemme den.

Så har jeg også sagt at når det gjelder SIRUS – de viser til internasjonal forskning – sier de at det er liten erfaring i Norge. Det dreier seg tross alt om – som i Bergen, der de har innskrenket en halv time – hvilken erfaring man har, og at man må se på den erfaringsbasen for å kunne danne grunnlag for de beslutningene vi tar. Så får vi ta stilling til når maksimal skjenketid eventuelt skal være.

Presidenten: Replikskiftet er omme.

Karin Yrvin (A) [19:24:58]: Trygghet i sentrum av storbyene er en forutsetning for levende og trivelige byer, og en del av det å ha trivelige byer handler om alkoholservering.

Det er viktig å ha gode tiltak mot de uønskede sidene ved denne serveringen. Det er, som statsråden har påpekt, kommunene som har ansvaret for å utforme en lokalt tilpasset alkoholpolitikk, og det ansvaret er kommunene nødt til å ta.

23. november i fjor viste NRK Brennpunkt at berusede personer lett får servert alkohol på utesteder i Oslo, mens de påseglede i Stockholm måtte slukke tørsten med annen drikke. Dagen etter la Actis fram tall som viste at fra 2008 og fram til i dag har Oslo kommune skrevet 141 rapporter om utesteder som overskjenket, men få mistet bevillingen som følge av denne skjenkingen.

Også Oslo politidistrikt har kommet med kritikk av byrådets skjenkepolitikk. Politiet mener at prinsippet om skjenkebevilling skal være at det er lett å få og lett å miste, og at dette ikke har gjennomslagskraft i høyrestyrte Oslo. Næringsinteressene går foran. Også kampen mot svart økonomi kritiseres av politiet. Politiet sier at næringsetaten er kjent med at bruk av bakmenn og stråmenn er utbredt, men at de har problemer med å bevise det og dermed problemer med å nekte å innvilge søknadene. Noen advokater sender inn søknader etter fullmakt. De vil ikke opplyse om hvem de representerer, på grunn av taushetsplikten. Er ikke det noe som burde endres?

I Oslo bør en ha flere kontroller og bruk av sanksjoner. De seriøse aktørene i utelivet er ikke tjent med at det er useriøse aktører på banen. Så hvilken del av næringen er det byrådet i Oslo tjener?

Prosjektet i Stockholm, STAD, har vært nevnt. Det har redusert volden med 30 pst., og det har redusert overskjenking samt skjenking til mindreårige. De som får skjenke lenge i Stockholm, har en langt tøffere kontroll og krav enn de som stenger tidligere. Det er bra at det nå skal innhentes lærdom fra dette prosjektet.

Andre prosjekter er også i gang. I Fredrikstad har en med suksess arbeidet med prosjektet Ansvarlig Vertskap.

Det er mulig å gjøre byene tryggere, men da må kommunene ha en aktiv politikk for å sette handlingsplaner for tryggere byer ut i livet.

Bent Høie (H) [19:27:30] (komiteens leder): Jeg synes at representanten Karin Yrvins innlegg var en god illustrasjon på hvorfor Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener at denne type diskusjoner hører hjemme i bystyret. Det hadde vært et utmerket innlegg i Oslo bystyre, på samme måten som debatten mellom helseministeren og representanten Rygg om skjenketidene i Bergen hadde vært en utmerket debatt i Bergen bystyre.

Jeg har deltatt i skjenkedebatter i en liten kommune med 6 000 innbyggere og i en stor kommune med over 100 000 innbyggere, og nivået på skjenkedebattene i de kommunestyrene er om lag på samme nivå som skjenke-debatten har vært her i Stortinget i dag. Jeg vil overlate den type diskusjoner og avgjørelser i trygge hender til landets lokalpolitikere. Jeg tror at de har en like god og innsiktsfull måte å diskutere den type spørsmål på som Stortinget har etter dagens erfaring.

Grunnen til at jeg tok ordet, var at det både i den forrige debatten og i denne debatten har spredd seg en oppfatning om at innskrenkningen i røykeloven ble gjort som et resultat av at man ønsket å drive et folkehelsearbeid. Det er ikke korrekt. Som saksordfører for røykeloven vil jeg minne om at grunnen til at Stortinget innførte røykeforbud på serveringssteder, var knyttet til at de ansatte i hotell- og restaurantbransjen på det tidspunktet var de eneste ansatte i Norge som ikke hadde et vern mot røyking på sitt arbeidssted. Det var begrunnelsen. Det fantes ikke noe vitenskapelig grunnlag eller noen forskning som kunne tilsi at det var grunnlag for Stortinget å akseptere at ansatte i denne næringen hadde et annet arbeidsvern enn ansatte i andre næringer. Det var begrunnelsen for at stortingsflertallet fjernet det unntaket som var for restauranter og serveringssteder når det gjaldt røykeforbud på arbeidsplassen.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [19:29:45]: Det er ikke meningen å dra ut debatten, men etter replikkvekslingen med helseministeren ønsker jeg å ta et innlegg.

Bakgrunnen er at Kristelig Folkepartis mål for samfunnet er livskvalitet. Det å kunne gå trygt rundt på kvelden – eller generelt – er et av de viktigste målene på livskvalitet. Når vi i dag diskuterer et forslag om trygge byer, er jeg litt skuffet over at noen av de viktigste punktene, som jeg vet regjeringen egentlig er for – i alle fall har vært for – blir bevisst valgt utsatt på grunn av interne stridigheter. Man har tidligere i dag hørt sitater, og det er referert til både det ene og det andre, der man har forskjellige standpunkter fra regjeringspartiene. Jeg mener at det er viktige punkter og forslag som i dag diskuteres, enten det er synlig politi eller bedre virkemidler for politiet sånn at de kan være med på å skape trygge byer. Nå har vi diskutert skjenketidene, men vel så viktig er det hvordan man slår ned på brudd på skjenkeloven.

Når jeg i replikkvekslingen med helseministeren opplever at internasjonal forskning ikke lenger betyr noe, og heller ikke sammenhengen mellom åpningstid og skjenketid og forbruk og misbruk, overrasker det meg ganske mye. Jeg vil si at når representanten Høie sier at skjenkedebatten burde høre hjemme i kommunestyrene, over-

rasker det meg også litt. Så langt jeg vet, er Høyre for at maksimumsgrensen på skjenketidene skal være kl. 03, i alle fall er andre partier for det, og innenfor denne maksimumsgrensen er det lokal handlefrihet. Jeg er helt enig med helseministeren, og jeg er glad for at det er lokale variasjoner. Selvsagt skal kommunestyrene kunne diskutere det lokalt. Det er opp til dem å avgjøre når skjenketiden skal settes, innenfor en ramme. Kristelig Folkeparti er klar og tydelig på at den rammen burde settes til kl. 02. Det var den tidligere helseministeren klar på, det er justisministeren klar på – han får bare ikke gjennomslag i regjeringen.

Derfor er jeg lei meg for at dagens debatt, der jeg vet at det egentlig er enighet, ender med enda en utsettelse. Men jeg kan akseptere utsettelsen dersom SIRUS-rapporten og forskningen viser at det er en sammenheng, som internasjonal forskning viser, som jeg er helt overbevist om er til stede, og at regjeringen da velger å gjøre det grepet den foreslo, nemlig å redusere skjenketiden fra kl. 03 til kl. 02. Da er utsettelsen grei. Men heller ikke det kunne helseministeren svare på i replikkvekslingen med representanten Rygg, og det skuffer meg.

Henning Warloe (H) [19:32:47]: Jeg tilhører dem i salen som som lokalpolitiker tidligere i livet har deltatt i et stort antall skjenkedebatter. De er jo ofte relativt forutsigbare, bl.a. fremsettes det ganske bombastiske påstander som vi nå vet mangler – skal vi si – forskningsmessig grunnlag. Det var jo bl.a. TV 2 som satte et betimelig søkelys på sammenhengen mellom bl.a. skjenketider og vold i byene. Nå fremsettes det jo påstander her i salen og i debatten i dag, både i denne saken og i en tidligere sak, som gir et inntrykk av at folk flest opplever stor utrygghet når de ferdes i byen. Jeg tror at den type oppfatning først og fremst gjør seg gjeldende hos folk som ikke ferdes i byen, men som kanskje har sin virkelighetsoppfatning basert på noen tv-reportasjer osv., på samme måte som andre dramatiske hendelser som ofte har en tendens til å prege nyhetsbildet i betydelig grad, kanskje oppfattes annerledes av dem som opplever det. Selv tilhører jeg dem som synes det er kjekt å kunne benytte byens tilbud, enten det er her i denne byen eller i min utmerkede hjemby Bergen. Det er blitt referert til Bergen av flere i denne debatten. Det har med jevne mellomrom naturligvis også vært politiske debatter i Bergen om sammenhengen mellom skjenketid og uønsket adferd eller vold og andre slike hendelser.

Det som må være helt klart, er at skjenkenæringen er vel den mest gjennomregulerte og kontrollerte næringen i Norge. Nå har vi altså ikke atomkraftindustri i Norge, og det skal vi kanskje være glad for akkurat nå. Hadde vi hatt det, ville den næringen sannsynligvis vært mer gjennomregulert og kontrollert enn skjenkenæringen. Men sånn som det er nå, kan jeg ikke tenke meg noen næring i Norge som er mer kontrollert.

Da blir det jo å skyte på pianisten hvis man mener at den næringen skal bære ansvaret for alt som skjer knyttet til enkelte menneskers problemer med omgang med alkohol og andre rusmidler. Man må også være klar over at veldig mange av de sakene som jeg har sett referert, og som jeg har diskutert med politifolk, dreier seg om en kombi-

nasjon av ulike rusmidler. For eksempel er det et problem et unge menn som bruker dopingmidler til kroppsbygging og trening, i møte med alkohol får store problemer med å takle sin aggressivitet, spesielt også hvis man har andre diagnoser. Den type problemstillinger kan ikke en seriøs skjenkenæring ta ansvaret for.

Så vil jeg til slutt si at jeg synes egentlig det er litt trist at skjenkedebatter også her i Stortinget, slik som det ofte er i kommunestyrene, er monopolisert av helsepolitikkerne, og at andre ikke kan ta del i dem.

Dag Terje Andersen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Filip Rygg (KrF) [19:36:25]: Jeg er i den heldige situasjon at jeg tidligere har fått lov til å diskutere nettopp skjenkepolitikk med representanten Warloe i et bystyre. Det har vært en stor fornøyelse. Det er også en stor fornøyelse å få lov til å gjøre det i denne sal.

For meg blir det ganske avslørende når man ber om at næringsinteresser skal vurderes, fordi dette er i all hovedsak først og fremst et helse spørsmål, når vi vet hvilke skadevirkninger det har. Det har også sammenheng med hvor i lovverket det ligger plassert.

Vi vet at tallene er ganske tydelige. Så kan man alltid diskutere at flere ting henger sammen med hverandre. Det er også hensikten bak forslaget vi behandler i dag, at det er en helhet. Det er en helhet når vi skal diskutere trygghet i byene, men der inngår også rus, og der inngår også regulering av skjenketider. Det Kristelig Folkeparti er opptatt av nå, er at når den nye kunnskapen kommer, som statsråden har pekt på, må det få en konsekvens. Nå må det ikke bli slik, som i denne debatten, at man ikke vil tro på det. Da må det være sånn at det får en konsekvens, slik at vi kan skape tryggere bysamfunn.

Henning Warloe (H) [19:37:55]: Jeg antar det er upopulært å ta ordet så sent i debatten, når alle ønsker å komme seg hjem – kanskje for bl.a. å nyte et godt glass vin eller noe sånt hjemme. Det er jo der det meste av alkoholinntaket skjer, som også andre debattanter har vært inne på i denne debatten. Det mener jeg det er viktig å huske på, og jeg mener det er viktig å huske på at for folk flest handler det å kunne benytte seg av en bys uteliv – eventuelt å kunne nyte et glass hjemme eller i andre sammenhenger, på andre arenaer – om noe som er hyggelig, det handler om noe som er sosialt. Jeg vet ikke hvor mange og nitti prosent av Norges befolkning som håndterer dette fullt ut tilfredsstillende, til og med representanter fra Kristelig Folkeparti.

Det er altså noen få som ikke klarer dette, og som har et problem. Det problemet må naturligvis adresseres.

Men jeg er veldig skeptisk til at Filip Rygg og andre fra Kristelig Folkeparti – det var vel Kjell Ingolf Ropstad – refererer til livskvalitet og det gode liv. Hvis man skal politisk definere hva som er det gode liv, tror jeg at jeg vil ha en annen oppfatning av det enn representanter fra Kristelig Folkeparti. Hvis Kristelig Folkepartis alkoholpolitikk skulle gjennomføres i Norge, ville jeg personlig valgt et

annet land å bo i. Så pass sterkt må det kunne sies. Det betyr at når man definerer den type begreper – folks gode liv og livskvalitet – må man være svært forsiktig, for man må ha respekt for at folk er forskjellige. I Høyre er det i alle fall slik at vi er opptatt av at folk er forskjellige og selv må kunne få definere hva som er livskvalitet og et godt liv.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 15.

(Votering, se side 3635)

Sak nr. 16 [19:39:46]

Innstilling fra helse- og omsorgskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgen Bekkevold, Laila Dāvøy, Rigmor Andersen Eide, Dagfinn Høybråten og Kjell Ingolf Ropstad om å legge ned de regionale helseforetakene og omgående å fryse alle omstillingsprosesser i lokalsykehusene (Innst. 287 S (2010–2011), jf. Dokument 8:54 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 medlem av regjeringen.

Videre blir det foreslått at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Are Helseth (A) [19:40:54] (ordfører for saken): Vi behandler her flere forslag fra Kristelig Folkeparti knyttet til driften av vår spesialisthelsetjeneste, og det mest vidtrekkende forslaget er å legge ned de regionale helseforetakene.

Sykehusreformen med etableringen av regionale helseforetak og helseforetak utenfor forvaltningen har fungert i knappe ti år. Det er i perioden høstet mange positive erfaringer, og modellen har vært i utvikling. De regionale helseforetakene har gjennomført mange nødvendige oppgave- og funksjonsfordelinger mellom våre sykehus. Dette har vært nødvendig på bakgrunn av stor faglig medisinsk-teknisk utvikling i perioden. Det har vært en betydelig økning i pasientbehandlingen i perioden og gradvis bedring i økonomistyringen fram mot balanse i alle fire helseregioner i 2010.

Investeringsnivået i sykehusene er doblet siden fylkeskommunene eide sykehusene, og flere store sykehusprosjekter er vedtatt i perioden. Dette skaper et grunnlag for at ledelse, tillitsvalgte og ansatte nå kan ha sin hovedoppmærksomhet på kvalitet, korte ventetider, pasientsikkerhet og samhandling med primærhelsetjenesten, Nav og andre.

I alle vestlige land er det debatt om organisering og styring av spesialisthelsetjenesten. Hos oss er ett av temaene i debatten om vi skal ha et regionalt nivå med eget styre, slik helseforetaksloven foreskriver. Grunnleggende er dette en debatt om demokratisk styring av sektoren. Vår styringsmodell har vært i utvikling gjennom perioden, bl.a. ved at styremøtene er blitt åpnet for allmennheten, og at flertallet av de eieroppnevnte styremedlemmer nå oppnevnes etter forslag fra kommunestyre og fylkesting.

Forslagsstillerne fra Kristelig Folkeparti mener at de regionale helseforetakene bør legges ned, og at Helse- og omsorgsdepartementet bør overta noen av de oppgavene som regionforetakene i dag utfører. Forslagsstillerne mener det ikke er hensiktsmessig med etablering av et nytt direktorat. Denne vurdering tiltres av en samlet komité, med unntak av Fremskrittspartiet, og samme flertall er av den oppfatning at dagens helsedirektorat heller ikke er et naturlig alternativ for direkte styring av helseforetakene.

Når det gjelder substansen i forslaget, vil regjeringspartiene vise til regjeringens plattform om at de grunnleggende prinsippene ved helseforetaksmodellen skal videreføres, men at det vil bli satt i gang et utredningsarbeid i denne stortingsperioden med sikte på ytterligere forbedringer i modellen.

Helseforetaksmodellen har vist seg å være robust, har levert gode resultater på mange områder, og modellen er laget for politisk styring. Jeg kan ikke se at forslagsstillerne fremviser en alternativ modell som gir mulighet for tilsvarende trygg styring av spesialisthelsetjenesten.

Vår modell med helseforetak regionalt og lokalt gir alle muligheter for klok politisk styring med sektoren. Vi har tydeliggjort denne styringen, bl.a. ved å gjennomføre hyppigere foretaksmøter, stille tydelige krav til måloppnåelse på politisk prioriterte områder i oppdragsdokumentene, varslet en evaluering av de regionale helseforetakene og at endringer i antall foretak og opptaksområder kun kan foretas i foretaksmøte. Det er i år gitt tydelige politiske bestillinger i oppdragsdokumentene knyttet til f.eks. bedre kvalitet i behandlingen, kortere ventetider, reduksjon i ufrivillig deltid, flere lærlingplasser og mer forutsigbarhet for ideelle aktører.

I tillegg til dette vil vi arbeide med tiltak for å styrke samarbeidet mellom lokale myndigheter og sykehusene.

Per Arne Olsen (FrP) [19:45:24]: La oss alle være enige om at Norge står overfor viktige prioriteringer for å sikre at helsetjenester blir gitt til dem som trenger det mest, og at det utvikles et likeverdig tilbud i hele landet. La oss også være enige om at de regionale helseforetakene mangler nødvendig legitimitet til å foreta viktige grep for å sikre hensiktsmessig drift og økt ressurskontroll.

Fremskrittspartiet mener at det er grunnlag for å fjerne det dyre og byråkratiske mellomleddet som de regionale helseforetakene har blitt, eller det som representanten Helseth omtaler som en trygg styringsmodell.

Forslagsstillerne mener at dagens struktur også i utstrekkelig grad synes å ivareta behovet for best mulig utnyttelse av de totale helseressursene, og at dette peker i retning av behov for både desentralisering og ster-

kere nasjonal samordning – to tanker i hodet samtidig.

Da er vi ved sakens kjerne. For toget går faktisk nå. Det går i dag. Det er ikke, som Senterpartiet forsøker å gi inntrykk av, mulig å reversere dette. Kompetansemiljøer kommer til å bli splittet opp og flyttes. Usikkerhet er skapt. Toget er snart gått, og det kommer altså ikke tilbake.

Jeg er ikke enig med statsråden og regjeringen. Jeg mener at regjeringen gjør tilbudet dårligere når de nå i realiteten nedlegger gode tilbud i distriktene. Sentralisering av noen viktige oppgaver, hvilket alle er enige om, er ikke etter vår oppfatning en god grunn til å legge ned lokalsykehus, og det i et historisk raskt tempo. Fremskrittspartiet mener at det er et bevisst valg fra denne regjeringen og følger som en direkte konsekvens av at man ikke er villig til å definere hva et lokalsykehus skal inneholde av tjenester. Det virkelig store paradokset er at det faktisk er flertall i denne sal for å definere nettopp dette. Også i denne saken er det altså Senterpartiet som bidrar til at Stortinget ikke fatter de vedtak som det er flertall for, og som Senterpartiet visstnok da er enig i.

Men én ting skal statsråden ha, og det er at hun mener dette. Hun står for politikken. Selv om den opplagt er upopulær og man taper stemmer i deler av landet – og det er sikkert ikke lett – fortjener det faktisk respekt.

Senterpartiet, derimot, bidrar til en politikk som de sier de er uenige i, samtidig som de forsøker å gi inntrykk av at de er enige med oss. De står på tv og hevder at de er uenige, de hevder at toget ikke er gått, og at de vil kjempe. Dette er feil. Dette fører folk bak lyset og bidrar ikke til troverdighet.

Sannheten er at toget går nå, og det går takket være Senterpartiet. Det er Senterpartiet som sier at de vil fjerne de regionale helseforetakene, det er Senterpartiet som sier at de vil definere hva et lokalsykehus skal inneholde, og det er Senterpartiet som sier at de vil beholde lokalsykehus. Alle disse sakene kan vi faktisk vedta i denne sal, og vi tar Senterpartiet på alvor, men de sørger faktisk for at det motsatte skjer av hva de selv hevder.

I dag viser de for all verden at det bare er prat og intet annet.

Når det gjelder lokalsykehus, føler jeg meg ganske overbevist om – dessverre – at Senterpartiet kommer til å bli husket som det partiet som for å spare mest fjernet flest på kortest mulig tid.

Stortinget kan faktisk i dag fryse alle omstillingsprosesser i lokalsykehusene. På denne måten ville man i alle fall midlertidig sørget for at eksisterende tilbud på Eid, i Lærdal og flere steder besto.

De rød-grønne partiene, og da spesielt Senterpartiet, har altså muligheten i dag. Og det er ikke bare Senterpartiet, vi ser lokale representanter fra Arbeiderpartiet som også i dagens aviser er ute og gir inntrykk av at de vil stoppe nedleggelse, eller i hvert fall fjerning, av virksomheter i lokalsykehuset på Kongsberg – sågar stortingsrepresentanter i denne sal. Men det er i dag toget går. Det er i dag saken gjelder. Frys omstillingsprosessene i dag, eller for evig tid hold munn!

Jeg vil med dette fremme de forslag som er referert i

innstillingen, og også bare redegjøre for at vi ikke støtter forslag nr. 5, fra Venstre, da vi anser det dekket av våre forslag.

Presidenten: Representanten Per Arne Olsen har tatt opp de forslag han refererte til.

Bent Høie (H) [19:50:38] (komiteens leder): Jeg tror dagens debatt kun vil ha historisk interesse, og da vil det i tilfelle være for å gå tilbake til denne innstillingen og allerede der se skissen av det som blir det framtidige styrings-systemet for norsk helsevesen. For det er helt åpenbart at så lenge det kun er ett parti i denne sal, nemlig Arbeiderpartiet, som fortsatt støtter dagens styringsmodell, er det jo ikke spørsmål om det blir en endring, men om når det blir en endring. Sannsynligvis vil det bli relativt kjapt etter stortingsvalget i 2013. Den styringsmodellen som vi har i dag, har altså ikke tilslutning fra noe annet parti enn Arbeiderpartiet.

I denne innstillingen skisseres det en alternativ styringsmodell. Den alternative styringsmodellen baserer seg på to helt vesentlige elementer. Det første elementet er at Stortinget behandler en nasjonal sykehusplan som en del av den nasjonale helse- og omsorgsplanen. Vi har jo nå, sist fredag, fått regjeringens svar på det ønsket, og det er igjen en nasjonal helse- og omsorgsplan som ikke i noen særlig grad beskriver hvordan spesialisthelsetjenesten i Norge konkret skal utvikle seg, og spesielt ikke er det en nasjonal sykehusplan. Det er et forsøk på å definere hva som er et lokalsykehus. Der er listen lagt sånn at det akkurat går å definere sykehusene slik de vil være etter de omstillingene som nå pågår innenfor den listen. Derfor vil Soria Moria-erklæringen kunne sies å være opprettholdt.

Men det gis ikke noe forsøk på å definere hva andre typer sykehus skal inneholde. Nei, det sies i Nasjonal helseplan at det skal forskriftsfestes. Ved å forskriftsfeste det holder man det på betryggende armlengdes avstand fra denne sal, og dermed kan man fortsatt ha den typen diskusjoner bak lukkede dører internt i regjeringen, selv om de dørene etter hvert blir slått opp på vid gap av de enkelte medlemmene av regjeringen.

Den alternative modellen er å fastsette de viktige spørsmålene i en nasjonal helseplan, i en nasjonal sykehusplan, sånn at det er forankret her i Stortinget. Da er det ikke noe behov for de regionale helseforetakene. De fire regionale helseforetakene, som i dag i realiteten driver opptil fire forskjellige typer helsepolitikk i dette landet, vil da være overflødige. De vil være et byråkratisk mellomledd mellom en nasjonal helseplan som forankres i Stortinget, og robuste, beslutningsdyktige styrer ved de lokale sykehusene.

Det er også bakgrunnen for at Høyre støtter forslaget om at en punkt 1) oppretter en nasjonal helse- og omsorgsplan, og punkt 2) at man legger ned de regionale helseforetakene.

I denne debatten er det enkelte, spesielt representanten Toppe fra Senterpartiet, som prøver å skape et inntrykk av at Høyre var pådriver for den styringsmodellen som vi har i dag. Det er ikke korrekt, så jeg vil anbefale at represen-

tanten Toppe og de andre som lever i den villfarelsen, går tilbake igjen og leser odelstingsproposisjonen om ansvarsreformen. Der vil en se at Høyre la fram et helhetlig annet forslag som innebar at en skilte driftsstyringen av sykehusene ut fra det som den gang ble kalt forvaltningsstyringen, nettopp fordi man mente at det var behov for en forvaltningsstyring, altså en politisk styring, av de viktige spørsmålene knyttet til hvordan sykehusstrukturene og spesialisthelsetjenesten skulle se ut i Norge, da man mente det var feil å organisere det i en foretaksmodell etter modell av aksjeloven. Det var imidlertid en modell som Arbeiderpartiet fremmet, som de fikk flertall for sammen med Fremskrittspartiet, og som Høyre støttet subsidiært fordi vi mente det var viktig å bidra til å få et statlig ansvar for spesialisthelsetjenesten.

Det som dette dreier seg om, er om spørsmål som befolkningen oppfatter som livsviktige, skal tas av folkevalgte politikere eller av ansiktsløse byråkrater. Fra Høyres side er dette spørsmål som hører hjemme i demokratisk valgte organ, fordi det er nettopp denne typen spørsmål velgerne legger stor vekt på når de går til valg og velger sine representanter. I dag foregår det et svarteperspill som minner veldig sterkt om det svartepersillet som også foregikk da fylkeskommunene hadde ansvaret for sykehusene.

Geir-Ketil Hansen (SV) [19:56:11]: De forslagene som ligger til behandling her i dag, er alle i sin helhet en del av den nasjonale helseplanen som nå ligger til behandling i helsekomiteen, så det naturlige hadde vært å ta denne debatten i forbindelse med behandlingen av Nasjonal helseplan.

Jeg skal berøre bare ett av forslagene som har vært debattert, nemlig forslaget om at Stortinget skal be regjeringen om å legge ned de regionale helseforetakene. En slik beslutning vil innebære en betydelig sentralisering av organiseringen av spesialisthelsetjenesten i dette landet. Regionaliseringsprinsippet, slik spesialisthelsetjenesten er bygd opp, betyr at det legges et befolkningsperspektiv på planlegging og organisering av helsetjenesten. Det bygger på at helsetjenesten er organisert i innbyrdes nivåer i helseregionene. Det er bygd opp en arbeidsdeling i regionene for å dekke mest mulig av befolkningens behov for spesialisthelsetjenesten. Det er også bygd opp i helseregionen en intern infrastruktur for samarbeid. Det gjelder på områder som IKT, syketransport, ambulanse, innkjøpsordninger og ikke minst faglige nettverk. Og det er etter hvert bygd opp en betydelig regional planlegging og lederkompetanse.

I Norge dekkes 95 pst. av befolkningens behov for spesialisthelsetjeneste i helseregioner.

Det blir av og til hevdet at Norge med sine 4,5 millioner innbyggere ikke er større enn en bydel i London og derfor ikke trenger flere enn to nivåer, og kanskje noen mener bare ett. Poenget er at Norge er ikke London. Norge er et geografisk langstrakt land, større enn Italia, med store geografiske forskjeller i befolkningsgrunnlag, forskjeller i avstander, forskjeller i klima osv.

Da et det grunn til å spørre seg hvordan man kan tro at utbyggingen av helsetjenesten til befolkningen i et land

med så store forskjeller, med sykehusstruktur og lokalsykehusproblematikk, skal løses bedre i en sentralisert organisering, i en sentralisert sykehusadministrasjon, enn ved dagens organisering? Det vil jo bety større avstand mellom dem som styrer, og dem som blir styrt. En statlig sykehusadministrasjon, eller sykehusdirektorat, som også blir foreslått, vil ikke kunne ha den samme nærheten til de virksomhetene som skal styre som en regional administrasjon med en regional organisering.

Det pågår en kritisk debatt om helseforetaksloven og loven i sin alminnelighet, en kritisk debatt om helseforetakenes legitimitet, en debatt om hvor viktige politiske beslutninger skal tas hva angår regionalpolitikken. Skal de tas i foretaksstyrene eller i Stortinget? Det er en viktig debatt.

Jeg er veldig glad for at regjeringspartiene har besluttet at det skal foregå en evaluering etter ti år med helseforetaksloven. Da vil disse spørsmålene komme opp. Men det er grunn til å understreke at det ikke er nødvendig å legge ned det regionale nivået for å kunne etablere et med tydeligere og sterkere politisk styring. Det er overhodet ingen forutsetning. Da vil jeg vise til at våre naboland i Norden har en regional organisering, de bygger sin spesialisthelsetjeneste på regionaliseringsprinsippet. Det er det normale også i det øvrige Europa. Man har tre nivåer, og skulle vi avvikle den regionale dimensjonen, den regionale organiseringen, ville vi framstå som annerledeslandet i Europa.

Kjersti Toppe (Sp) [20:00:38]: Kristeleg Folkeparti ber regjeringa fremma forslag om å leggja ned dei regionale helseforetaka, å utarbeida ein nasjonal sjukehusplan som del av Nasjonal helse- og omsorgsplan og å frysa pågåande omstillingsprosessar i lokalsjukehusa inntil ein nasjonal sjukehusplan er utarbeidd.

Senterpartiet var, som Kristeleg Folkeparti, imot statleggjing av sjukehusa, og var og er imot foretaksmodellen. I Soria Moria-erklæringa hadde vi forplikta oss til at foretaksmodellen skal vidareførast i denne stortingsperioden. På Senterpartiet sitt landsmøte sette partiet ned eit utval som skal leiast av Marit Arnstad, og som skal sjå på endringar av styringa av spesialisthelsetenesta.

Vi kjem nok ikkje berre til å sjå på styring og konkrete alternativ til foretaksmodellen, men òg på finansieringa og marknadstankegangen som er dominerande i spesialisthelsetenesta i dag.

Til forslaget om å frysa pågåande omstillingsprosessar i lokalsjukehusa er det ingen hemmelegheit at dette er noko Senterpartiet har arbeidd for. Forslaget er mindre aktuelt no, sidan Nasjonal helse- og omsorgsplan allereie er fremma av regjeringa.

Til forslaget om at det skal utarbeidast ein nasjonal sjukehusplan, har landsmøtet til Senterpartiet i ein uttale gått inn for dette. Eg trur at på sikt er dette noko som vil kunna arbeida seg fram. Senterpartiet har vore oppteke av å sikra at Nasjonal helse- og omsorgsplan vert utvikla til ein meir operativ reiskap for prioriteringar innanfor dei samla helsetenestene. For å sikra ein reell prioriteringsdebatt er det slått fast i Soria Moria at fylkeskommuna-

ne skulle involverast i ein høyringsrunde. Dette kan vareta litt av den same intensjonen som ligg bak ein nasjonal sjukehusplan.

Eg er sikker på at debatten om både styring av spesialisthelsetenesta, nasjonal sjukehusplan og omstillingsprosessane i lokalsjukehusa er noko som Stortinget vil koma tilbake til ved behandling av Nasjonal helse- og omsorgsplan. Såleis går ikkje toget i dag.

Bent Høie har rett i at Høgre ikkje var ein pådrivar for foretaksmodellen, slik Framstegspartiet var. Men Høgre var tross alt med på ta sjukehusstyringa vekk frå folkevalde organ – frå fylkeskommunen over til ein statleg modell.

Til slutt i innlegget mitt har eg lyst til å takka for all kritikk som er sett fram mot meg og Senterpartiet. Det er til dels berettiga. Det verste med denne saka er likevel ikkje kritikken frå andre parti i denne salen. Den verste kritikken i denne saka får vi frå våre veljarar.

Filip Rygg (KrF) [20:03:43]: Lokalsykehusene er en viktig del av norsk helsetjeneste. De er en trykghetsbase som har sine fortrinn i nærhet, breddekompetanse og lokalkunnskap. For lokalsykehusenes brukere, innbyggerne i nærmiljøet og for de ansatte er dagens debatt viktig. Ikke mindre trist er det at vi i denne saken, som i en del andre saker, nå får vedtak som ikke stemmer overens med uttalte standpunkter fra flertallet i denne salen.

Kristelig Folkeparti mener at lokalsykehusene må utvikles i takt med ny medisinsk kunnskap, ut fra geografiske forhold, ny infrastruktur og teknologiske løsninger. Allerede i 2007 fikk daværende helse- og omsorgsminister Sylvia Brustad en rapport på sitt bord, rapporten Lokalsjukehusenes akuttfunksjoner i en samlet behandlingsskjede. Denne ga klare råd om å forskyve ressurser fra spesialiserte sykehus mot lokalsykehusene. Rapporten foreslo også definisjoner av lokalsjukehus, slik flere i denne salen har tatt til orde for, med akuttfunksjoner og lokalsjukehus med tilpassede akuttfunksjoner, som f.eks. lokalsjukehusene i Mosjøen og Nordfjordeid. Det ble i rapporten anbefalt at dette skulle utredes nærmere. Det er forunderlig å registrere at regjeringen ikke har foretatt en slik utredning.

Vi har fått en helse- og omsorgsplan som på ytterst få sider beskriver det vi mener burde vært beskrevet og utredet i en større og helhetlig sykehusplan. Dette handler om trykghet og gode lokalsamfunn, om distriktpolitikk, og om at vi skal kunne stole på uttalelsene fra de folkevalgte.

Transport, faglig kvalitet, brukertilfredshet, rekruttering og utdanning spiller inn. Vi får ikke den brede debatten som vi skulle hatt. Det beklager Kristelig Folkeparti. Derfor vil vi fryse omstillingsprosessen i lokalsjukehusene omgående. Vi ønsker en omforent definisjon av hva et lokalsjukehus skal inneholde. Vi ønsker også, som tidligere sagt, en nasjonal sykehusplan. Jeg tar opp de forslagene som er fremmet i innstillingen.

Presidenten: Representanten Filip Rygg har tatt opp de forslag han selv refererte til.

Trine Skei Grande (V) [20:06:32]: Da jeg hørte representanten Are Helseth holde innledingen til saken som

saksordfører, ble jeg egentlig litt fascinert over at det var mulig å holde et innlegg om noe som engasjerer så mange mennesker, og som så mange er så opptatt av, uten i det hele tatt å snakke om det folk er opptatt av.

Jeg er enig i at det har skjedd mye bra i styringsstrukturene når det gjelder økonomi i norske sykehus. Vi har fått kontroll over mye av det. Det er mye som skjer som også er bra. Det er også ting som skjer som ikke er bra. Jeg som er representant for Oslo og Akershus, er kjempeengstelig for det som nå skjer med nye fordelingsbrøker innen rus og psykiatri. Jeg tror det blir veldig ille. Det skal vi kjempe mot som Oslo-borgere.

Men det vi snakker om her i dag, handler om at det begynner å bli mistillit til selve styringsstrukturen vår. Venstre kommer ikke til å støtte å legge ned de regionale helseforetakene og kommer ikke til å stemme for forslag nr. 1. Men jeg syns det er viktig at vi nå får satt i gang en prosess der vi ansvarliggjør politiske myndigheter, som stiller til valg, for de avgjørelsene som er gjort. For det hjelper ikke bare å velge politikere og sette dem inn i AS-styrer. Poenget med politikere er at de kan bli kastet ved valg. Poenget med demokrati er ikke bare å velge noen, det er også at du kan kaste noen. Og problemet med hele styringsstrukturen til norske sykehus i dag er at vi har – i og for seg – mange politikere som sitter i styrer, men det er ingen som kan kastes når de gjør en dårlig jobb. De mekanismene må vi få tilbake i styringen av en så stor del av velferdsstaten vår.

Derfor mener Venstre at i stedet for å kalle det en nasjonal plan, burde det være en jevnlig rullering i Stortinget med en stortingsmelding om utviklingen innenfor sykehussektoren. Der må en jorde de store viktige tingene som folk føler avgjør deres hverdag, i et politisk valgt forum, nemlig i Stortinget. Slik ville helseministeren hatt myndighet herfra og ikke ad omveier – av formuleringer og merknader – men direkte, ut fra at man diskuterte og drøftet helheten i sykehusstilbudet, og at man da ga et mandat til den type nedleggelse som vi i dag ser at folk blir veldig frustrert og oppgitt over. Dette handler om en vanlig, god demokratisk tankegang som går ut på at folks frustrasjon blir større når man føler at det er noen man skal ta.

Dette er ikke bare av medfølelse for helseministeren, som blir målskive for alt dette når hun reiser rundt i landet, men jeg mener at det er vi som forum som bør ha dette ansvaret, og ansvaret bør ligge i denne salen. Derfor fremmer vi et eget forslag, som jeg egentlig ser som et alternativ til forslag nr. 2, som ligger i saken.

Så har vi i Venstre – etter mye fram og tilbake i Venstres gruppe, det går også an sjøl om man er to – kommet til at vi i dag skal stemme for forslag nr. 4. Grunnen til det er at vi ser at den frustrasjonen som er ute blant folk i dag, må tas på alvor og må kanaliseres til en debatt rundt hvorvidt dette er riktige vedtak eller ikke. Jeg syns at det undergraver både politikernes posisjon og ærligheten i politikken, som jeg syns er viktig, når man sier at man ikke legger ned noe, men man legger det egentlig ned. Det blir som når man føler at Bagdad står, sjøl om man ser bombene falle, slik jeg refererte til helseministeren i går. Jeg syns at man skal snakke ærlig om ting. Hvis det er slik at

man virkelig ønsker å bygge ned tilbud, og det fører til de endringene som folk føler at det fører til, så må man være ærlig med det og ikke «bake det inn» som andre ting. Jeg vil at vedtakene skal skje i denne salen, vedtak som innebærer store endringer for folks hverdag. De vedtakene skal ikke dyttes bort til foretak som holder på langt unna folkevalgt styring. Jeg vil ha makten tilbake i denne salen, jeg vil ha ansvaret tilbake til politikerne, jeg vil ha politikere som ser borgerne i øynene og sier at slik må det bli fordi vi ser helheten. Og da syns jeg at vi ikke skal dytte ansvaret over på andre. Derfor kommer Venstre til å stemme for sitt forslag, som jeg herved fremmer, og for forslag nr. 4 i saken.

Presidenten: Representanten Trine Skei Grande har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [20:11:32]: Saksordfører Helseth redegjorde faktisk veldig godt for regjeringens helsepolitikk. Fra de andre partiene i salen har jeg hørt ulike innlegg fra opposisjonspartiene som går i ganske ulik retning, selv om man uttrykker uenighet med den nåværende modell. Jeg har i hvert fall ikke sett noe samlet alternativ til den styringen.

I likhet med forslagsstillerne er jeg også helhjertet opptatt av at vi skal sikre likeverdige helsetjenester i hele dette landet, og at de som trenger det mest, skal bli prioritert først. Forslaget til Nasjonal helse- og omsorgsplan og lov om kommunale helse- og omsorgstjenester, som ble lagt frem sist fredag, følger opp Stortingets behandling av Samhandlingsreformen. Målet er – som de fleste er kjent med – å forebygge mer, behandle tidligere, og på den måten begrense sykdom. Vi må redusere sosiale helseforskjeller, og vi må sikre at alle får et likeverdig tilbud om helse- og omsorgstjenester, uavhengig av den enkeltes bakgrunn eller økonomi. Befolkningen skal oppleve at de får tilbud om behandling og pleie med kort ventetid og med størst mulig nærhet til brukeren. Her er vi faktisk ved et kjernepunkt, for når jeg treffer pasienter, er de opptatt av én ting – å bli friske. De er opptatt av å få behandling av høy kvalitet, få det raskt og få ned ventetiden.

Det har vært rettet kritikk mot foretaksmodellen. Mye av kritikken går på at det er for lite politisk styring – det har vi også hørt her – av spesialisthelsetjenesten. Det er snart ti år siden helseforetaksloven ble vedtatt, og i løpet av disse årene har det skjedd en omfattende omstilling av spesialisthelsetjenesten. Gjennom å se sykehusene i de ulike foretakene, regionene og landet i sammenheng har vi fått til en bedre arbeidsdeling mellom sykehusene. Langt flere pasienter får behandling, og statlig styring har bidratt til større geografisk likhet i behandlingstilbudet.

Det forskes mer, og økt spesialisering og kompetanse har bidratt til bedre pasientbehandling. Som saksordføreren sa, er investeringsnivået mer enn fordoblet siden fylkeskommunen eide sykehusene. De siste årene er det oppnådd god kontroll over økonomien, med driftsresultat i balanse i alle de fire helseforetakene for 2010. Dette gir rom for at vi kan bygge nye sykehus og investere i nytt utstyr. Så etter flere år med betimelig vekt på økonomistyr-

ing er oppmerksomheten nå rettet mot å redusere ventetider, forbedre kvaliteten og videreutvikle tjenestene. Og det er faktisk det landets pasienter er svært opptatt av.

Resultatene taler for at helseforetaksmodellen skal videreføres. Men det er også rom for endringer. Derfor setter vi i gang en evaluering og en utredning for å gjøre forbedringer i modellen og i helseforetaksloven. Stortinget inviteres til å gjøre nasjonale prioriteringer gjennom behandlingen av Nasjonal helse- og omsorgsplan. Stortinget skal også involveres tettere i den langsiktige styringen av spesialisthelsetjenesten gjennom årlig orientering om utvikling og status. Det skal formidles klare styringssignaler gjennom statsbudsjettet, de årlige oppdragsdokumentene og i foretaksmøtene. Det skal også gjennomføres tiltak for å styrke forankring og samarbeid med lokale myndigheter og folkevalgte, både lokalt og regionalt.

I foretaksmøtene i januar stilte jeg krav om at de regionale helseforetakene må styrke arbeidet med å forbedre kvaliteten på behandlingen og redusere ventetidene. Jeg understreket at man ved helseforetakenes anskaffelser av helsetjenester må ta hensyn til ideelle institusjoners behov for forutsigbarhet og langsiktighet, og at anskaffelser skal sikre tilfredsstillende geografisk tilgjengelighet til tjenester for befolkningen. Men hensynet til private aktører rokker ikke ved de regionale helseforetakenes ansvar for å sikre befolkningen likeverdige spesialisthelsetjenester. Her er lokalsykehusene viktige. Uansett styringsmodell må faktisk helsetjenesten være i stadig omstilling. Endringer må skje med utgangspunkt i pasientenes behov, og som følge av den medisinsk-teknologiske utviklingen. Omstillingene som nå gjennomføres, skjer i tråd med tidligere politiske føringer og vedtak. Nasjonal helse- og omsorgsplan er en plan for utvikling av fremtidens helsetjenester. I denne planen trekker vi opp den overordnede politikken for sykehussektoren.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Arne Olsen (FrP) [20:17:02]: I spørretimen forleden stilte jeg spørsmål om det var vanskelig å ha med et senterparti som later som de har tatt dissens uten å ha gjort det. I dag kan vi se at Buskerud Arbeiderparti også er uenig med ministeren. Jeg antar at det ikke er noe lettere.

Det jeg har lyst til å bore i, for jeg fikk jo ikke noe svar da jeg spurte om dette i går, er definisjonen på et lokalsykehus. Vi vet det er et flertall i denne salen som ønsker at Stortinget skal definere hva et lokalsykehus skal inneholde. Vi vet også at innbyggerne ønsker dette. Det eneste partiet som ikke ønsker det, er faktisk Arbeiderpartiet. Nå blir det slik på Eid, for fremtiden, at får man et lårhalsbrudd, skal man fraktes forbi det som Arbeiderpartiet kaller et lokalsykehus, og kanskje til Førde. Hvorfor kan man ikke definere i denne sal hva et lokalsykehus skal inneholde?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [20:18:02]: Vi definerer lokalsykehus i Nasjonal helse- og omsorgsplan. Men det er faktisk slik at ved alle de lokalsykehusene – og det er mange av dem i Norge, noen er små og noen er

større – er det veldig forskjellige funksjoner. Derfor er det veldig vanskelig å si at dette er en mal som skal være ved alle lokalsykehus. I regjeringserklæringen er vi veldig tydelige på at vi skal opprettholde den strukturen vi har på lokalsykehus. Vi mener det er viktig, vi mener også at det er viktig for å ivareta de store pasientgruppene som vi mener ikke har fått god nok behandling i dag. Så sier vi at det skal være nærhet til akutt og føde. Men så sier vi samtidig det som jeg hørte i et innlegg fra Kristelig Folkeparti, de sa at det var viktig at vi tok hensyn til ny infrastruktur og nye teknologiske løsninger. Men det er jo ikke det som gjøres i forslaget her.

Arbeiderpartiet har nettopp vedtatt sin sykehuspolitikk. Det er den som gjelder. Det er den som gjelder også i det som er lagt frem i Nasjonal helse- og omsorgsplan. Vi skal gjøre en evaluering, og så komme tilbake.

Bent Høie (H) [20:19:26]: Jeg regner med at det er inspirerende for Senterpartiet og SV å høre fra statsråden at det er Arbeiderpartiets landsmøte som definerer regjeringens sykehuspolitikk, og ikke de to andre partiene. Men det får de ta inn over seg, de som er berørt.

Mitt spørsmål er hvorfor statsråden ikke er villig til å beskrive innholdet i andre typer sykehus enn lokalsykehus i Nasjonal helse- og omsorgsplan, og hvorfor regjeringen legger opp til at innhold i andre typer sykehus, som region-sykehus, universitetssykehus, distriktsmedisinske senter, osv., skal defineres i en forskrift. Hvorfor kunne ikke det blitt definert gjennom en nasjonal sykehusplan her i Stortinget?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [20:20:11]: Det er slik at selv de store sykehusene ikke er like. Jeg kan nevne ett eksempel som jeg kjenner godt, Haukeland sykehus i Bergen, som f.eks. har en veldig spesiell brannskadeavdeling. Om man får en alvorlig brannskade, blir man sendt dit uansett hvor man er i landet. Det er også et lokalsykehus for en stor befolkning, samtidig som mindre sykehus med andre funksjoner er lokalsykehus, slik at dette er forskjellig. Man kan lage en opplisting av de funksjonene som er på ethvert sykehus, man kan si at man ikke skal gjøre endringer. Hvis man ikke gjør endringer og bare leverer et statisk dokument som skal være status quo, vil man heller ikke kunne ta opp de nye behandlingsmetodene som plutselig blir nødvendig, f.eks. når det gjelder ablasjon eller andre typer behandlinger, som er helt avgjørende for at pasienten skal få den beste behandlingen.

Filip Rygg (KrF) [20:21:28]: Bakgrunnen for at Kristelig Folkeparti ønsker en nasjonal sykehusplan, er jo å sikre trygghet, forutsigbarhet og brede politiske debatter, og dermed også forankring. Vi har sett i media at det kan komme endringer også i innholdet i helseforetakene, bl.a. på Vestlandet med Helse Fonna, hvor det kan gjøres justeringer. Det har også statsråden sagt at hun vil se på. Dette ville naturlig kunne hørt inn under en nasjonal sykehusplan. Fredag for kort tid siden uttalte også representanten Kjersti Toppe at det kunne være håp om en nasjonal sykehusplan.

Mitt spørsmål til statsråden er: Er det håp om en nasjonal sykehusplan, eller vil regjeringen la være å legge det fram?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [20:22:15]: Jeg sa i innlegget mitt hva vi ville gjøre. Vi vil gi Stortinget et dokument med en orientering om spesialisthelsetjenesten hvert år fremover. Det tror jeg er viktig for nettopp å kunne opplyse Stortinget om de store endringene som skjer.

Så vil jeg si at eksemplet med Helse Fonna er veldig spesielt. Er det virkelig slik at Stortinget skal ta mål av seg til å sette grensen for hvor et helseforetak skal være? Det som er saken her, er at Odda kommune og sykehuset der ønsker å komme inn under Helse Bergen. Jeg har sagt at det er noe som man må se på og vurdere. Det vil ikke gi verken befolkningen i Odda eller Helse Fonna noe dårligere helsetilbud. Det er absolutt ikke meningen med det. Det er faktisk nettopp å ta hensyn til at det kommer en ny infrastruktur, en hardangerbro, som vil gjøre avstanden til Voss og Bergen blir kortere – i hvert fall til Voss – enn f.eks. til Haugesund. Sånn er det vi må innrette oss – ta utgangspunkt også i infrastruktur.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

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

Åge Starheim (FrP) [20:23:42]: Stortingsrepresentant Erling Sande frå Senterpartiet har uttalt til Firda Tidend: «Dette er det største tapet Senterpartiet har lidd i regjeringa. Eg er svært skuffa over at Sp som parti er med på å vedta noko slikt.»

Så har den same Erling Sande også sagt at det gjenstår å sjå om det er vilje i opposisjonen til å leggje fram konkrete forslag for Stortinget som igjen kan bidra til å gjere om på vedtaket. I dag ligg det føre eit vedtak som kan bidra til at ein inntil vidare stoppar dette.

Representanten Bent Høie seier at denne saka berre har historisk verdi. Eg er usamd i det. Det er viktig at innbyggjarane som bur i områda som er omfatta av dei vedtaka som enkelte helseforetak har gjort, kan føle seg trygge på at det ikkje forsvinn noko i tida fram til Stortinget skal behandle helseplanen. Den faktiske situasjonen er at dei som får slag og hjarteinfarkt, når sjukehuset på Eid er lagt ned, og det vert det i realiteten ved vedtaket i Helse Førde, kan risikere at dei kanskje må bruke fire timar til sjukehuset i Førde for å få behandling. Alle skjønner at når ein har fått slag eller hjarteinfarkt og kjem på sjukehus etter fire timar, er sjansane for å bli bra svært små.

Eg registrerer at representanten Lundteigen frå Senterpartiet seier at han er ombodsmann for befolkninga. Eg vonar då at Lundteigen, og kanskje andre i Senterpartiet, har den same oppfatninga av si rolle her i Stortinget, og at dei då har omsut for alle sjukehusa i heile landet, og at Lundteigen ikkje berre har omsut for sjukehuset i Kongsberg.

Det som no skjer, resulterer i at den kanskje beste ortopediavdelinga i landet vert lagd ned på Nordfjordeid, og

det som i alle fall er sagt til meg av legane på Nordfjordeid, er at dei ikkje kjem til å flytte til Førde. Dei flyttar andre plassar. Dermed vil ein stå utan det spesialfeltet som dei har, kikkholoperasjonar, det vil kanskje forsvinne ut av landet. Viss det er god sjukehuspolitikk frå regjeringa si side, skjønner ikkje eg det.

Eg vil også seie at helseforetakssituasjonen er slik at dei har skaffa seg enorme utgifter i administrasjon. Det kan ein få vekk viss ein legg ned og endrar helseforetaksmodellen.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [20:26:57]: I dag diskuterer vi et av de kanskje viktigste områdene for folk, nemlig trygghet for helse, og vi diskuterer hvordan vi ønsker at sykehusene skal organiseres.

Det interessante med forvaltningen av sykehusene er at hvis man spør nesten hvem som helst av politikere, enten de sitter i kommunestyre, fylkesting eller i denne sal, så opplever de en frustrasjon. De opplever en situasjon der de ikke lenger har hånda på rattet når det gjelder den kanskje viktigste sektoren, og det er for meg et stort paradoks. Nettopp derfor er kanskje et av de viktigste forslagene som diskuteres nå, Kristelig Folkepartis forslag om å legge ned de regionale helseforetakene.

Det er ting som har vært bra også med de regionale helseforetakene, det er ikke sånn at alt er sort-hvitt. Men det er også blitt satset milliarder ekstra, som er blitt tatt, og som jeg er sikker på at fylkene også kunne ha gjennomført gode beslutninger med hvis de hadde fått de samme midlene.

Kristelig Folkeparti var imot det da de regionale helseforetakene ble innført, og vi har vært imot det hele tiden. Bakgrunnen for at vi ønsker å fjerne det nå, er at vi har sett at det har vært vanskelig å få til en tydelig politisk styring.

Jeg må si at det er interessant å se representant etter representant for regjeringspartiene gå knallhardt ut i media mot beslutninger som tas i lukkede rom av styrer i de regionale helseforetakene. Og så sitter vi her i denne sal og kan ikke engang stemme over de store politiske vedtakene som tas i lukkede rom.

Det er utrolig viktig å få tilbake politisk styring over sykehusene, å legge ned de regionale helseforetakene og få en nasjonal styring der en helseminister faktisk er villig til å gå inn og ta tydelige politiske grep, samtidig som en har en desentralisering fordi en gir tilbake mer makt lokalt, der det er politikere som er med og gjør vedtak.

Dette er en alvorlig sak fordi den viktigste sektoren ikke er under politisk styring, men det er også en alvorlig sak fordi det dreier seg om demokratiet. Når det fattes vedtak som kan være tøffe, enten det er å flytte på spesialistenheter eller å legge ned sykehus, kan det av og til være riktig. Men da må de som velger å fatte de vedtakene, også måtte stå ansvarlig for vedtakene. Jeg kunne sagt at regjeringspartiene må stå inne for det som er regjeringens politikk, men også de som sitter i styrene, og som tar store grep, burde vært stilt til ansvar. Nettopp derfor er det også viktig at det er politikere som sitter der, som står til ansvar for vedtakene som blir fattet, ikke ansiktsløse byråkrater.

Jon Georg Dale (FrP) [20:30:07]: Det nest mest provoserende med denne debatten er at når vi hører representantar frå regjeringspartiet pratar, så snakkar dei om lokalsjukehusa som om dei gir dei mest spesialiserte tenestene. Ingen i denne salen er ueinig i at det er nødvendig å spesialisere store delar av behandlingsforløpet. Diskusjonen knytt til akutt- og fødetilbod på lokalsjukehusa er noko heilt anna. Derfor håpar eg at regjeringspartia faktisk sluttar med å argumentere mot lokalsjukehusa med ein argumentasjon om at det går i retning av meir spesialisert behandling – det er det ingen diskusjon om. Men det er diskusjon om ein skal ha gode akutt- og fødetilbod der folk bur.

Då er det skuffande å lese avisoppslag etter avisoppslag: Den 13. desember seier representanten Kjersti Toppe at vi må få ein minstestandard for kva eit lokalsjukehus skal innehalde, stikk i strid med det statsråden seier her i dag. Det er like skuffande å lese det representanten Kjersti Toppe seier torsdag den 17. mars: «Dette er vårt Lofoten.» Kva trua SV med viss dei ikkje fekk gjennomslag i Lofoten? Jo, nemleg å gå ut av regjering. Senterpartiet leverer ikkje.

Vidare stiller representantane Kjersti Toppe og Geir-Ketil Hansen den 28. mars opp i TV 2 og seier at dei lovar kamp for lokalsjukehusa. Kvar er dei i dag? Vidare seier dei den 14. april at dei godtek ingen sjukehuskutt. Og så avsluttar Per Olaf Lundteigen med å kalle diskusjonen, som òg er knytt til lokalsjukehusa, for dobbeltmoral og spreiring av desinformasjon. Men kvar er Per Olaf Lundteigen no i dag, når debatten går? Når slaget om lokalsjukehusa står, vel han å ikkje vere til stades i salen. Eg la også merke til at ordføraren frå Nordfjordeid valde å forlate salen før vi skal i gang med voteringa. Eg skal avslutte med å sitere det Per Olaf Lundteigen seier om Jens Stoltenberg:

«Men når hans standpunkt møter folkeviljen, vil han lære at hans kalde, økonomiske resonnement ikke er i samsvar med hva folk opplever som trygghet.»

Det er som om eg skulle ha sagt det sjølv, for det er det dette handlar om. Det dreiar seg om at Senterpartiet gjerne kan hevde at dei kjempar distriktas kamp, men der bur ingen i framtida, viss ikkje heilt nødvendige akutt- og fødetilbod er i nærleiken. Senterpartiet har tapt slaget – dei er ærlege på det – men dei burde skamme seg.

Geir-Ketil Hansen (SV) [20:33:11]: Bare et par ord til det siste innlegget fra Fremskrittspartiet som er så kritisk til helseforetaksmodellen. Det er jo sånn at da den ble innført for ti år siden, så var det Fremskrittspartiet som var pådriverpartiet for å få organisert sykehusene i helseforetak. Jeg har ikke sett at de har gått imot å avvikle denne modellen heller, men de vil ikke ha det regionale nivå.

Og så er det jo også sånn da, til Dale, at representanten Per Arne Olsen vel har uttalt offentlig at man bør definere til det minste nivå hvordan et lokalsykehus skal være organisert. Da vil det – som det vel er sagt – også bety at noen lokalsykehus må legges ned. Det gjenstår nå litt forklaring fra Fremskrittspartiet på hva de egentlig mener når det gjelder sykehusstruktur.

Men det jeg tar ordet for, er for å si at jeg oppfatter denne debatten som veldig springende, og som dreier seg om flere ting. For det sentrale i det forslaget som diskuteres, er ikke lokalsykehusorganisering eller avstanden mellom lokalsykehusene på Vestlandet. Det vi diskuterer, er forslaget om å avvikle det regionale nivå i spesialisthelsetjenesten – legge ned det regionale nivå og bare etablere to nivå – det er det som egentlig er forslaget her. Det oppfordrer jeg opposisjonspartiene til å reflektere nærmere over, for det er ingen sammenheng mellom det og det som flere har tatt til orde for, og som også SV er tilhenger av, nemlig å legge de viktige politiske beslutningene om struktur i helsevesenet til en nasjonal helseplan og til Stortinget, til de folkevalgte. Der har foretaksmodellen, sånn som den framstår i dag, en stor svakhet. Men det er ingen sammenheng mellom det og forslaget om å avvikle det regionale nivå. For det regionale nivå som vi har i dette landet, er en stor styrke for spesialisthelsetjenesten og for å utvikle en spesialisthelsetjeneste i et land som er så langstrakt, med så store geografiske forskjeller. Det med å ha kompetanse regionalt til å utvikle helsevesenet, det å utvikle sykehus, ambulansetjeneste og syketransporter i ulike deler av landet er vi ikke tjent med blir styrt fra et sentralt statsapparat i Oslo. Det er det som er forslaget som ligger på bordet, og som opposisjonspartiene i felleskap er enige om. Jeg vil advare mot det, for det vil få langsiktige, uheldige konsekvenser for utviklingen av spesialisthelsetjenesten dersom vi avvikler det regionale nivå. Det vil bidra til en sentralisering på sikt – det er jeg ikke det minste i tvil om. Det er ingen andre land, verken i Skandinavia eller i Europa for øvrig, som ikke har organisert sitt helsevesen i et regionalt og et lokalt nivå.

Jorodd Asphjell (A) [20:36:23]: Vi lever i et land som har et godt velferdssamfunn, og som blir kåret til et av verdens beste land å bo i fordi vi har høy kvalitet på alle våre tjenester. Men disse velferdstilbudene er jo til stadighet i endring med bakgrunn i at kompetansen blir bedre, den medisinske og tekniske utviklingen går fortere og fortere, og det er stadig behov for å endre behandlingstilbud og behandlingsstrukturer. Det er jo til det beste for oss som brukere alt dette handler om – hvordan vi organiserer helsevesenet vårt.

Jeg var fylkespolitiker i tolv år i Sør-Trøndelag, og det var den tiden da fylkeskommunen hadde ansvaret for sykehusene. Den tiden var det lokale sykehusstyrer, som var sammensatt av profesjonelle sammen med fylkespolitikere osv. Når de ikke fikk sykehusbudsjettene til å gå opp, sendte de ansvaret over til fylkeskommunene og fylkestinget. Det var store demonstrasjoner angående manglende ressurser, manglende styring osv. Hva gjorde fylkespolitikere da? Jo, de rettet nesen sørover mot Oslo, mot storting og regjering og ba om mer ressurser. Det handlet ingen ting om politisk styring og hvordan vi håndterer helsevesenet vårt.

Gjennom de snart ti årene etter at foretaksmodellen kom på plass, har bevilgningene til utbygging av norske sykehus, til psykiatri, til rusfeltet og en rekke områder hatt en formidabel økning. Vi har fått nye bygg, nytt utstyr og

flere ansatte, som gjør at kvaliteten på helsetjenestene er langt bedre nå enn de var for ti år siden.

For å greie dette videre, skal vi da organisere dette gjennom å legge ned de regionale helseforetakene, flytte kompetanse fra regionene, fra lokale områder, flytte f.eks. lokale brukerrepresentanter, flytte lokale ansatte som er med i styrene som virkelig har kompetanse om eget sykehus, eget område, og som deltar i prosessene for å utvikle helsetilbudet på en god måte? Det har jeg ingen tro på.

Regionale styrer er veldig viktige for hvordan vi skal håndtere dette framover. Det å plassere dette i Oslo gjør at vi har enda mindre innflytelse på hvordan dette gjøres. Statsråden og regjeringen har sagt: vi har styringsdokumenter, vi har foretaksmøter, og vi ønsker å ha en generaldebatt i Stortinget, hvor sykehusstruktur og sykehustilbud diskuteres. Det er en god måte for hvordan vi kan håndtere denne debatten i årene framover.

Kjersti Toppe (Sp) [20:39:56]: Eg vil igjen få takka for kritikken. Det var ein veldig bra kritikk av Jon Georg Dale. Men eg vil igjen få seia at vi står ikkje ansvarleg for kritikk frå andre parti. Vi står ikkje ansvarleg for andre parti i denne salen. Vi står til ansvar for våre veljarar. Spesielt står ikkje vi til ansvar for Framstegspartiet, som var ein pådrivar for føretaksmodellen og den marknadstankgangen som kan bety at lokalsjukehusa ikkje får utvikla seg slik som dei elles burde. Dei har vore ein pådrivar for den modellen, og ikkje før dette nesten var vedteke, blei dei dei største kritikarane. Slaget står heller ikkje i dag. Slaget står sjølv sagt når Stortinget skal behandla Nasjonal helse- og omsorgsplan før sommaren.

Til dei som lurar på kvar Erling Sande er i dag: Han er i pappapermisjon, og Per Olaf Lundteigen er i Sveits.

Når det gjeld fødetilbodet, må alle hugsa på at det var Stortinget sjølv som bestemte at det skulle utviklast kvalitetskrav. Det var ikkje eitt parti den gongen som sa at dette skulle tilbake igjen til Stortinget, til denne salen. I grunnen kunne føretaka sjølve bestemt om fødeavdelingar skulle bli lagde ned eller bli oppretthaldne. No er det trass alt blitt ei regjeringssak og ei avgjerd der.

Eg har heller ikkje sett at eit einaste parti i kjølvatnet av det som skjedde på Nordfjordeid, har sagt at dei vil reversera vedtaket, at dei vil innføra fødeavdeling. Klagen og kritikken går på at dei ikkje fekk lov til å vera med og bestemma det sjølve. Det skulle i denne salen.

Så er det også slik at det er berre Kristeleg Folkeparti og Framstegspartiet som i dag stemmer for at dette skal utsetjast til nasjonal sjukehusplan kjem.

Når det gjeld representanten Ropstad, er det veldig interessant det han snakkar om i høve til politisk styring. Så skal eg òg skryta av regjeringa: Vi har trass alt no fått til meir politisk styring innanfor dei kanalane som er, nemleg oppdragsdokument. Det har sjeldan vore gjort slike aktive vedtak.

Mitt poeng i dette med politisk styring, er at ein kan seia at det for så vidt er politisk styring, men det som føretaksmodellen manglar i dag, er politisk forankring ute i lokalsamfunna og blant folkevalde ute. Det vi må sjå på, er korleis føretaksmodellen eller ei endring av han kan

skapa større politisk forankring av politiske avgjerder og endringar i både akutt- og fødetilbod.

Bent Høie (H) [20:43:10]: Det var representanten Geir-Ketil Hansens innlegg som fikk meg til å be om ordet, fordi jeg ble litt forvirret.

Representanten Hansen sa at også SV var for å få en nasjonal helse- og sykehusplan behandlet i Stortinget. Det var jeg for så vidt klar over, og det var det som også var utgangspunktet da jeg i mitt innlegg sa at det kun var Arbeiderpartiet som ikke var for en sånn løsning.

Det som forunder meg, er hans helhjertede forsvar for direktørene i de regionale helseforetakene. Hvis det er sånn at SV faktisk mener at Stortinget skal behandle og vedta en nasjonal sykehusplan som er operativ, og som legger føringer for hvordan sykehusstrukturen skal se ut i Norge, er det selvfølgelig ikke spørsmål om hvilke typer behandlingar som skal være ved sykehusene, som helseministeren var inne på, hvilken type hjertekirurgibehandling osv. – det hører ikke hjemme i Stortinget. Det må være minimumskrav til hva de ulike sykehus skal kunne tilby, slik at en som innbygger vet at hvis en kommer på et lokalsykehus, er det et minimum at en har den typen tilbud på det sykehuset.

Så regner jeg med at også representanten Hansen mener at de styrene og lederne som er på sykehusene, altså i de lokale helseforetakene, er de som er best egnet til å lede sykehusene, ikke minst fordi de er nær der både pasientene og de ansatte er. Men det jeg står igjen med som det store spørsmålet når det gjelder SVs modell, er: Hvilke oppgaver er det igjen til de godt betalte direktørene i de regionale helseforetakene? Meg bekjent har ikke de behandlet en eneste pasient, og de er i hvert fall ikke nær de ansatte. Det er jo historien som man møter hele veien når en er i kontakt med dem som jobber i helsetjenesten, at dagens styringsmodell representerer et forsøk på fjernstyring av svære virksomheter. De lokale helseforetakene som en har i Norge i dag – om lag 20 i tallet – representerer alle sammen store virksomheter med mange ansatte, en veldig profesjonell ledelse og gode kompetente styrer. De har ikke behov for at direktører i de regionale helseforetakene skal sitte og tolke nasjonale signaler fra statsråden eller fra Stortinget, det er de utmerket godt i stand til selv hvis de signalene er tydelige nok og forankret i en nasjonal helseplan, som er behandlet her i salen.

Det som jeg rett og slett lurer på, er: Hva er SVs oppgaver til direktørene i de regionale helseforetakene?

Jon Georg Dale (FrP) [20:46:07]: Etter å ha høyr innlegget til representanten Asphjell kan ein vel kanskje oppsummere debatten slik at mens Arbeidarpartiet gjerne vil ha sjukehusdirektørar der ute, føretekjer Framstegspartiet sjukehuslegar. Og det er jo det det heile dreier seg om.

Når argumentasjonen vert så varierende som han vert frå dei ulike regjeringspartia i dag, er det merkeleg. Arbeidarpartiet hevdar hardnakka at det er kvalitetsomgrepet som gjer at ein legg ned lokalsykehus, mens representanten Toppe, som eg skjønner har ein vanskeleg dag,

hevdar at det er marknadstankegangen som ligg til grunn for at lokalsykehusa no forsvinn. Då er det jo slik at viss det var marknadstankegangen som låg til grunn for at lokalsykehusa forsvinn, kunne jo berre Senterpartiet stemme for Framstegspartiets alternative statsbudsjett der ein styrkjer dei regionale helseforetaka, slik at dei i alle fall hadde økonomi til å oppretthalde lokalsykehusa, viss det var det som var problemet.

Så utfordra Kjersti Toppe Framstegspartiet på om vi kunne reversere desse vedtaka. Det skulle vi gjerne gjort. Problemet er at når Senterpartiet i dag stemmer imot forslag som bidreg til at ein kan oppretthalde funksjonane i dag, forsvinn kompetansemiljøa. Når kompetansemiljøet på Nordfjordeid er vekk på grunn av Arbeidarpartiet, Senterpartiet og SV, er det ikkje mogleg å reversere det. Det er jo det som gjer at toget går i dag, og det er det eg hadde ønskt at Senterpartiet faktisk tok inn over seg. Så det er heilt rett som representanten Toppe kort oppsummerer med: I lokalsykehuskampen er det berre to parti ein kan stole på. Det er Kristeleg Folkeparti, og det er Framstegspartiet. Det er synd at ikkje Senterpartiet slår følge.

Presidenten: Geir-Ketil Hansen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Geir-Ketil Hansen (SV) [20:48:21]: Bent Høie stilte spørsmål om hva de regionale direktørene skulle gjøre, hva det var igjen av oppgaver når vi flytter politikken inn i Stortinget og i Nasjonal helseplan.

Det er klart at det har en stor betydning at man har en regional organisering, en regional planleggingskompetanse og en regional styring av spesialisthelsetjenesten. Begrunnelsen for at vi bør ha det er at landet er så forskjellig, det er så kontrastfylt og det er så mangeartede utfordringer vi har, i forhold til distrikt ikke minst. Til sammenligning kan man jo vise til samferdselssektoren som har en regional organisering, ikke minst innenfor veisektoren, med regionveidirektører med planleggingskompetanse, fordi det har en stor kvalitet og en stor verdi å ha organisert virksomheten på regionalt landsdelsnivå. Det er også tilfellet når det gjelder spesialisthelsetjenesten.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [20:49:28]: Dette er jo en interessant debatt, men det er også en litt spesiell debatt.

Bare til orientering: Jeg hører jo hvordan noen partier, Kristelig Folkeparti og Høyre, omtaler en del direktører eller ansatte i sykehusene. Jeg kan i hvert fall berolige med at tre av de fire direktørene for de regionale helseforetakene er utdannet leger og har absolutt stått i pasientbehandling, så de vet hva de snakker om.

Så har det vært spørsmål om dette med de regionale helseforetakene og hvorfor det er viktig. Nå svarte jo Geir-Ketil Hansen veldig godt på det. Det er jo faktisk slik at det ikke er mulig å sitte i Oslo og gjøre fordelinger og bestemmelser om helseforetak i andre deler av landet. Det er så forskjellig. Nettopp det at man har en inndeling som gjør

at man har tilstrekkelig befolkningsmengde så man både kan gi spesialiserte tjenester og nære tjenester, er viktig. Jeg vil bare henvise til Nasjonal helse- og omsorgsplan, der det står hva som er et minimum på disse lokalsykehusene.

Så var det også en i debatten som snakket om at hvis man fikk slag eller hjerteinfarkt i Nordfjord, ville det være fire timer for dem om hørte til Nordfjord sjukehus, til Førde. Det kan godt hende du kan behandles for slag, i hvert fall få den første behandling, på et lokalsykehus. Det skal du i så fall også få i fremtiden. Men har du problemer med hjertet, blir du ikke brakt til det nærmeste sykehuset, men du blir brakt til det sykehuset – og det er det ganske få av i landet – som behandler nettopp denne type lidelse. Derfor er det jo så viktig at vi også har en ambulansetjeneste som spiller sammen med både lokalsykehus og de mest spesialiserte tjenestene, og som får oss dit hvor vi kan bli friske. Det er ikke sånn at hvis du virkelig blir syk, velger du det nærmeste sykehuset. Du velger det sykehuset – heldigvis er det gjerne noen andre som velger for deg – hvor du kan bli frisk, og hvor du kan få den beste hjelpen.

Så er det sånn at over 70 pst. av alle dem som kommer akutt inn på et sykehus, kommer for en indremedisinsk lidelse. Det er nettopp derfor det er viktig at disse tjenestene må være gode på alle lokalsykehus. Der må du ha spesialister, og så må vi bygge ut et tilbud som er desentralisert, til befolkningen, slik at de skal slippe å reise lange veier for å få spesialisthelsetjenester. Spesialisthelsetjenester av alle andre typer enn f.eks. indremedisinske og den mest akutte beredskapen trenger jo ikke være heldøgns på lokalsykehusene. Det kan man også ha som polikliniske tjenester. Det er viktig at vi ser dette i en bred sammenheng.

Jorodd Asphjell (A) [20:53:08]: Først og fremst opplever jeg i dag at ansatte på alle landets sykehus gjør en kjempegod jobb uansett hvilken stilling de har. Om en er renholder, hjelpepleier, lege eller direktør, gjøres det hver eneste dag en fabelaktig jobb.

Representanten Dale var veldig opptatt av lønnen til de fire direktørene i de regionale helseforetakene. Da fylkeskommunene hadde ansvaret, var det 19 direktører, og det var store helseadministrasjoner i hvert fylke. Jeg vil si at den fordelingen vi har fått nå, har bidratt til mindre administrasjon. Oppgavene til disse helsedirektørene handlet om fordeling innenfor én og samme region, for tidligere opplevde vi at de ulike sykehusene konkurrerte om å bygge opp ulike eller like tilbud til sin befolkning, tilbud som senere ble overflødige.

Alle helsetilbud er i endring. Vi ser at tilbudene endres nesten fra dag til dag, ikke minst fra sengeposter til dagbehandling. Infrastrukturen og avstanden til helsetilbudet forkortes etter hvert som både veier og bruer stadig blir bygd i landet vårt.

Det er også viktig at ulike universitetssykehus har ulike spesialisthelsetjenester og ulike tilbud. Det gjelder også lokalsykehus. Ulike lokalsykehus har ulike tilbud som er tilpasset lokale forhold. Det gjelder også lokalmedisinske sentre. Alle landets lokalmedisinske sentre som er bygd ut

nå, har ikke like tilbud. Tilbudene er tilpasset befolkningsgrunnlaget i den regionen. Dette gjelder også distriktpsykiatriske sentre og tilbud om rusbehandling. Vi kan ikke ha som fasit at et lokalsykehus, et sykehjem eller hva det enn kan være, skal ha like tilbud hvor du enn bor i landet. Det handler om å bygge opp dette på en annen måte.

Jeg tror, når vi ser hvilke sykdommer som vil vokse i omfang framover, livsstilssykdommer og kroniske sykdommer, at det handler om å bygge opp lokale tilbud som folk har nærhet til, som skaper trygghet, og som kan gi god tilgjengelighet for de lidelser de har.

I forbindelse med den nye folkehelseloven som er presentert: Hvordan skal vi forebygge bedre, bidra til gode helsetilbud og gode tjenester i alle landets kommuner? Vi må korte ned på avstanden til spesialisthelsetjenesten. Gjennom den nye nasjonale helse- og omsorgsplanen bygger vi også ut spesialisthelsetjenesten. Vi desentraliserer den, slik at tilgjengeligheten til spesialister blir bedre for befolkningen og også gir et kvalitativt bedre tilbud.

Are Helseth (A) [20:56:11]: Det ser ut til at denne debatten er såpass god at salen gradvis fylles. (Munterhet i salen)

Jeg skal ikke bruke lang tid, men jeg har lyst til å ta utgangspunkt i innlegget fra representanten Høie. Han uttalte at denne debatten bare har historisk verdi, for dersom det skulle bli et blå-blått regjeringsstyre en gang, ville de regionale helseforetakene med en gang bli nedlagt. Det kan ikke jeg motbevise, men jeg mener at det er ingen historisk erfaring for at det stemmer. Høyre og Kristelig Folkeparti hadde dette standpunkt våren 2001, da Stortinget debatterte foretaksorganiseringen. Jeg var den gangen interessert, ansatt i Akershus fylkeskommune og fulgte debatten fra galleriet. Kristelig Folkeparti og Høyre hadde standpunktet allerede da, det er ikke ti år med erfaring og modning som har ført til at disse to partiene har dette standpunktet. Fra høsten 2001 og i fire år framover satt disse to partiene i regjering. Det ene partiet hadde statsministeren, det andre hadde finansministeren. Og de tok én periode hver med å ha helseministeren. Men i løpet av fire år kom det ikke noe forslag om å legge ned de regionale helseforetakene. Derfor synes jeg at argumentet for at denne debatten bare har historisk verdi, ikke er så sterkt.

Veldig kort: En modell har ikke noen selvstendig verdi. Den skal bare være et redskap for å gjennomføre ønsket politikk. Jeg har et helt åpent sinn for andre og bedre forslag til å organisere spesialisthelsetjenesten på, men så langt har jeg ikke sett forslag som jeg tror mer på. Betyr det at jeg er fornøyd med alt slik det er i dag? Nei, det gjør det ikke. Jeg opplever ting i min egen region, i mitt eget fylke, som jeg ikke er fornøyd med. Ofte tar jeg det opp. Noen ganger har vi fått gjennomslag og fått ting endret. Jeg er ikke fornøyd med de musikalske ferdigheter i utøvelsen av dette i alle henseender, men vi arbeider med det ved å forbedre styringen. Det er ikke alltid riktig å lage en ny reform og komme med en ny modell. En bør ofte og må ofte reparere innenfor en modell som har kvaliteter i seg selv.

Bård Hoksrud (FrP) [20:58:58]: Det har vært en interessant debatt å følge med på. Men jeg kunne ikke dy meg da jeg hørte på representanten Jorodd Asphjell fra Arbeiderpartiet, som forsøkte seg med å si at etter at man fikk de regionale helseforetakene, ble byråkratiet plutselig mye mindre enn det man hadde før, og det ble mye billigere. Jeg tror definitivt ikke at det er opplevelsen hos folk flest og hos dem som jobber på de forskjellige sykehusene. Så jeg føler vel at representanten Asphjell har en litt annen virkelighetsoppfatning enn det de fleste andre har når det gjelder hvordan de regionale helseforetakene nå fungerer. Jeg synes definitivt ikke de fungerer veldig bra. Man opplever at det er mange konflikter mellom de enkelte sykehusene og de regionale helseforetakene. Så jeg reagerte ganske kraftig da jeg hørte hvor fantastisk dette var.

Vi vet jo at etter at man hadde opprettet de regionale helseforetakene, ble folk sendt på studiepermisjon med ganske gode lønninger, fordi man ikke hadde noe fornuftig man kunne sette dem til å gjøre.

Jeg er enig i – og jeg tror – at alle innenfor helsevesenet jobber for å gi folk en best mulig helsetjeneste. Men det er interessant å registrere at partier som egentlig er for forslaget, i dag kommer til å stemme imot forslaget, som f.eks. Senterpartiet, som sier at de er opptatt av lokalsykehusene og bevaring av lokalsykehusene. Men i dag vil de til fulle vise at de er opptatt av det stikk motsatte.

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

Bent Høie (H) [21:00:44]: Det var representanten Helseths innlegg som jeg må svare på.

Først: Det var hyggelig å høre at Helseth var på galeriet og hørte på da bl.a. undertegnede deltok i debatten om ansvarsreformen i 2001 i Stortinget.

Grunnen til at Bondevik II-regjeringen ikke gjorde om på den reformen – selv om Høyre hadde en annen modell og Kristelig Folkeparti en helt annen modell, for de var da fortsatt for en fylkeskommunal drift av sykehusene – var jo nettopp at et bredt flertall i Stortinget hadde vedtatt en modell som det var svært krevende å gjennomføre, som kanskje var en av årsakene til at Stoltenberg I-regjeringen ble båret ut av regjeringskontorene, men som i hvert fall daværende helseminister Dagfinn Høybråten gjennomførte i den tradisjonen som er i Norge, at store reformer som igangsettes, snus det ikke opp ned på, selv om man kort tid etterpå får et regjeringsskifte. Nå er det imidlertid gått ti år, og det er noe annet vesentlig som også har skjedd. I denne innstillingen vil man kunne lese at Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet har merknader som går i nøyaktig samme retning.

Presidenten: Da har ikke presidenten registrert at flere har bedt om ordet til sak nr. 16.

(Votering, se side 3635)

Øyvind Korsberg overtok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klart til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

Storingsrepresentant Anne Tingelstad Wøien velges som varamedlem til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling for resten av stortingsperioden 2009–2013.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt fram fire forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Linda C. Hofstad Helleland på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
 - forslag nr. 2, fra Solveig Horne på vegne av Fremskrittspartiet
 - forslag nr. 3, fra Øyvind Håbrekke på vegne av Kristelig Folkeparti
 - forslag nr. 4, fra Trine Skei Grande på vegne av Venstre
- Forslagene nr. 1–3 er tatt inn i innstillingen på side 4, mens forslag nr. 4 er omdelt på representantenes plasser i salen.

Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre, lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om revisjon av gjeldende lovverk slik at det gjøres mulig med søndagsåpne butikker.»

Forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti, lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennom forskrift hindre omgåelse av åpningstidsbestemmelsene i lov om helligdager og helligdagsfred.»

Forslag nr. 4, fra Venstre, lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme et lovforslag som fjerner statlige begrensninger på åpningstider i butikker og salg og skjenking av alkohol og som erstatter § 5 i lov om helligdager og helligdagsfred med en bestemmelse som gir kommunene mulighet til å begrense åpningstidene lokalt.»

Forslagene nr. 1, 3 og 4 blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å føre opp på dagsordenen som egen sak i et senere møte.

Det voteses så over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet.
Forslaget lyder:

«Vedtak til lov
om endringer i lov 24. februar 1995
nr. 12 om helligdager og helligdagsfred

I

I lov 24. februar 1995 nr. 12 om helligdager og helligdagsfred mv. gjøres følgende endringer:

§ 5 oppheves

«§ 6 første ledd skal lyde:

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer §§ 3 til 4 i denne lov eller bestemmelser gitt i medhold av disse paragrafene, straffes med bøter.

II

Denne lov trer i kraft straks.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 75 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.10.39)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:46 L (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Solveig Horne, Harald T. Nesvik, Ib Thomsen og Øyvind Korsberg om lov om endringer i lov 24. februar 1995 nr. 12 om helligdager og helligdagsfred. (Avvikle åpningstidsbestemmelsene – herunder avskaffing av den såkalte «Brustad-bua») – bifalles ikke.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 69 mot 30 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.11.25)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Hallgeir H. Langeland satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:71 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om høyhastighetsbreddband i hele Norge – vedlegges protokollen.»

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Presidenten gjør oppmerksom på at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2011 legge frem handlingsplan med finansieringsløsning for å gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbreddband i hele Norge.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 55 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.12.20)

Votering i sak nr. 4

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

- forslag nr. 1, fra Magne Rommetveit på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Lars Myraune på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

Det voteses over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre endringer i lostjenesten med sikte på å redusere antall losinger og reduksjon av avgifter og gebyrer knyttet til pålagt lostjeneste. Stortinget peker spesielt på muligheten for å forbedre ordningen med farledsbevis. Stortinget legger til grunn at tiltak ikke øker risikonivået.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 60 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.13.04)

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen legge frem melding om tiltak for å styrke sjøtransportens konkurransevne innenfor nasjonal transport av personer og gods.

Presidenten: Presidenten gjør oppmerksom på at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak komiteens innstilling.

Det voteses alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:53 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne

Sortevik om å styrke sjøtransportens konkurransevne i Norge – vedlegges protokollen»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 53 mot 49 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.13.47)

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig sørge for at ubåten U-864 heves og kvikksøvlasten fjernes, samt sørge for nødvendig etterarbeid med sikring av forurenset havbunn. Stortinget holdes jevnlig orientert om fremdriften av prosjektet.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:78 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Åge Starheim og Gjermund Hagesæter om snarest å sette i gang arbeid med heving av ubåten U-864 og fjerning av kvikksøvlasten på 67 tonn – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 76 mot 26 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.14.49)

Votering i sak nr. 6

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

- forslag nr. 1, fra Ingebjørg Godskesen på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 2, fra Bjørn Lødemel på vegne av Høyre

Det voteres først over forslag nr. 2, fra Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om realisering av Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.» Venstre har varslet at de støtter forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 84 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.15.30)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sette i gang bygging av Stad skipstunnel basert på alternativ Stor Tunnel så snart som mulig, samt legge frem forslag til nødvendig tilleggsbevilgning i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011. Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler hvis det er nødvendig for å holde fremdrift i saken. Stortinget ber regjeringen vurdere utbyggingen som et OPS-prosjekt.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 69 mot 31 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.15.54)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:80 S (2010–2011) – 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 – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten har Jan-Henrik Fredriksen satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av rv. 80 Løding–Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a), men med firefeltsvei på hele strekningen. 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.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av rv. 80 Løding–Vikan. Vilråra framgår av Prop. 63 S (2010–2011) og Innst. 248 S (2010–2011).

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

II

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan inngå avtalar om forskottering av midlar til vegformål ut over gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samla, løpande refusjonsforpliktingar ikkje overstig 4 700 mill. kroner. Forskotteringane skal refunderast utan kompensasjon for renter og prisauke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 25 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.17.03)

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten har Gorm Kjernli satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:62 S (2010–2011) – om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Gunnar Gundersen om konkurranseutsetting av Kongsvingerbanen – vedtas ikke.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Presidenten gjør oppmerksom på at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen konkurranseutsette passasjertransporten på Kongsvingerbanen så raskt som mulig.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 53 mot 49 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.17.54)

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Under debatten er det satt fram fem forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Susanne Bratli på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2–5, fra Ingebjørg Godskesen på vegne av Fremskrittspartiet

Det voteres først over forslagene nr. 2–5, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen før sommeren 2011 legge frem en sak med tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet, inkludert:

- en komplett oversikt over de mest ulykkesutsatte strekningene på riks- og fylkesveier
- forslag til tiltak på de ulykkesutsatte strekningene, spesielt midtdelere og forhold knyttet til veivedlikehold og veidrift
- en plan for finansiering av trafikksikkerhetstiltak
- forslag om ansvarliggjøring av veiholder og veietat for manglende trafikksikkerhet»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen endre veinormalene for å sikre at nye veier bygges med effektive sikringstiltak som midtdeler eller flerfeltsvei med fysisk sperre mellom kjørefelt med ulik kjøreretning.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk operativ minstestandard for stamveier og fylkesveier.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2012 legge opp til en reduksjon av engangsavgiften ved kjøp av bil.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.18.38)

Komiteen hadde innstilt:

I

Dokument 8:64 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik

Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Øyvind Korsberg om konkrete tiltak for å bedre sikkerheten på veinettet – vedtas ikke.

II

Stortinget ber regjeringen om å fremme en handlingsplan om trafikksikkerhet på vei.

Presidenten: Det votes først over komiteens innstilling til I.

Presidenten gjør oppmerksom på at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet står bak komiteens innstilling til I.

Votering:

Komiteens innstilling til I ble bifalt med 59 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.19.07)

Presidenten: Det votes alternativt mellom komiteens innstilling til II og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:76 S (2010-2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Bård Hoksrud, Knut Arild Hareide og Borghild Tenden om kamp mot trafikkdøden – vedlegges protokollen.»

Presidenten gjør oppmerksom på at det er Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti som står bak komiteens innstilling til II, og at Venstre støtter den.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til II og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 52 mot 51 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.19.44)

Votering i sak nr. 10

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

- forslag nr. 1, fra Freddy de Ruiter på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

Det votes først over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram sak med forslag til endret lov- og regelverk for drosjenæringen med vekt på deregulering og effektiv kontroll.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 60 mot 43 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.20.26)

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om å åpne for tildeling av løyver også direkte til profesjonelle aktører organisert som en ordinær bedrift.

Presidenten: Presidenten gjør oppmerksom på at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak innstillingen.

Det votes alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Dokument 8:77 S (2010-2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om moderne rammebetingelser for taxinæringen – vedtas ikke.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 53 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.21.10)

Votering i sak nr. 11

Presidenten: Under debatten har Ingebjørg Godskesen satt fram to forslag, forslagene nr. 1 og 2, på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske og spesielt utenlandske trailere på norske veier, herunder krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåførere og bruk av trailerkolonner på utsatte veier.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen intensivere kontroller av grenseoverganger og fergeankomster der man nedlegger bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre, samt sørge for at det blir utarbeidet og lagt ut enkelt informasjonsmateriell på ferger og grenseoverganger om hvordan vintertrafikk avvikles i Norge, om kolonnekjøring, kjettingbruk osv.»

Det voterer alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:84 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 76 mot 25 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.22.10)

Votering i sak nr. 12

Presidenten: Under debatten har Borghild Tenden satt fram et forslag på vegne av Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen opprette et offentlig register over autoriserte trafikkskoler. Registeret bør inneholde relevant offentlig tilgjengelig informasjon som er aktuell for elevers valg av trafikkskole, detaljer fra undersøkelser fra Statens vegvesen om trafikkskolene og strykprosenten ved den enkelte trafikkskole.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:94 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om å opprette et offentlig register over trafikkskoletilbudene i landet – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Venstre ble innstillingen bifalt med 99 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 21.22.58)

Votering i sak nr. 13

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Kari Kjønås Kjos på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre

- forslag nr. 3, fra Kari Kjønås Kjos på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 4, fra Filip Rygg på vegne av Kristelig Folkeparti

Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre, lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til endring i alkoholloven slik at kommunene gis utvidet mulighet til å fastsette skjenketiden for alkohol.»

Forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide nasjonale retningslinjer for straffeutmåling ved brudd på alkoholloven.»

Forslagene nr. 1 og 3 blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å føre opp på dagsordenen som egen sak i et senere møte.

Det voterer over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«I lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. gjøres følgende endringer:

§ 2-5 andre ledd skal lyde:

Utlevering av alkoholholdig drikk ved privat innførsel er forbudt på søn- og helligdager, 1. og 17. mai.

§ 3-4 tredje ledd skal lyde:

Salg fra AS Vinmonopolets utsalg er forbudt på søn- og helligdager, 1. og 17. mai.

§ 3-7 tredje ledd skal lyde:

Salg og utlevering av drikk som nevnt i første ledd skal ikke skje på søn- og helligdager, 1. og 17. mai.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.24.11)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov

om endringer i lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. og lov 19. juni 1931 nr. 18 om Aktieselskapet Vinmonopolet

I

I lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. gjøres følgende endringer:

§ 1-3 overskriften skal lyde:

§ 1-3. *Definisjoner*

§ 1-3 nytt annet ledd skal lyde:

I denne loven betyr:

- *alkoholfri drikk: drikk som inneholder under 0,7 volumprosent alkohol*
- *alkoholsvak drikk: drikk som inneholder fra og med 0,7 til og med 2,5 volumprosent alkohol*
- *alkoholholdig drikk gruppe 1: drikk som inneholder over 2,5 og høyst 4,7 volumprosent alkohol*
- *alkoholholdig drikk gruppe 2: drikk som inneholder over 4,7 og mindre enn 22 volumprosent alkohol*
- *alkoholholdig drikk gruppe 3: drikk som inneholder fra og med 22 til og med 60 volumprosent alkohol*

§ 1-3 annet, tredje, fjerde og femte ledd blir henholdsvis tredje, fjerde, femte og sjette ledd.

§ 1-5 skal lyde:

§ 1-5. *Aldersgrenser*

Salg, skjenking eller utlevering av alkoholholdig drikk gruppe 3 må ikke skje til noen som er under 20 år.

Salg, skjenking eller utlevering av *alkoholsvak drikk* og alkoholholdig drikk gruppe 1 og 2 må ikke skje til noen som er under 18 år.

Den som selger, utleverer eller skjenker alkoholholdig drikk gruppe 3, må ha fylt 20 år, og den som selger, utleverer eller skjenker *alkoholsvak drikk* og alkoholholdig drikk gruppe 1 og 2, må ha fylt 18 år. Dette gjelder likevel *ikke* ved salg av *alkoholsvak drikk* når en person over 18 år har daglig tilsyn med salget. *Departementet kan gi forskrift om unntak fra aldersgrensebestemmelsene for personer med fagbrev dersom fagbrevet har naturlig sammenheng med salgs- og skjenkevirksomhet og utdanningen gir tilstrekkelig opplæring i alkohollovgivningen.* Departementet kan gi forskrifter om unntak fra aldersgrensebestemmelsene for lærlinger og andre under opplæring.

Departementet kan gi forskrifter om aldersgrensen for innførsel av alkoholholdig drikk.

§ 1-6 første ledd skal lyde:

Kommunal bevilling til salg av alkoholholdig drikk gruppe 2 og 3 kan gis for 4 år av gangen, og med opphør senest 30. juni året etter at nytt kommunestyre tiltrer.

§ 1-7a annet ledd skal lyde:

En bevilling etter § 4-2 tredje ledd kan bare utvides hvis tilvirkningen skal skje ved skjenkestedet, og tilvirkningen og skjenkingen vil utgjøre en del av stedets helhetlige karakter og serveringstilbud. *En bevilling etter § 3-1 tredje ledd kan bare utvides hvis tilvirkningen skal skje ved salgsstedet, og tilvirkningen og salget vil utgjøre en del av stedets helhetlige karakter og salgstilbud.*

§ 1-9 første ledd skal lyde:

Kontroll med utøvelsen av kommunal bevilling til skjenking av alkoholholdig drikk, salg av alkoholholdig drikk gruppe 1 og statlig bevilling etter § 5-3 første ledd tilligger kommunen.

§ 1-11 skal lyde:

§ 1-11. *Saksbehandlingsregler*

For søknad om bevilling eller andre tillatelser etter denne loven som faller inn under tjenesteloven, skal saksbehandlingsfrist som nevnt i tjenesteloven § 11 første ledd første punktum, være fire måneder. Tjenesteloven § 11 annet ledd om at tillatelse anses gitt når saksbehandlingsfristen er utløpt, gjelder ikke for bevillinger eller andre tillatelser etter loven her.

Departementet kan gi forskrift om saksbehandlingsregler til utfylling av reglene i tjenesteloven for bevillinger og andre tillatelser i loven *her*. *Saksbehandlingsreglene* kan fravike reglene i forvaltningsloven.

§ 1-14 første ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter om plikt for *bevillingsmyndighet*, bevillingshaver, *den som har tillatelse til avgiftsfritt salg på flyplasser*, den som utleverer alkoholholdig drikk ved privat innførsel og den som driver engrossalg til å avgi opplysninger til statistiske formål.

§ 1-16 overskriften skal lyde:

Klage og søksmål om gyldighet av vedtak i klagesak

§ 1-16 nytt tredje ledd skal lyde:

Søksmål om gyldigheten av enkeltvedtak etter alkoholloven § 1-8 og kapittel 3, 4 og 7, hvor Fylkesmannen har fattet vedtak etter denne paragrafs annet ledd, kan rettes mot kommunen.

§ 2-1 første ledd skal lyde:

Alkoholholdig drikk kan bare innføres fra utlandet av den som kan drive engrossalg, har *tilvirkningsbevilling, salgsbevilling utvidet til å gjelde innførsel etter § 3-1 tredje ledd eller skjenkebevilling utvidet til å gjelde innførsel etter § 4-2 tredje ledd.*

§ 3-1 første ledd skal lyde:

Salg av alkoholholdig drikk gruppe 2 og 3 kan bare foretas av AS Vinmonopolet på grunnlag av kommunal bevilling, eller på grunnlag av tillatelse som nevnt i § 3-1a.

§ 3-1 tredje ledd skal lyde:

Bevilling etter annet ledd kan utvides til å omfatte innførsel *eller tilvirkning* av annen alkoholholdig drikk enn nevnt i første ledd, for salg i egen virksomhet. Bevillinger gitt for en bestemt del av året eller for en enkelt bestemt anledning, jf. § 1-6 annet ledd, kan ikke utvides til å omfatte tillatelse til innførsel *eller tilvirkning* for salg i egen virksomhet. Bestemmelsene i lovens kapittel 1 og 3 får anvendelse så langt de passer. Bevilling til salg av alkoholholdig drikk gruppe 2 og 3 til AS Vinmonopolet kan bare gis dersom det også gis bevilling til salg av annen alkoholholdig drikk i kommunen.

§ 3-1 sjette ledd skal lyde:

Det kan bare selges alkoholholdig drikk som er levert av en som har tilvirknings- eller salgsbevilling eller som kan drive engrossalg, eller som er innført *eller tilvirket* med hjemmel i tredje ledd eller av AS Vinmonopolet med hjemmel i § 2-1 annet ledd. *AS Vinmonopolet kan likevel besørge auksjon av alkoholholdig drikk på vegne av personer uten rett til omsetning av alkoholholdig drikk. Departementet kan gi nærmere forskrifter om slik auksjon, herunder om gebyr.*

§ 3-1 nytt syvende ledd skal lyde:

Tilvirkning på grunnlag av kommunal tillatelse knyttet til en salgsbevilling, kan ikke utøves i samme anlegg som tilvirkning etter lovens kapittel 6.

Kapittel 3 del II overskriften skal lyde:

II. Salg av alkoholholdig drikk *gruppe 2 og 3.*

Kapittel 3 del III overskriften skal lyde:

III. Salg av alkoholholdig drikk *gruppe 1.*

§ 3-7 første ledd skal lyde:

Salg og utlevering av alkoholholdig drikk *gruppe 1* kan skje fra kl. 08.00 til kl. 18.00. På dager før søn- og helldager skal salget opphøre kl. 15.00. Dette gjelder ikke dagen før Kristi Himmelfartsdag.

§ 4-2 første ledd skal lyde:

Bevillingen kan gjelde alkoholholdig drikk *gruppe 1, alkoholholdig drikk gruppe 1 og 2* eller all alkoholholdig drikk.

§ 4-4 første ledd skal lyde:

Skjenking av alkoholholdig drikk *gruppe 3* kan skje fra kl. 13.00 til 24.00. Skjenking av annen alkoholholdig drikk kan skje fra kl. 08.00 til 01.00.

§ 4-4 fjerde ledd skal lyde:

Skjenking av alkoholholdig drikk *gruppe 3* er forbudt mellom kl. 03.00 og 13.00. Skjenking av annen alkoholholdig drikk er forbudt mellom kl. 03.00 og 06.00.

§ 4-4 femte ledd skal lyde:

Tiden for skjenking av alkoholholdig drikk *gruppe 3* kan ikke fastsettes utover den tid det kan skjenkes annen alkoholholdig drikk.

§ 4-4 syvende ledd skal lyde:

På overnattingssteder kan det skjenkes alkoholholdig drikk *gruppe 1 og 2* til overnattingsgjester uten hensyn til begrensningene i denne paragraf.

§ 5-2 første ledd skal lyde:

Departementet kan etter å ha innhentet nødvendige uttalelser gi

1. bevilling til å skjenke alkoholholdig drikk *gruppe 1 og 2* på tog som er kollektive transportmidler
2. bevilling til å skjenke alkoholholdig drikk

3. *gruppe 1 og 2* om bord i fly på innenlandske flyvninger
4. bevilling til å skjenke alkoholholdig drikk om bord i skip som er kollektive transportmidler, og om bord i cruiseskip på turer av flere dagers varighet

§ 5-2 tredje ledd skal lyde:

Bevilling etter første ledd nr. 3 til skjenking om bord i skip som er kollektive transportmidler, gir videre bare rett til å skjenke alkoholholdig drikk *gruppe 3* dersom skipet går i fart mellom Norge og utlandet eller i kystfart over fire dagers varighet.

§ 6-1 første ledd første punktum skal lyde:

Tilvirkning av alkoholholdig drikk kan bare skje på grunnlag av bevilling gitt av departementet, eller tillatelse etter § 3-1 tredje ledd eller § 4-2 tredje ledd.

§ 7-1 første ledd skal lyde:

For bevilling til salg av alkoholholdig drikk *gruppe 1* og til skjenking av alkoholholdig drikk skal det betales et årlig bevillingsgebyr som beregnes i forhold til forventet omsatt mengde alkoholholdig drikk.

§ 8-6 nytt tredje ledd skal lyde:

Auksjon av alkoholholdig drikk mellom personer som har rett til omsetning av alkoholholdig drikk, er likevel tillatt. Vinmonopolet kan likevel besørge auksjon av alkoholholdig drikk på vegne av personer uten rett til omsetning av alkoholholdig drikk.

§ 8-8 skal lyde:

§ 8-8. *Ulovlig kjøp*

Det er forbudt å kjøpe alkoholholdig drikk *gruppe 3* på vegne av noen som er under 20 år eller annen alkoholholdig drikk for noen som er under 18 år.

§ 9-2 første ledd skal lyde:

Reklame for alkoholholdig drikk er forbudt. Forbudet gjelder også reklame for andre varer med samme merke eller kjennetegn som *alkoholholdig drikk*. Slike varer må heller ikke inngå i reklame for andre varer eller tjenester.

§ 9-3 skal lyde:

§ 9-3. *Tilsyn*

Helsedirektoratet fører tilsyn med at bestemmelsene om reklameforbud fastsatt i eller i medhold av denne lov overholdes. *Helsedirektoratet* kan foreta slik gransking og besiktigelse som det finner nødvendig for å utføre sine gjøremål etter loven.

Enhver plikter å gi de opplysninger som er nødvendige for gjennomføringen av *Helsedirektoratets* oppgaver etter lovens kapittel 9.

§ 9-4 første ledd skal lyde:

Finner *Helsedirektoratet* at reklameforbudet er overtrådt, kan det pålegge retting av forholdet. Samtidig fast-

settes en frist for rettingen. *Helsedirektoratet* kan kreve skriftlig bekreftelse fra overtrederen på at det ulovlige forholdet skal opphøre.

§ 9-4 tredje ledd skal lyde:

Dersom *Helsedirektoratet* ved avdekking av en overtredelse finner særlig grunn til å tro at det vil bli begått nye brudd på reklameforbudet som ikke kan stanses etter første og annet ledd, kan det på forhånd fastsette at mulkt vil løpe fra det tidspunkt ny overtredelse tar til. Slik tvangsmulkt kan fastsettes for inntil ett år.

§ 9-4 fjerde ledd skal lyde:

Når særlige grunner taler for det, kan *Helsedirektoratet* helt eller delvis frafalle ilagt tvangsmulkt.

§ 10-3 annet punktum skal lyde:

Det samme gjelder annen alkoholholdig drikk når den er skjenket i glass eller finnes i *åpnet beholder*.

II

I lov 19. juni 1931 nr. 18 om Aktieselskapet Vinmopolet skal § 12 lyde:

Styret skal etter utløpet av regnskapsåret sende inn til vedkommende departement et utdrag av selskapets regnskaper og en beretning om dets *virksomhet*.

III

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling I § 4-4 fjerde ledd og forslag nr. 4, fra Kristelig Folkeparti, som lyder:

«I lov 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. gjøres følgende endringer:

§ 1-8 nytt sjette ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift som gir kommunen kompetanse til å gi kontrollører myndighet til umiddelbar inndragning av bevilling. Slik forskrift skal inneholde nærmere bestemmelser om saksbehandlingen ved slik inndragning. Bestemmelsene om saksbehandlingen kan avvike fra forvaltningsloven.

§ 4-4 fjerde ledd skal lyde:

Skjenking av alkoholholdig drikk med 22 volumprosent alkohol eller mer er forbudt mellom kl. 02.00 og 13.00. Skjenking av annen alkoholholdig drikk er forbudt mellom kl. 02.00 og 06.00.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til I § 4-4 fjerde ledd og forslaget fra Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 96 mot 6 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 21.24.55)

Presidenten: Det voteres over resten av I samt II og III.

Votering:

Komiteens innstilling til resten av I samt II og III ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres 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 annen gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 14

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt tre forslag, forslagene nr. 1–3, fra Per Arne Olsen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem for Stortinget en strategi for norsk biomedisin, herunder med konkrete forslag til hvordan næringens tilgang til kapital kan økes, til hvordan forskning og utvikling på området kan økes og målrettes, til hvordan forskningen i større grad kan kommersialiseres og til hvordan de statlige finansierings- og støtteordningene kan videreutvikles. Hvorvidt det bør etableres et strategiråd for utvikling av norsk legemiddel- og helserelatert biomedisinsk næring, bes omtalt særskilt i strategien.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak for Stortinget om rettstilstanden ved bytte av legemidler, og biologiske legemidler spesielt, hvor saksfremlegget blant annet redegjør for hvordan regjeringen mener rettstilstanden er og bør være fremover.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at patentvernet for legemidler i Norge blir i tråd med internasjonale regler og sikre reell beskyttelse av opphavsrett.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:48 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Svein Flåtten,

Sonja Irene Sjøli, Henning Warloe og Elisabeth Asper om en langsiktig strategi for biomedisin – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 53 mot 50 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.26.22)

Votering i sak nr. 15

Presidenten: Under debatten har Filip Rygg satt fram seks forslag, forslagene nr. 1–6, på vegne av Kristelig Folkeparti.

Det voteses først over forslagene nr. 1 og 2.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at kunnskapsbaserte tiltak som har innvirkning på tilgjengelighet til alkohol, inngår i kommunale planer.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det i byene etableres rusfrie treffsteder, kulturtilbud og konsertarenaer for ungdom over 16 år.»

Votering:

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 97 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.26.57)

Presidenten: Det voteses så over forslagene nr. 3–6, fra Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for et mer tilstedeværende politi.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen justere politiets måleparametre slik at disse oppfordrer til økt forebyggende og trygghetsskapende innsats.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre som en generell strategi i politiet at det skal være nulltoleranse og rask bøtelegging for mindre alvorlige lovbrudd.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for redusert saksbehandlingstid i domstolene.»

Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre har varslet at de ønsker å støtte forslagene.

Votering:

Forslagene fra Kristelig Folkeparti ble med 55 mot 48 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.27.25)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:49 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Laila Dāvøy og Hans Olav Syversen om tiltak for økt trygghet i byene – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 16

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Per Arne Olsen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslagene nr. 3 og 4, fra Per Arne Olsen på vegne av Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 5, fra Trine Skei Grande på vegne av Venstre

Forslagene nr. 1–4 er inntatt i innstillingen på side 6, mens forslag nr. 5 er omdelt på representantenes plasser i salen.

Det voteses først over forslag nr. 5, fra Venstre, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen med jevne mellomrom om å komme med en stortingsmelding som tydeliggjør regjeringens politikk for omstillingsprosesser i helseforetakene.»

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 102 stemmer mot 1 stemme ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.28.28)

Presidenten: Det voteses over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det totale, godkjente helsetilbudet i Norge utnyttes bedre for å unngå at pasienter ikke får behandling mens ledig, relevant kapasitet i helsevesenet står ubenyttet.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 71 mot 32 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.28.52)

Presidenten: Det voteres over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, som lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å fryse pågående og planlagte omstillingsprosesser som vil redusere lokalsykehusenes oppgaver når det gjelder nødvendig helsehjelp, som for eksempel føde- og akutthjelp, inntil en nasjonal helseplan er utarbeidet der utredninger med hensyn til utvikling av akutt- og breddekompetanse tillegges vekt, samt finansieringsordninger tilpasset lokalsykehusene.»

Venstre har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble med 70 mot 33 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.29.18)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:54 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgen Bekkevold, Laila Dāvøy, Rigmor Andersen Eide, Dagfinn Høybråten og Kjell Ingolf Ropstad om å legge ned de regionale helseforetakene og omgående å fryse alle omstillingsprosesser i lokalsykehusene – bifalles ikke.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslagene nr. 1 og 2, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag for Stortinget om å legge ned de regionale helseforetakene.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal sykehusplan som en del av Nasjonal helse- og omsorgsplan.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 55 mot 48 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.30.07)

Sak nr. 17 [21:30:18]

Referat

1. (286) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Henning Skumsvoll, Oskar J. Grimstad og Ib Thomsen om en gjennomgang av kulturminnepolitikken (Dokument 8:129 S (2010–2011))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
2. (287) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Arne Olsen, Kari Kjønås Kjos og Jon Jæger Gåsvatn om å innføre såkalt «pakkeforløp» innen kreftomsorgen og deler av iskemisk hjertesykdom etter dansk modell (Dokument 8:130 S (2010–2011))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
3. (288) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Arne Olsen, Kari Kjønås Kjos og Jon Jæger Gåsvatn om opprettelse av en hjertebro til Danmark for ablasjonspasienter (Dokument 8:131 S (2010–2011))
Enst.: Nr. 2 og 3 sendes helse- og omsorgskomiteen.
4. (289) Årsrapport for 2010 fra Stortingets utvalg for rettferdsvederlag (Dokument 18 S (2010–2011))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
5. (290) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Aspaker, Henning Warloe og Svein Harberg om gjennomgang av grunnlaget for beregning av tilskudd til friskoler (Dokument 8:134 S (2010–2011))
Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.
6. (291) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Gjermund Hagesæter, Per-Willy Amundsen og Åge Starheim om å avvikle fylkeskommunen som selvstendig forvaltningsnivå (Dokument 8:132 S (2010–2011))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
7. (292) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Organisasjonen for sikkerhet og samarbeid i Europas (OSSEs) parlamentariske forsamling for 2010 (Dokument 9 S (2010–2011))
8. (293) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling for 2010 (Dokument 14 S (2010–2011))
9. (294) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling for 2010 (Dokument 16 S (2010–2011))
10. (295) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til EFTA-parlamentarikerkomiteene og Den felles EØS-parlamentarikerkomiteen for 2010 (Dokument 19 S (2010–2011))
11. (296) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Den interparlamentariske union (IPU) (Dokument 20 S (2010–2011))
Enst.: Nr. 7–11 sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

12. (297) Innberetning fra valgkomiteen om endringer i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 3 (2010–2011))

Enst.: Vedlegges protokollen.

Presidenten: Før møtet heves, vil presidenten få lov til å ønske samtlige representanter og ansatte på Stortinget en riktig god og lang påskeferie. (Munterhet i salen)

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

Møtet hevet kl. 21.31
