

Møte onsdag den 16. mai 2012 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 86)

1. Muntlig spørretime
2. Ordinær spørretime
3. Referat

Presidenten: Representantene Henning *Skumsvoll* og Erling *Sande*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger en permisjonssøknad, fra representanten Åge *Starheim* om sykepermisjon fra og med 16. mai og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Anne June *Iversen*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

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

Sak nr. 1 [10:00:44]

Muntlig spørretime

Presidenten: Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at statsminister Jens Stoltenberg vil møte til muntlig spørretime.

Statsministeren er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

Vi starter med første hovedspørsmål, fra representanten Siv Jensen.

Siv Jensen (FrP) [10:01:10]: Da statsministeren – riktignok som partileder i Arbeiderpartiet – holdt sin tale til Arbeiderpartiets landsstyre for ikke lenge siden, advarte han mot en del veifinansieringsprosjekter fordi han mente det ville være unødvendig dyrt å finansiere veibygging med lån siden vi hadde så mye penger i Norge. Han gikk ganske langt i å kalle dette for triksing med budsjettpolitikken og hadde noen utlegninger om at det gikk kanskje an å lure budsjettet, men man lurte ikke virkeligheten.

Førrige fredag kom Prop. 109 S for 2011–2012, som gjelder finansieringen og utbyggingen av den såkalte Ryfast-forbindelsen. Det er et veiprojekt i Rogaland med en investeringskostnad på ca. 4,8 mrd. kr. Når man ser på hvordan dette skal finansieres, skal det finansieres på en slik måte at det for bilistene, skattebetalerne, blir dobbelt så dyrt. Man skal altså betale 9,9 mrd. kr i bompenger, fordi det også skal gå til å finansiere renter og innkrevingskostnader, noe som altså gjør prosjektet dobbelt så dyrt for bilistene i forhold til det det kunne vært hvis man f.eks. hadde frigitt de 5 mrd. kr som er kommet i ekstra skatteinntekter i revidert, som regjeringen velger å putte på bok i utlandet.

Jeg tenkte jeg skulle gi statsministeren en anledning til

å oppklare dette. Jeg tror det er flere enn meg som har litt problemer med å forstå hvordan statsministeren i det ene øyeblikket kan advare mot lånefinansierte veiprojekter, for så noen uker senere å legge frem akkurat en sånn modell, nemlig en lånefinansiert veiutbygging som ender med å gi bilistene dobbel prislapp på et prosjekt som altså kunne vært fullfinansiert «up front» fra staten.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:03:17]: Denne regjeringen er for gode veier, god jernbane og for ansvarlig økonomisk politikk. Denne regjeringen har vist at vi greier å få til begge deler samtidig. Vi har økt investeringene kraftig i vei og bane – 100 mrd. kr ekstra til vei og bane over denne planperioden – og vi følger opp det. Derfor bygges det veier og jernbane i et større omfang enn det har blitt gjort noen gang før i Norge.

I tillegg er vi for at vi har en ansvarlig pengebruk, fordi vi er opptatt av arbeidsplassene, bedriftene, eksportindustrien, rente- og kronekursen. Det er grunnen til at vi ønsker ryddighet i budsjettene, ikke drive og trikse med budsjetter for å forsøke å bruke mer penger uten at man er ærlig og redelig om det.

Vi har lang tradisjon – og den tradisjonen vi støtter fra regjeringens side, har bredt flertall i Stortinget – som legger til grunn at vi bevilger penger over statsbudsjettet til samferdselstiltak. Der har vi økt rammene kraftig. Så har man i tillegg akseptert at de som mener at 100 mrd. kr i ekstra satsing er for lite, og som ønsker enda mer veier – der har man akseptert at man kan få raskere fram tilleggsprosjekter gjennom bompengefinansiering. Det kommer i tillegg, og der trekker man inn kjøpekraft ved at bilistene betaler bompengavgifter. Derfor har det en annen virkning på økonomien enn om man bevilger penger.

Det er grunnen til at man har akseptert at bompengeprojekter kommer i tillegg. Forutsetningen for at det skal gjennomføres, er at det er lokalt ønske om det. Da må det organiseres. Det er ofte private eiere, det er kommunale eiere, det er lokale eiere, og de henter sine penger gjennom bompengefinansiering.

Hvis staten skulle finansiere det i tillegg, ville det være økt oljepengebruk. Det kan man gjerne være for, men det er vi redde for fordi det kan gå ut over rente- og kronekurs og arbeidsplassene. Vi må skille mellom de to finansieringsmåtene.

Siv Jensen (FrP) [10:05:25]: Statsministeren skaper et inntrykk av at bompengeprojekter er noe man frivillig får i tillegg til det staten bevilger. Det er ikke sant. Så å si alle veiprojekter som settes ut i livet i Norge i dag, forutsettes det bompengefinansiering til.

Jeg har et spørsmål. Statsministeren sto i Arbeiderpartiets landsstyre og advarte mot lånefinansierte veiprojekter fordi han mente det var unødvendig dyrt. Men samtidig er det akkurat det regjeringen gjør når de f.eks. legger frem denne proposisjonen – som betyr å finansiere norske veier på avbetaling, men med en vesentlig dimensjon, nemlig at prosjektet blir dobbelt så dyrt. Det er mulig at det er ansvarlig økonomisk politikk i hodet til en statsminister fra

Arbeiderpartiet. Men i mitt hode er det unødvendig bortkastet pengebruk når man dobler utgiftene til et prosjekt fordi man velger en innkrevingsform som er unødvendig, all den tid staten har nok penger til å finansiere det.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:06:31]: Det er forskjell på å bevilge penger og det å skaffe seg penger i et marked eller gjennom f.eks. bompenger, der en skaffer seg penger ved å inndra privat kjøpekraft.

Vi er opptatt av den totale pengebruken over statsbudsjettet. Det er en ærlig sak å si at vi skal avskaffe alle bompengeprojekter, pengene skal bevilges over statsbudsjettet. Men da må man enten øke skattene for å skaffe de pengene, eller man kan kutte på helse, utdanning og andre formål – eller man kan si at vi bruker noen milliarder oljekroner. Det kan man selvfølgelig mene. Men jeg er veldig urolig for at hvis vi øker oljepengebruken, vil rente- og kronkurs gå i været. Det har skjedd før, det har skjedd i Norge og i andre land. Det er da jeg sier at vi bevilger mer enn noen gang, det er en kraftig økning i bevilgninger til vei og bane. Ønsker man prosjekter i tillegg til det, må det finansieres gjennom å inndra kjøpekraft, gjennom bompengeprojekter. Vi gjør begge deler, og begge deler bidrar til å styrke norsk samferdsel.

Presidenten: Det er bedt om og blir gitt anledning til tre oppfølgingsspørsmål – først Ketil Solvik-Olsen.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:07:51]: Alle her i denne sal er for bedre vei, jernbane og en ansvarlig politikk. Spørsmålet er om en skal bygge norske veier ved å la utenlandske kapitalister få ta renteinntekter fra norske bilister.

Jeg må korrigere statsministeren: Det er ikke 100 mrd. kr mer til vei som er lovt av denne regjeringen, men 100 mrd. kr mer til all infrastruktur. Så man overdriver litt.

Men i Fremskrittspartiets øyne er det altså uansvarlig politikk å låne inn penger for å bygge veier, når staten har et stort overskudd. Det er ingen poeng i at vi skal låne penger fra utlandet til 6,5 pst. rente – som vi f.eks. har gjort til E6 Kolomoen – mens vi samtidig låner ut norske oljepenger til 1,8 pst. rente til Tyskland. Det er dårlig økonomisk politikk, ikke lønnsom økonomisk politikk.

Men hvis det er slik at alle statens utgifter skal dekkes innenfor budsjettet, kan statsministeren da forklare hvorfor SAS har fått 1,3 mrd. kr utenfor statsbudsjettet? Er flyvertinner det viktigste vi har å bruke penger på i dette landet?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:08:55]: På mange måter foretrekker jeg det gamle Fremskrittspartiet, for de var ærlige og sa: Vi ønsker å bruke mer penger. Da var man tydelig og ærlig på det, og så forsvarte man det. Nå prøver man å konstruere nye måter å utgiftsføre pengebruken på for å skjule at man faktisk ønsker en kraftig økning i pengebruken. Da sier jeg: Det er en ærlig sak å ville ha mer penger til et formål. Da får man enten kutte på et annet formål, øke skattene eller si: Vi skal øke den samlede pengebruken i samfunnet. Det sa Fremskrittspartiet før. Det er

Fremskrittspartiet alene om å mene, og det er greit, men det fører altså til det vi ikke skal ha i Norge – økt prisvekst, økte renter, økt kronkurs og problemer for norske bedrifter. Der er Fremskrittspartiet – eller iallfall har vært – ganske alene. Nå har Høyre begynt å bli litt uklar med hensyn til ansvarlig pengebruk, men vi er opptatt av ansvarlig pengebruk. Skal vi da plutselig si at vi ikke lenger skal kreve inn milliarder i bompenger, men bevilge dem over statsbudsjettet – og så øker vi betydelig faren for økt ledighet og problemer i norsk økonomi? Det må Fremskrittspartiet ta med seg.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:09:56]: Det er en åpenbar misforståelse ...

Presidenten: Det er ikke anledning til å ta ordet for å oppklare åpenbare misforståelser i den muntlige spørretimen, så jeg ber representantene om å respektere forretningsordenen.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:10:10]: Det er lov å oppklare misforståelser!

Presidenten: Øyvind Halleraker – til neste oppfølgingsspørsmål.

Øyvind Halleraker (H) [10:10:25]: Jeg tror nok Stoltenberg må finne seg i at det er han som skaper en smule forvirring her. Han sa i spørretimen 26. oktober:

«Det er jo slik at hvis Norge begynner å lånefinansiere veiprojekter, har vi innrettet oss veldig dumt.»

Det er jo nettopp dette eksemplet det er referert til tidligere her.

Jeg har lyst til å gripe fatt i en annen uenighet, som er innenfor samme område. I Aftenposten på mandag kunne vi se at Arbeiderpartiet nå går for prosjektfinansiering – og med det lånemodeller å la Gardermoen-utbyggingen. Det er partiets samferdselspolitiske talskvinne som hevder dette. Så vet vi at Stoltenberg flere ganger i denne sal har sagt at det gjør man ikke, og i Gul bok i 2006 ble dette skrinlagt av Finansdepartementet. Hva mener egentlig regjeringen og Stoltenberg om dette spørsmålet?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:11:22]: Først vil jeg oppklare en åpenbar misforståelse: Jeg er mot at staten låner penger, for staten har nok likvider til å finansiere de prosjektene vi er opptatt av å investere i. Vi låner penger til utlån, men vi låner ikke penger til investeringsprosjekter.

Noe helt annet er det at et privat bomselskap, som kan bestå av privateiere eller kommunale eiere, låner penger. Hvordan de finansierer seg, må være deres vurdering – om de finansierer seg med egen kapital eller med fremmed kapital – og den renten de betaler, speiler risikoen i prosjektet. Staten kunne selvfølgelig sagt: Nei, vi skal ikke ha bompenger. Høyre har alltid vært for bompengeprojekter, Høyre administrerer de største bompengeprojektene i Norge, fordi man har ment at det har vært et bra prosjekt, i tillegg til de prosjektene som bevilges over statsbudsjettet.

Når det gjelder prosjektfinansiering, så er jeg for pro-

sjektfinansiering. De som er med i prosjektfinansiering, mener at man skal finansiere et prosjekt. Denne regjeringen finansierer mange veiprosjekter, mange jernbaneprosjekter. Det jeg er imot, er altså å lånefinansiere statlige investeringer.

Presidenten: Knut Arild Hareide – til siste oppfølgingsspørsmål.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:12:37]: Statsministeren seier at han er for prosjektfinansiering. Eitt av dei prosjekta som regjeringa meiner dei har prosjektfinansiering på, er Oslo–Ski, men det er ingen innanfor Samferdsels-Noreg som veit når Oslo–Ski skal vere ferdig. Ingen i Jernbaneverket, ingen som jobbar med dette, veit når sluttdatoen er – for eit gigantisk prosjekt, på 18 mrd. kr! Hadde vi sett ein sluttdato der, kunne vi ha skapt føreseielegheit for dei som byggjer prosjektet, for entreprenørar, for anbuds-kontraktar. Resultatet av at regjeringa ikkje har sett nokon sluttdato, er at det prosjektet kjem til å bli mange hundre millionar kroner dyrare enn det det kunne ha vore om ein hadde hatt ein sluttdato.

Ser statsministeren at den måten å organisere denne typen prosjekt på – å ikkje ha ein sluttdato – ikkje skaper føreseielegheit?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:13:43]: Jeg er sterk tilhenger av jernbaneutbygging over hele landet – iallfall der det er jernbane – og jeg er også tilhenger av å bygge ut i Oslo-området. Det har vi satt i gang. Vi åpnet nylig viktige etapper på Vestkorridoren, og vi har satt i gang arbeidet med Oslo–Ski. Dette er et prosjekt vi er opptatt av at skal gjennomføres, men før vi tar den endelige investeringsbeslutningen, er vi nødt til bl.a. å gjennomføre den prosjekteringen, den kvalitetssikringen vi nå er i gang med. Utfordringen der er jo at dette prosjektet først var anslått å koste 5–6 mrd. kr, så 11 mrd. kr, og det siste tallet jeg har sett, er rundt 18 mrd. kr. Det må finansieres, det skal bevilges over statsbudsjettet, og når jeg er tilhenger av prosjektfinansiering, er det et uttrykk for at jeg ønsker at vi skal fullfinansiere prosjekter, slik vi har gjort med mange andre jernbaneprosjekter og mange andre veiprosjekter.

Noe av forvirringen i denne debatten er at folk bruker ord litt om hverandre. Noen mener at hvis en finansierer et prosjekt og kaller det prosjektfinansiering, må staten låne penger til det prosjektet – det er noe helt annet enn å finansiere prosjektet.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Erna Solberg (H) [10:15:04]: Det finnes noe det er grunn til å glede seg over i vårt samfunn. Blant annet viste statistikken i fjor at antallet drepte i norsk trafikk hadde falt til under 200, det var 170 mennesker som døde i trafikken, et betydelig lavere tall enn året før. Fra å være på toppen i trafikksikkerhet i 2000 falt Norge ned til femteplass i løpet av det tiåret vi har lagt bak oss. Selv om vi hadde forbedring i fjor, viser de første tallene fra i år at antallet er stigende. Det er 54 personer som har mistet livet i trafik-

ken i løpet av de fire første månedene, mot 51 personer i fjor. Av de 13 som på tragisk og brutalt vis døde i trafikken i april måned, ble seks drept i frontkollisjon.

Det er en ganske stor sammenheng mellom kvaliteten på veien og utgangen av en ulykke, altså om folk blir alvorlig skadet eller drept. Uhell kan skje, men når vi har dårlig sikrede veier, er konsekvensene av uhellene større enn de ellers ville ha vært. Derfor synes vi det var bra at regjeringen i Nasjonal transportplan sa at den skulle bygge mer midtrekkverk: 750 km «midtrekkverk og andre mindre trafikktryggleiksutbetringar». Vi ønsker et høyere tempo. Det vi ikke var forberedt på, var det som har skjedd senere, nemlig at midtrekkverk nå er omdefinert til i hovedsak å bli rumlefelt. Slik utbyggingen har vært de siste årene under denne regjeringen, vil vi stå igjen med 195 km med midtrekkverk og 595 km med rumlefelt. Mener statsministeren at rumlefeltene er like god sikring mot tap av liv ved frontkollisjoner som det å bygge midtrekkverk?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:17:14]: Trafikkulykker – drepte og skadde i trafikken – er et av de mest alvorlige samfunnsproblemene vi står overfor. Det handler om enkeltmennesker som mister livet, det handler om enkeltmennesker som blir skadd, og det handler om deres pårørende og familiemedlemmer. Derfor er det viktig at vi gjør mer for å skape tryggere trafikk – at færre mennesker skades og drepes i trafikken. Det er langt igjen, det er mye ugjort, men samtidig skal vi hente inspirasjon fra den framgangen vi ser. Ser vi langt tilbake i tid, ser vi at tilbake på 1970-tallet var det nesten 600 drepte per år. Siden den gang er trafikken tredoblet, og antall drepte har gått fra nærmere 600 – i alle fall over 500 – til rundt 200 og i fjor klart under 200. Det er et uttrykk for en langvarig og god trend med en klar bedring i norsk trafikksikkerhet. Regjeringen satte seg et mål om å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken med minst en tredjedel innen 2020. Vi satte oss et delmål til 2014, og det delmålet ble nådd allerede i 2010, så vi har faktisk fått en bedre utvikling enn det vi forutså.

Antallet drepte i trafikken vil svinge noe fra år til år. Vi har fått det ned mot 200, i fjor kom vi altså klart under 200. Vi kan selvfølgelig oppleve en økning i år, selv om trenden er at det går den rette veien. Midtdelere er et av de tiltakene vi iverksetter, men også rumlefelt er et bidrag til å redusere farene. Problemet med norske veier er at de ofte er for smale til at man bare kan sette opp midtdelere. Derfor er det noe dyrere og noe vanskeligere å sette opp midtdelere i Norge enn i bl.a. Sverige, som har bredere veier i utgangspunktet. Man mener at det av hensyn til ambulanse- og utrykningskjøretøy er uforsvarlig bare å sette opp midtdelere hvis vi ikke også bygger bredere vei, slik at de kan komme fram. Vi bygger midtdelere, vi bygger bredere vei, men det er også mye igjen.

Erna Solberg (H) [10:19:24]: Det er ingen tvil om at når antallet drepte går ned, er det bl.a. fordi veistandarden på viktige strekninger er blitt bedre. Ett viktig tiltak er at man skiller møtende trafikk. Veldig mange – nesten 40 pst. – av dem som dør i trafikken, dør i en møtekolli-

sjon. 50 pst. av dem som er i en utforkjøring, kjører ut til venstre. Alt dette kunne ha vært hindret ved at man hadde skilt motgående trafikk. Det er når en ikke skiller motgående trafikk, at et uhell blir til en katastrofe for flere familier, med mange drepte. Derfor er det litt spesielt at regjeringen for tiden bruker mer tid på å omdefinere hva de lovte i valgkampen 2009, nemlig å bygge 750 km midtdelelere, enn de bruker på å få bygget disse. Nå forsøker man å hevde at det man lovte, var midttiltak, men det som ble sagt i valgkampen, var 750 km med delt trafikk. Et rumlefelt vekker en slumrende sjåfør, men det redder ikke liv i en møtekkollisjon.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:20:31]: Jeg mener det er avgjørende at vi får skilt motgående trafikk, og derfor gjøres det mange tiltak, også midtdelelere, men ikke minst utbygging av motorvei. Over 200 km med ny motorvei siden 2005 på tungt trafikkerte strekninger er også et bidrag til å forklare hvorfor antallet drepte i trafikken går ned.

Det er mange ting som må gjøres, men fart er fortsatt den viktigste årsaken til trafikkulykker. Bedre, sterkere trafikkovervåking, strekningsbaserte fartskontroller bidrar også til å redusere antallet drepte i trafikken.

Som jeg forsøkte å si i mitt forrige svar, er en utfordring at på 1950-, 1960- og 1970-tallet bygde man smale veier i Norge. Det betyr at på veldig mange veier i Norge er det ikke mulig å sette opp en midtdeler fysisk uten å hindre ambulanser og utrykningsbiler i å komme fram. Derfor må veiene utvides, derfor tar det lengre tid i Norge enn i andre land.

Presidenten: Det blir tre oppfølgingsspørsmål – først Øyvind Halleraker.

Øyvind Halleraker (H) [10:21:52]: Vi visste vel omtrent hvor brede veiene var i Norge, da vi lovte antall kilometer som skulle bygges med midtdelelere, også da vi vedtok Nasjonal transportplan.

Rumlefelt stopper ikke en trailer eller en henger på en trailer som kommer på tvers, det synes heller ikke når det er snø og is i veien. Det er altså ikke en fullgod løsning. Møteulykkene er relatert til veiens tilstand. Det er vårt ansvar, altså som politikere. Det er også mange andre årsaker til trafikkulykker, men dette er i alle fall vårt ansvar. Alle trafikkisikringsorganisasjonene ønsker et tak på 4 000 ÅDT for når vi skal bygge midtdelelere.

I Høyre har vi tatt dette på alvor. Vi har innlemmet det i vår trafikkisikringsplan. Jeg har en utfordring til regjeringen og statsministeren: Vil statsministeren støtte dette når de kommer med sin transportplan til vinteren?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:22:46]: Jeg synes det er veldig positivt og gledelig at Høyre er så engasjert i samferdsels spørsmål. Det er også positivt at de er mye mer for å investere i veier nå enn det de var i nærheten av da de satt i regjering og hadde ansvaret for budsjetter og samferdselspolitikk.

Veibevilgningene har økt kraftig. Det er vi glad for. Det er ett bidrag til at det blir færre drepte på veiene. Trafikk-

overvåkningen har økt. Det er også et bidrag. Midtdelelere er bygd. Nøyaktig hva som skal være kriteriene, og hva vi kommer med i Nasjonal transportplan, skal vi presentere i Nasjonal transportplan. Men det jeg kan si, er at både den transportplanen vi nå følger opp, og den vi kommer til å legge fram neste år for videre utbygging, kommer til å inneholde betydelig satsing på vei og trafikkisikkerhet, slik at vi kan fortsette den positive utviklingen, der antall drepte på norske veier går ned.

Presidenten: Bård Hoksrud – til oppfølgingsspørsmål.

Bård Hoksrud (FrP) [10:23:55]: Jeg registrerer at statsministeren sa gode veier. Han sa ikke trafikkisikre veier. Jeg hørte også at statsministeren i forrige runde sa at de bygde smale veier på 1950- og 1960-tallet. Da lurer jeg på om ikke statsministeren bør gå tilbake til kontoret sitt etterpå og se på et av de nye prosjektene som ligger til behandling i Stortinget, på E16 Bagn–Fønhus, hvor man foreslår å bygge 8,5 meter veibredde. Det betyr at det ikke er mulig å sette opp trafikkisikkerhetstiltak. Kanskje statsministeren bør gå tilbake og se på hva hans egen samferdselsminister holder på med. Dette er bare ett eksempel. Denne regjeringen bygger smale, trafikkfarlige veier og ikke brede, trafikkisikre veier. Vil statsministeren nå garantere at når man bygger nye veier, bygger man dem brede, slik at det faktisk er mulig å få på plass midtdelelere og andre trafikkisikkerhetstiltak i 2012, og ikke bare skyldte på det man gjorde på 1950- og 1960-tallet?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:24:57]: Jeg mener at gode veier er trafikkisikre veier. For meg er det ikke tenkelig at vi skal ha gode veier som ikke er trafikkisikre. For meg er det to sider av samme sak. Det er også slik at mange tiltak, med bl.a. betydelig investering i veier, betydelig økning av firefelts motorvei i landet vårt de senere årene har vært med på å redusere antall trafikkulykker.

Mitt poeng når det gjelder 1950- og 1960-tallet, er at den såkalte veinormalen i Norge har gjennom mange år vært smalere enn i Sverige. Derfor er det lettere å sette opp fysiske midtdelelere hvis veien er bred, men hvis den er smal, er det vanskelig. Da må man utvide veien eller ha ikke-fysiske midtdelelere.

Vi bygger lengre veier, vi bygger bredere veier nå enn vi gjorde før. Akkurat den strekningen representanten viser til, kjenner jeg ikke i detalj. Men resultatene viser at det som nå gjøres i forbindelse med vei- og trafikkisikkerhet, gjør at antall ulykker går ned.

Presidenten: Knut Arild Hareide – til siste oppfølgingsspørsmål.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:26:10]: Det er heilt riktig som statsministeren seier: Svenske vegar var meir tilrettelagde for å byggje midtrekkverk på enn norske vegar. Så skal me òg vere så ærlege og seie at midtrekkverk er eit relativt nytt verkemiddel, men det har vist seg å vere særdeles vellykka i kampen mot trafikkdød og talet på trafikkskadde. Derfor er mi utfordring til statsministeren: Når

me veit kor vellykka dette har vore, og regjeringa no jobbar med neste Nasjonal transportplan, kan han love at nettopp midtrekkverk vil vere eit hovudsatsingsområde for neste Nasjonal transportplan? Da er det ikkje nok berre å ha pengar til å setje opp midtrekkverket, da må me òg satse pengar på å utvide dei hovudferdselsårene som me veit treng utviding for at det skal vere plass til nettopp midtrekkverk, som har vist seg å vere veldig vellykka.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:27:08]: Det jeg kan love, er at Nasjonal transportplan kommer til å inneholde ytterligere opptrapping av tiltak som bedrer trafikk-sikkerheten på norske veier. Det innebærer også midtrekkverk. Nøyaktig hvor mange kroner vi skal bruke på ulike tiltak, kommer i Nasjonal transportplan og i de årlige budsjettene.

I tillegg til midtrekkverk er det klart at det vi nå gjør for firefelts motorvei, hvor man snart kan kjøre på motorvei fra Hamar til Oslo, til Svinesund og fra Svinesund mot Grenland. Vi har bygd ut i Midt-Norge. Vi bygger ut E6 i Nord-Norge. Vi bygger ut mange andre store veier. Det bidrar også til å øke trafikk-sikkerheten og redusere antallet mennesker som dør på norske veier.

Midtrekkverk er et viktig tiltak. Denne regjeringen følger opp det, i tillegg til andre tiltak. Summen gir bedre trafikk-sikkerhet på norske veier og det laveste antall drepte på mange, mange tiår.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Dagrun Eriksen (KrF) [10:28:21]: Jeg har et spørsmål om et tema som er både etisk krevende og vanskelig, men som likevel fortjener å bli løftet inn i Stortinget.

I januar i år sendte jordmødre og barnepleiere ved fødeavdelingen på Rikshospitalet et brev til Helsedirektoratet med kopi til bl.a. helseministeren. Temaet var abort-praksis på avdelingen. De reagerte på antall senaborter som var innvilget etter anke i den sentrale klagenemnda, og flere senaborter som var innvilget på grunn av «sosial indikasjon». Fosteret var altså friskt. Jordmødrene skriver i brevet sitt:

«Det har i fleire tilfeller ved «sosial indikasjon» blitt født foster i veke 20-23 som etter fødsel har hatt hjerteaksjon mellom 45-90 minutt og veid opp mot 400-600 gram. Samstundes som abortene foregår vert det født barn spontant i veke 23-24 som overflyttast nyfødtavdelinga og gitt intensiv behandling.»

Jordmødrene viser til at de synes dette er en svært vanskelig etisk situasjon, også samvittighetsmessig. De har opplevd at ved flere slike senaborter er det blitt født barn som er og kunne vært levedyktige. Dette viser oss at det er viktig å ha ansatte som tenker etisk og kritisk. Jeg er overbevist om at statsministeren reagerte på samme måte som oss andre da denne praksisen ble avdekket.

I abortloven heter det bl.a. at dersom det er «grunn til å anta at fosteret er levedyktig, kan tillatelse til svangerskapsavbrudd ikke gis».

Mitt spørsmål til statsministeren er: Når friske barn fødes og lever etter fødsel, bør ikke disse barna få de

samme rettighetene – hjelp til å leve – uansett om de fødes spontant eller provosert?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:30:26]: Dette er en alvorlig sak, det er en viktig sak, og det handler om noen grunnleggende prinsipper, ikke minst når det gjelder vern av liv, og respekt for at vi skal være veldig varsomme med hvor vi setter grensene når det gjelder å tillate abort.

Her har vi et regelverk som innebærer at det er selvbestemt abort inntil den 12. svangerskapsuken. Så er det adgang til å ta abort mellom 12. og 22. uke, men da etter nemndbehandling. Og så skal det ikke være abort etter 22. uke med mindre enten morens eller fosterets liv er i fare. Det er – litt forenklet – dagens regelverk.

Så har det kommet rapporter om at det regelverket ikke har vært fulgt, og at det har vært kritikk av hvordan nemndene har tolket dette med tanke på abort etter 22. svangerskapsuke.

Det ble oversendt en sak til Helsedepartementet fra Helsedirektoratet, der man kom til den klare konklusjonen at her var det en praksis som ikke var tilfredsstillende. Nemndene har fått beskjed om at det skal innskjerpes, slik at regelverket følges. Abort på levedyktig foster skal ikke forekomme. Ikke minst gjør forbedret teknologi at flere kan fødes tidligere og overleve, så dette blir et enda viktigere spørsmål med den nye teknologien vi etter hvert har greid å utvikle i norsk helsevesen.

For det første er saken tatt opp med største alvor av Helsedirektoratet, som har laget rapporten, og av Helsedepartementet, som har understreket at praksisen skal skjerpes inn. I tillegg vil helseministeren be om at en egen faggruppe, en uavhengig ekspertgruppe, går igjennom regelverket og den praksisen som har vært knyttet til bestemmelsen i abortloven, både i de primære abortnemndene og i den sentrale abortklagenemnden. Den gruppen skal bestå av jurister og leger for å gå gjennom praksis og passe på at det skjer i henhold til loven.

Dagrun Eriksen (KrF) [10:32:37]: Jeg takker for svaret.

Jeg er glad for at regjeringen har reagert på den praksisen som har blitt avdekket. Men dette viser oss noe av det etiske dilemmaet som vi nå står overfor, med et regelverk som ble laget i en tid da den medisinske utviklingen ikke var kommet så langt som det den er nå. Nå jobber det mennesker på fødeavdelingen, side om side, der man på den ene siden redder friske barn som er født, og på den andre siden legger barn til side som har akkurat samme vekt og samme antall uker som dem man setter alt inn på å redde.

I tillegg til bare å se på om praksis gjennomføres, tyder dette på – og det ønsker jeg at statsministeren skal bekrefte – at man nå må gå gjennom det regelverket som ble laget for nesten 40 år siden, og sammenligne det med den medisinske utviklingen. Uavhengig av hvilket grunnsyn vi har på abort, er dette en oppgave vi som samfunn må gjøre.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:33:43]: Jeg er enig i at det er et etisk dilemma. Utdfordringen her er jo at vi har hatt en praksis som etter alt å dømme ikke har vært i

tråd med regelverket. Vi trenger dokumentasjon på det og å sikre at regelverket praktiseres.

Dilemmaet ligger i følgende: Det er bred enighet om at vi skal kunne akseptere abort på de aller yngste fostrene. Flertallet mener at det skal det være opp til kvinnen selv å avgjøre de første 12 ukene, men også Kristelig Folkeparti – så vidt jeg forstår – har vært innforstått med at i de første ukene kan det aksepteres abort hvis det har vært en beslutning i en nemnd. Det som er spesielt, er at etter 22. svangerskapsuke skal det ikke innvilges abort av hensyn til kvinnens fysiske eller psykiske helse, livssituasjon eller forhold som rammes av straffeloven, f.eks. incest eller voldtekt. Så etter 22. uke skal det ikke være abort med mindre morens liv eller fosterets liv er i fare. Det er den praksisen som er utfordret, og det er den praksisen som må skjerpes inn.

Presidenten: Det blir gitt anledning til to oppfølgings-spørsmål – først Knut Arild Hareide.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:35:00]: Eg er veldig glad for det statsministeren no er veldig tydeleg på, nemlig at den praksisen som no er blitt avdekt, kan ein ikkje fortsetje med.

Så er det òg eit etisk dilemma her. Me veit at me har 299 seinabortar på bakgrunn av sosial indikasjon, dvs. at det ikkje er noko gale med fosteret – det kunne ha blitt født eit friskt barn. Da må me som politikarar stille oss nokre spørsmål, for da er det sosiale forhold som gjer at desse barna ikkje blir fødde.

Me veit at me har ein eingongsstønad som er veldig låg, og det gjer det veldig urettferdig om ein ikkje er i ein jobb. Me veit f.eks. at studentar har veldig lita oversikt over kva for rettar dei har om dei vel å føde barnet. Ser statsministeren at me har ein jobb å gjere for å forbetre dei sosiale forholda, slik at fleire vel å bere fram barn – når me har 299 seinabortar på sosial indikasjon?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:36:09]: Jeg er opptatt av å legge til rette for at flest mulig ønsker å bære fram barnet – gjennomføre svangerskapet. Vi ønsker alle å bidra til at det blir færrest mulig aborter. Jeg mener at det likevel er riktig at vi har et lovverk som innebærer at kvinnen selv bestemmer de 12 første ukene, at det er mulig å få nemndbehandling mellom 12. og 22. uke, og at vi har et forbud mot abort etterpå, med mindre kvinnens eller fosterets liv er truet.

Jeg er opptatt av å bedre forholdene for barnefamilie-ne. Jeg mener vi har gjort mye både gjennom det som har skjedd med foreldrepermisjonen, det som er skjedd gjennom barnehager og gjennom mange andre tiltak, som gjør at Norge er et land der det gjennomgående er godt å være mor. Men noen er i en situasjon der de opplever at det likevel er vanskelig å bære fram barnet, og da må vi se på hva mer vi kan gjøre for å bedre forholdene for mødrene.

Presidenten: Sonja Irene Sjøli – til oppfølgings-spørsmål.

Sonja Irene Sjøli (H) [10:37:13]: Som statsministeren også bekrefter, er dette en svært alvorlig sak. Jeg vil berømme jordmødrene som slo alarm om den ulovlige praktiseringen av abortloven.

Undertegnede, i tillegg til representanter fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, sendte for en uke siden et brev til helseministeren der vi ba om at hun gir en redegjørelse for Stortinget om saken, oppfølgingen av den med vekt på en vurdering av de aktuelle barnas juridiske stilling og hvilke vurderinger klagenemnda har gjort av behovet for klargjøring av regelverket, men vi har ikke fått noe svar. Synes ikke statsministeren det er et rimelig ønske at helseministeren kommer til Stortinget og redegjør for en så alvorlig sak?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:38:03]: Jeg tør ikke si nøyaktig hva helseministeren har for planer, men så vidt jeg har oppfattet, skulle hun svare på et spørsmål i Stortinget om dette. Uansett er det i hvert fall et svar på den oppmerksomheten denne saken har fått, som ikke minst Kristelig Folkeparti har vært opptatt av, at det nå nedsettes en ekspertgruppe med jurister, leger og uavhengig ekspertise for å gå gjennom denne praksisen, gå gjennom hva som har skjedd, og se på hva som skal gjøres for at regelverket og intensjonen i regelverket blir fulgt.

Uavhengig av hva man mener om kvinners rett til selvbestemt abort i de første ukene fram til 12. svangerskapsuke, er det full enighet i Stortinget om at etter 22. uke skal det ikke være adgang til abort med mindre morens eller fosterets liv er truet. Det er i hvert fall et politisk svar, og så er jeg trygg på at også helseministeren er beredt til å svare direkte i Stortinget på en egnet måte.

Presidenten: Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:39:19]: Jeg vil tilbake til oljepengebruk, for det er viktig å føre en ansvarlig økonomisk politikk der skattebetalernes penger ikke lånes billig ut og så lånes dyrt hjem igjen, men at pengene blir brukt til å investere i landet.

Statsministeren ga inntrykk av at all statlig pengebruk fra regjeringen prioriteres innenfor handlingsregelen, mens Fremskrittspartiet derimot angivelig er uansvarlig som vil finansiere samfunnsøkonomisk lønnsomme veier og jernbane i egne selskaper. Dette er en åpenbar misforståelse, for regjeringen bruker selv denne modellen når de bygger flyplasser. Den kalles Avinor-modellen. Avinor får investere, drifte og planlegge flyplasser utenfor statsbudsjettet, men det er ikke bare Avinor som får lov til dette.

I revidert budsjett ble det bevilget 425 mill. kr til et såkornfond. I budsjettet fra regjeringen står det at dette er penger som bevilges utenfor handlingsregelen. De teller altså ikke med i 4 pst.-regelen. Tilsvarende har det blitt brukt oljepenger til SAS, DnB, Aker, Hydro, Statskog, Norfund, BaneTele og Kommunalbanken – jeg tror statsministeren tar poenget. Det er bevilget nesten 10 mrd. kr i året utenfor handlingsregelen til selskaper som bruker pengene inn igjen i norsk økonomi, og da har jeg ikke engang begynt å nevne oljenæringen.

Oljenæringen skulle få 25 mrd. kr i statlige investeringer i budsjettet som ble framlagt i fjor høst. I revidert budsjett har dette blitt til 26 mrd. kr – en har altså økt det med 1 mrd. kr uten at det registreres av handlingsregelen, og uten at det omtales.

Tilsvarende fikk Statkraft i 2010 tilført 14 mrd. kr i egenkapital – mye av det er oljepenger. 4 mrd. kr tar en nå inn i statsbudsjettet, selv om selskapet bare hadde 40 mill. kr i overskudd. Det som var oljepenger i 2010, har nå blitt kraftpenger som kan brukes innenfor handlingsregelen – så kan en spare oljepengene og være ansvarlige sånn sett, men det er jo å jukse med virkeligheten til folk der ute.

Summa summarum: Flere hundre milliarder kroner brukes inn i norsk økonomi. Da er spørsmålet: Hvorfor kan man bygge flyplasser på denne måten, men ikke la samfunnsøkonomisk lønnsomme veier bygges på samme måte?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:41:25]: Først det grunnleggende: Vi er opptatt av at vi innenfor en forsvarlig pengebruk, slik den nå utgiftsføres på statsbudsjettet, har økt og skal øke bevilgningene til jernbane, vei og samferdsel. Det har vi vist ved å ha en historisk kraftig økning, og det bygges nå veier over hele landet i et tempo vi knapt har sett maken til.

Punkt 1: Dette handler ikke om hvorvidt man er for eller imot veier. Denne regelen er for vei og for bane, og dette følges opp i konkret handling.

Punkt 2: Det har alltid vært slik – jeg mener det er riktig – at man har skilt mellom det som finansieres som forretningsdrift i et marked, og det som finansieres som bevilgninger over statsbudsjettet. Det kan være gode formål begge deler, men det har ulik effekt på økonomien. Det er altså forskjell på f.eks. Avinor, som gjennomfører investeringer, og som får inntekter gjennom landingsavgifter og flyplassavgifter. De har da egen inntjening og er selvfinansiert uten at man trenger bevilgninger fra statsbudsjettet.

Tilsvarende er det for Statkraft. De har inntekter fra å selge strøm, så får de penger inn, og så betaler de sine investeringsprosjekter på den måten. Det er forretningsdrift, det gir avkastning, og det har altså en helt annen effekt på økonomien enn de gode formålene vi bevilger til over statsbudsjettet. Når det gjelder dem vi bevilger til over statsbudsjettet, er vi altså opptatt av den totale pengebruken, fordi det handler om hvordan det går med bedriftene våre, kronekursen vår og mange andre viktige ting.

For det tredje er det slik at vi tar hensyn til f.eks. hvor mye penger vi bruker på oljeplattformer. Oljeplattformene er også selvfinansierende; det investeres, så selger man olje, og så får man penger til å betale renter og avdrag. Det bevilges ikke penger over statsbudsjettet til noe som ikke gir avkastning, men vi tar jo hensyn til det. Det er jo det som er hele poenget. Når vi først ser hvor mye som investeres i olje, i boligbygging og i private forretningsbygg, doserer vi finanspolitikken etter det. Det er det som kalles motkonjunkturpolitikk.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [10:43:39]: Det var akkurat det svaret jeg forventet. Derfor er det greit å ha gjort hjemmeleksen sin.

I 2003 fikk Avinor tilført 7,3 mrd. oljekroner utenfor statsbudsjettet. Det er ikke betalt utbytte i nærheten av dette tilbake igjen. Det er kommet ca. 1,4 mrd. kr i utbytte fra dette selskapet, og det er en ganske dårlig avkastning på en så stor egenkapitalinnskyting.

Forskjellen på det å bygge veier og flyplasser er ikke at flyplasser er lønnsomme og veier er ulønnsomme. Forskjellen er selskapsformen. Man har valgt politisk å ha en selskapsform når det gjelder flyplasser, som driftes av et selskap som får alle inntektene fra flypassasjerene, mens når det gjelder veier, går alle inntektene fra bilistene i form av skatter og avgifter – jeg minner om at de betaler 60 mrd. kr i året – rett i statskassen. Hadde det vært et veiselskap, hadde det hatt mye bedre økonomi enn det Avinor har, men man har valgt å gjøre det på en annen måte, og da handler det om politisk vilje.

Fremskrittspartiet er opptatt av å forvalte oljeformuen på en best mulig måte der man skal slippe å betale 9,9 mrd. kr for en vei som det koster 4,8 mrd. kr å bygge. Derfor utfordrer jeg statsministeren igjen: Vil man vurderer å ha en selskapsstruktur for vei lik den man har for flyplasser?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:44:44]: Det er jo selskapsstrukturer også for vei – ingenting er helt likt, ingenting er helt kopierbart. Vi hadde tidligere i dag en diskusjon om bompengeselskaper. Det er selskapsstruktur for vei, ofte eid av det offentlige, som lånefinansieres, men som også finansierer seg i et marked – eller er selvfinansierende – ved at de har inntekter fra bommer. Det er det som er forskjellen. Det vi bevilger oss av goder, må håndteres på en annen måte enn det som er selvfinansierende – enten gjennom bominntekter eller gjennom markedsinntekter. Dette er altså inntekter som kommer til prosjektene.

Man kan jo fortsette en lang debatt om budsjetteringsteknikk, men det avgjørende er at det handler om politikk. Hele grunnlaget for at Fremskrittspartiet gjør dette, er at de ønsker å øke den samlede pengebruken i samfunnet – bygge mer av både det ene og det andre. Da er det jeg sier at det er totalpengebruken som avgjør hvordan det går med renter og kronekurs – og industrien. Jeg er opptatt av at det skal gå bra med den, for vi skal ha trygge og lønnsomme bedrifter også i framtiden.

Presidenten: Det blir gitt anledning til tre oppfølgings-spørsmål – først Siv Jensen.

Siv Jensen (FrP) [10:45:56]: Det å øke den samlede pengebruken er åpenbart også i regjeringens interesse, de velger bare en annen form for budsjеттриksing. Jeg hørte finansminister Johnsen si i en debatt i går at det å bruke såkalte under-streken-penger er noe helt annet enn det å bruke skattepenger eller oljepenger. Da vil jeg veldig gjerne få statsministerens syn på hva under-streken-penger er. For det er også en budsjеттриksingsmetode, som handler om å føre f.eks. egenkapital inn i et selskap det

ene året – og da kommer det på utsiden av handlingsregelen – for så året etter å hente akkurat de samme pengene tilbake fra akkurat det samme selskapet, i form av utbytte. Da er det penger – som finansieres over statsbudsjettet – til en rekke formål som regjeringen mener er nødvendige. Hvis statsministeren kan forklare meg hvorfor dette ikke er triksing med tall, ikke er budsjetttriksing og ikke handler om å finne en alternativ måte å tilføre statsbudsjettet mer penger på, vil jeg gjerne høre den forklaringen.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:47:00]: Jeg er glad for spørsmålet om hva under-streken-penger er. Dette er for spesielt interesserte – og det er vi jo begge.

Under-streken-penger er ikke det samme som underbordet-penger, det er (latter i salen) noe annet

Siv Jensen (FrP) [10:47:16]: Det har du rett i.

Statsminister Jens Stoltenberg [10:47:17]: – selv om spørsmålet kan høres litt slik ut.

Under-streken-penger er det som i dagligtalen er et folkelig uttrykk for investeringer som gir avkastning. Jeg prøvde i mitt forrige svar å si at selv om f.eks. forskning er veldig fornuftig, bevilger vi penger til dette over streken fordi det er en utgift vi bevilger. Men hvis vi f.eks. setter penger inn i Statkraft under streken, gir det avkastning og inntjening. Derfor utgiftsføres det annerledes. Det er det som kalles formuesomplussing eller porteføljevaltning. Det har alltid vært utgiftsført slik. Jeg tror det er lurt å gjøre det på den måten. Det er en ryddig og innarbeidet måte å utgiftsføre utgifter på.

Men hele poenget (presidenten klubber) ...

Siv Jensen (FrP) [10:48:06]: Ro, ro til fiskeskjær...

Presidenten: Presidenten beklager å måtte informere om at når det gjelder taletid, skal alt være over streken og innenfor rammene. (Munterhet i salen)

Øyvind Halleraker – til oppfølgings spørsmål.

Øyvind Halleraker (H) [10:48:21]: Det bygges veier over hele landet, sier Stoltenberg. Det er i og for seg riktig, men de aller fleste av dem er lånefinansiert. Jeg fikk tidligere i dag et eksempel på nesten 90 pst. lånefinansiering. Og da er spørsmålet en kommer tilbake til nå – via Solvik-Olsen: Når det gjelder prosjektfinansiering, prosjektbudsjettering, hva er det egentlig regjeringen mener? Hva er det Stoltenberg mener? Når vi ser på Gardermo-utbyggingen, som hadde et starttidspunkt og et ferdigtidspunkt, en ramme for hele prosjektet, hvor man også ga mulighet for selskapsdannelse, lånefinansiering og vedlikeholdsoppfølging, er det slik i hvert fall alle andre har forestilt seg prosjektfinansiering.

Vi registrerer altså betydelig uenighet mellom regjeringen Stoltenberg og Stoltenbergs Arbeiderparti, siden Arbeiderpartiets talskvinne har hatt en helt annen oppfatning om dette – i Aftenposten så sent som for to dager siden. Hva skal vi andre tro om dette?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:49:28]: Dere skal lytte og lese regjeringens dokumenter, hvor disse tingene er beskrevet på en grundig og god måte.

Det er i tråd med det som er vedtatt på Arbeiderpartiets landsmøter, det som Arbeiderpartiets talskvinne ga uttrykk for.

Det finnes mange måter å finansiere ting på. Man kan bompengefinansiere det, man kan lånefinansiere det, man kan budsjettfinansiere det – man kan finansiere det på ulike vis. Men det avgjørende er at det skal betales – før eller siden skal det betales. Hvis man er villig til å bevilge mer, kan man betale mer.

Det jeg er for, er å bevilge mer, slik at vi kan betale for mer vei. Jeg har derfor gått inn for at vi innenfor ansvarlige rammer skal bevilge historisk mye til vei og jernbane. Det gjør vi, og det skal vi gjøre enda mer av.

Hva Høyre egentlig mener, er veldig forvirrende. Høyre er jo for bompengeprojekter. Disse må nødvendigvis lånefinansieres, med mindre de har så mye egenkapital at de kan egenkapitalfinansiere det. Hvis staten skal betale dette, trenger vi ikke bompengeprojektene overhodet. Her har Høyre og Arbeiderpartiet vært enige om at vi bør betale mye over statsbudsjettet. Så kommer bompengene i tillegg.

Presidenten: Hans Olav Syversen – til oppfølgings spørsmål.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:50:44]: Det var mye snakk om det nye Fremskrittspartiet og det gamle Fremskrittspartiet. Jeg skjønner at Stoltenberg hadde mer sans for det gamle.

I mandagens Aftenposten er det litt snakk om kanskje det nye Arbeiderpartiet. Jeg siterer:

«Arbeiderpartiet vurderer å la offentlige utbyggingsselskaper ta opp lån for å sikre og få fart på utbygging av vei og bane.»

Dette sier Anne Marit Bjørnflaten, Arbeiderpartiet, nestleder i transportkomiteen.

Dette er litt det nye Arbeiderpartiet, føler jeg. Dette er det mange her i Stortinget og mange i Arbeiderpartiet som har tatt opp. Så kommer statsministeren hit i dag og – føler jeg – gir en presentasjon av det gamle Arbeiderpartiet igjen.

Så jeg vil gjerne få bekreftet: Er dette bare noe som er løse tanker, som vi kan sette en strek over – og er det det gamle Arbeiderpartiet vi ser i samferdselspolitikken?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:51:47]: Mitt poeng med å vise til det gamle Fremskrittspartiet var at de hadde en retorikk der de var helt åpne om at det handlet om å bruke vesentlig mer penger. Det er en ærlig diskusjon om det er forsvarlig eller ikke. Nå er man mindre åpen om dette, bruker akkurat like mye penger uansvarlig, men prøver å skjule det i andre måter å utgiftsføre det på. Det blir ikke noe mindre pengebruk av å utgiftsføre det annerledes.

Når det gjelder Arbeiderpartiet, er det til å kjenne igjen. Vi er for at vi skal betale ting og finansiere ting på en ryddig måte innenfor statsbudsjettet. Vi har f.eks. – det er det

rart at man ikke har kommet på – lånefinansiering innenfor sykehusene, men det utgiftsføres over streken.

Så det er med i budsjettindikatorene og utgiftsføres ærlig som oljepengebruk, selv om det altså løser et likviditetsproblem for helseforetakene. Det avgjørende her er egentlig hvordan man tar disse pengene inn i budsjettet. Vi har tatt det – også statlige sykehuslån – innenfor budsjettet, som utgifter.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:52:49]: Gamle Arbeiderpartiet.

Presidenten: Vi går da til dagens siste hovedspørsmål.

Elisabeth Aspaker (H) [10:53:03]: Jeg skal snakke om en annen type kommunikasjon, mellom landets kunnskapsminister og elever i norske privatskoler. Om lag 3 pst. av norske barn i grunnskolealder går i dag i private skoler. Her finner vi barn med like mangfoldig bakgrunn som dem som går i den offentlige skolen. Men skal man tro kunnskapsminister Kristin Halvorsen, er dette unger som vokser opp uten sosiale antenner, uten empati, og som lever sitt isolerte liv nærmest på utsiden av samfunnet. Ja, så full av forakt er kunnskapsministeren for foreldre av barn som velger noe annet enn den offentlige skolen, at hun friskt påstår at oppslutningen om rosetoget i fjor ville vært en annen om vi hadde hatt flere private skoler. Dermed insinuerer kunnskapsministeren at det sosiale fellesskapet svekkes og trues av private skoler, og at privatskoleelever er en trussel mot den norske fellesskapsfølelsen. Privatskoler er kort og godt en trussel mot den offentlige skolen også, ifølge SVs tidligere leder.

Det er en kjent sak at statsministerens foreldre tilhører det lille mindretallet som valgte noe annet enn den offentlige skolen, og at statsministeren selv har vært elev på en steinerskole her i byen.

Da er mitt spørsmål til statsministeren: Kjenner han seg overhodet igjen i det trusselbildet av privatskoler som Kristin Halvorsen, landets kunnskapsminister, har tegnet? Hva tenker statsministeren om at kunnskapsministeren har stemplet ham, som privatskoleelev, som mindre empatisk, mindre sosialt opptatt og som en fare for samfunnsfellesskapet?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:54:40]: Det var et interessant spørsmål. (Munterhet i salen)

For det første vet jeg at Kristin Halvorsen er veldig opptatt av å understreke at det ikke er det hun mener. Hun mener selvsagt ikke at hvis man har gått på en skole som ikke er offentlig, eller gått på en privat skole, kan man ikke f.eks. engasjere seg i samfunnet eller vise empati. Jeg tror nok at hun noen ganger har ment at jeg har manglet empati for det hun har tatt opp, men det tror jeg ikke hun mener skyldes Steinerskolen, det tror jeg hun mener mer skyldes LO-skolen, Sørmarka eller noe annet. Men det er en annen sak.

Det avgjørende er at vi fra Arbeiderpartiets og regjeringens side alltid har vært opptatt av følgende fundamentale skille: Det er forskjell på det å ha Steinerskoler, Montes-

oriskoler eller andre skoler som et supplement til den offentlige fellesskole. Selv i Einar Gerhardsens tid tillot man den type private supplementer – det er bra. Det vi har advart mot, er en omfattende privatisering og kommersialisering av skolen. Det har vi sett i andre land, vi har sett at det lett fører til større sosiale forskjeller. Noen elever og grupper tiltrekkes til noen skoler, andre til andre, og vi får ikke minst større problemer med integrering og inkludering. Den omfattende privatiseringen av vår offentlige fellesskole er noe helt annet enn fortsatt å akseptere det som et supplement som vi har hatt i alle år, som både Kristin Halvorsen og jeg advarer mot. Det var en viktig årsak til at vi endret privatskoleloven etter at vi vant valget i 2005, og gjorde det sammen med Kristelig Folkeparti, slik at vi nettopp bevarte mangfoldet når det gjelder pedagogiske og religiøse alternativer, men satte en stopper for kommersialisering og privatisering av skolen.

For øvrig er Steinerskolen en utmerket skole, som jeg har mye å takke for.

Elisabeth Aspaker (H) [10:56:41]: Mindre enn 3 pst. av norske elever går i private skoler. Den forrige regjeringen etterlot seg ingen privatskolelov som ville ha betydd det totale frislipp og en kommersialisering av private skoler. Men jeg er altså opptatt av at landets kunnskapsminister, som også er landets antimobbeminister, skal være en minister som skal stå opp for å forsvare toleranse og inkludering – norske verdier vi alle er opptatt av. Vi skal være et inkluderende samfunn, vi skal ha respekt for at vi gjør ulike valg, at vi er forskjellige, og at det er et viktig kjennetegn ved det norske samfunnet.

Jeg konstaterer også at til tross for de harde ordene som falt fra kunnskapsministeren, er det ikke kommet noen offentlig beklagelse. Mener statsministeren at det er en tilrådelig oppførsel eller opptreden av landets kunnskapsminister, at hun på den måten hun har gjort, har stemplet landets elever som går i private skoler?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:57:47]: Jeg prøvde å svare på det i mitt forrige svar. Kristin Halvorsen har selv understreket at hun selvsagt ikke mener at det å gå på en privat skole er noe som gjør at du blir et menneske uten empati, følelser eller evne til å være en del av et fellesskap. Det sa jeg, og det gjentar jeg gjerne nå.

Men det er likevel slik at den loven som den forrige regjeringen la opp til, og som vi endret, lett hadde innebåret en betydelig privatisering av norsk skole, også der kommersielle interesser fikk lov til å eie skole. Jeg tror at selv om man prøvde å ha utbyttebegrensninger, er det litt naivt å tro at når kommersielle interesser investerer i norske skoler, vil de gjøre det av – hva skal jeg si – kjærlighet til norske elever. Det er klart at her handlet det også om avkastning på investerte penger. Andre land har prøvd det samme; de får vesentlig dårligere – iallfall mange av dem – resultater. Sverige er et eksempel på et land som har en dårlig utvikling i skolen, bl.a. samtidig med at de har privatisert skolen.

Presidenten: Det blir tre oppfølgingsspørsmål – først Svein Harberg.

Svein Harberg (H) [10:59:00]: Jeg registrerer at statsministeren vil tillegge kunnskapsministeren stor vilje når det gjelder de private skolene. Da tror jeg han må ta en titt på SVs nettsider.

Men jeg skal gripe fatt i en annen ting. Statsministeren og vi alle er opptatt av at den skolen vi har, skal gi det beste grunnlaget for barna til å takle det som ligger foran dem. Da er det litt betenkelig, syns jeg, at den pedagogikken vi har valgt som det beste for våre barn i den offentlige skolen, ikke kan være grunnlag for å starte et privat tilbud, men at det må være en av de gode, gamle pedagogiskløsningene eller religion.

Ser statsministeren at det også i de private skolene kan være riktig for elevenes beste å åpne opp for nye metoder og fokusområder som grunnlag for å etablere nye tilbud tilpasset dagens utfordringer og behov, f.eks. realfag, som er en av de grunnleggende ferdighetene i skolen?

Statsminister Jens Stoltenberg [10:59:59]: Vi mener at det lovverket vi har i dag, både gir mulighet for mangfold og utvikling av nye undervisningsmetoder innenfor den offentlige skolen. Jeg tror det er mer mangfold der nå enn det har vært på mange år, med utvikling av nye undervisningsmetoder og nye pedagogiske metoder.

I tillegg mener vi at det lovverket vi har for privatskoler, som gir grunnlag for å gi tillatelse til å drive dem hvis de drives på et særskilt grunnlag – pedagogisk eller religiøst – også bidrar til dette mangfoldet.

Det vi er redd for, er en utvikling der vi får omfattende privatisering av fellesskolen, der vi får en utvikling som den vi har sett i Sverige, der man har hatt mye av den samme debatten, og det har vært vanskelig å tolke alle forskningsresultater entydig. Men det har i hvert fall vært en samtidighet med at de har fått større sosiale skiller i skolen. De har faktisk falt på PISA-målingene, samtidig med at de har hatt en omfattende privatisering av skolen. Det er vi redd for, og derfor holder vi igjen for et alminnelig frislepp og privatisering, og jeg er glad for at vi har fått til en enighet med Kristelig Folkeparti om det.

Presidenten: Tord Lien – til oppfølgingsspørsmål.

Tord Lien (FrP) [11:01:12]: Statsråd Halvorsen er ikke den eneste som har kommet med unøyaktigheter om privatskoler. Akkurat nå avsluttet statsministeren med nok en unøyaktighet.

På en pressekonferanse den 18. august 2009, hvor statsministeren selv var til stede, satte statsråd Huitfeldt fram følgende påstand:

«Land med mange privatskoler har lavere kunnskapsnivå enn Norge.»

Den påstanden har Bergens Tidende faktasjekket, og det viser seg bl.a. at Nederland, som er det landet i OECD-området med høyest andel privatskoleelever, sju av ti elever – ti ganger så mange som i Norge – har langt flere elever enn Norge på de to høyeste lese- og regnenivåene, og

som statsministeren presumptivt var opptatt av, langt færre elever på de laveste nivåene.

Mener statsministeren at det er rom for forbedring i statsrådenes retorikk om privatskoler? (Munterhet i salen)

Statsminister Jens Stoltenberg [11:02:15]: Jeg mener det er rom for forbedringer av den norske skolen, både det vi gjør i den offentlige fellesskolen, som er størst, og det vi gjør i privat regi – det er mye. Men det viktigste er bedre lærere, bedre utdanning av lærere og bedre etter- og videreutdanning av lærere. Det positive nå er at vi har hatt en kraftig økning i antall mennesker som ønsker å bli lærere. Det styrker kvaliteten, det hever statusen til læreryrket, og det er nok en årsak til at Norge nå har skåret bedre på de internasjonale sammenligningene når det gjelder kvalitet i skolen. Kunnskap og kvalitet i skolen er det jeg er opptatt av. Der kan vi bli bedre. Vi ser at utviklingen går i riktig retning, mens enkelte land som har startet mer i privat retning, har sett en utvikling i negativ retning.

Så er det store forskjeller mellom land og derfor kompliserte sammenligninger. Men vi ser f.eks. at Finland, som skårer best, praktisk talt ikke har noe privat innslag i sin skole.

Presidenten: Dagrun Eriksen – til dagens siste oppfølgingsspørsmål.

Dagrun Eriksen (KrF) [11:03:28]: Det er riktig som statsministeren sier, at dette var et av mine få frierier som ble innfridd av denne regjeringen. Vi har et forlik på privatskoleområdet.

Jeg må si at jeg også reagerte på kunnskapsministerens kunnskapsløshet, om hun har blitt tolket for strengt. Det viser kanskje noe om at man ikke helt forstår det mangfoldet vi faktisk har lagt til rette for. Et eksempel er St. Sunniva skole her i byen. 60 pst. av foreldrene kommer fra et annet land, og det er 40 nasjonaliteter representert. Det representerer mangfold, og det representerer integrering på en veldig god måte.

Hvis vi skal klare å ivareta dette mangfoldet og de alternative skolene som regjeringen og Kristelig Folkeparti har vært enige om skal bestå, og sikre at vi ikke får kommersielle aktører inn, må det til en ny finansieringsordning for de eksisterende skolene. Vil statsministeren se på den utfordringen og komme med noen positive svar, så vi beholder det mangfoldet vi har?

Statsminister Jens Stoltenberg [11:04:33]: Jeg er alltid litt forsiktig med å ta ting på sparket i en problemstilling jeg ikke kjenner, så jeg vet ikke nå hva slags prosesser det er rundt finansiering av privatskoler. Men å se på det i betydningen se om jeg skal se på det, skal jeg alltid gjøre, og så skal jeg komme tilbake til om jeg har sett, og hva jeg har sett. (Munterhet i salen) Men det er viktig at det er en ordentlig finansieringsordning. Det er faktisk noe vi har drøftet med Kristelig Folkeparti.

Ellers er jeg litt skuffet over at representanten Eriksen ikke har registrert at vi har imøtøkket langt flere frierier – privatskoleloven var del av det, eldreforliket var en

del av det. Jeg mener at Kristelig Folkeparti kan være veldig stolt av at de bidro til å få på plass et pensjonsforlik. Kanskje det viktigste av alt er det store stat–kirke–forliket, som har strukket seg over to stortingsperioder. Det har vært en av Kristelig Folkepartis viktigste saker, der Kristelig Folkeparti har spilt en helt avgjørende rolle. Der mener jeg vi hadde en god prosess mellom Kristelig Folkeparti og regjeringen. Så dette er ikke den eneste saken der vi har hatt gode prosesser, men det var viktig at vi ble enige om privatskoleloven.

Presidenten: Dermed er den muntlige spørretimen omme, og vi går over til sak nr. 2.

S a k n r. 2 [11:05:40]

Ordinær spørretime

Presidenten: Det blir en lang rekke endringer i den oppsatte spørsmålslisten. Presidenten viser i den sammenheng til den oversikt som er delt ut på representantenes plasser i salen.

De foreslåtte endringene foreslås godkjent. – Det anses vedtatt.

Endringene var som følger:

Spørsmål 1, fra representanten Elisabeth Røbekk Nørve til miljøvernministeren, er overført til fiskeri- og kystministeren som rette vedkommende. Etter anmodning fra fiskeri- og kystministeren blir dette spørsmålet flyttet og besvart etter spørsmål 16, dvs. til slutt i spørretimen.

Spørsmål 3, fra representanten Torgeir Trældal til justis- og beredskapsministeren, utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 8, fra representanten Per Roar Bredvold til nærings- og handelsministeren, utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 9, fra representanten Øyvind Halleraker til samferdselsministeren, besvares av helse- og omsorgsministeren på vegne av samferdselsministeren, som er bortreist.

Spørsmål 12, fra representanten Sonja Irene Sjøli til helse- og omsorgsministeren, blir tatt opp av representanten Bent Høie.

Presidenten: Spørsmål 1 vil, som vedtatt, bli besvart etter spørsmål 16, dvs. til slutt i spørretimen.

S p ø r s m å l 2

Gunnar Gundersen (H) [11:06:11]: Jeg vil gjerne få rette et spørsmål til miljøvernministeren:

«Det vises til spørsmål og svar på skriftlig spørsmål nr. 1 319 for 2011–2012. Statsråden sier i svaret at han «har ingen planer om å la private konsulenter overta denne myndighetsutøvelsen». Det lå heller ingen slik antydning i spørsmålet. Rolleblandingen spørsmålet henviser til, er snarere egnet til å undergrave myndighetsrollen.

Ser ikke statsråden at det er svært uheldig at fylkeskommunen gjennom konsulentoppdrag bringer seg selv i en situasjon der mange vil si at de får et ansvar, og vil det ikke være bedre for myndighetsutøvelsen at rollene skilles?»

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

Statsråd Bård Vegar Solhjell [11:06:56]: Eg har i spørsmål nr. 1 319 frå Stortinget svart på det eg antok at representanten Gundersen spurde om, nemleg om eg ville gjere noko for å unngå det representanten karakteriserer som rolleblending. Svaret mitt på det var at eg ikkje ser på det som ei rolleblending, og derfor ikkje har tenkt å gjere noko meir.

Fylkeskommunen er delegert myndigheit etter kulturminnelova. Det inneber m.a. at ein skal finne ut om eit varsla tiltak vil vere i konflikt med automatisk freda kulturminne.

I denne saka hadde fylkeskommunen synfare den omtalte skogsbilvegen og hadde ikkje avdekt kulturminne som kom i konflikt med det omsøkte tiltaket. Det er ikkje konsulentverksemd, men utøving av forvaltningsansvar etter kulturminnelova.

Så vil eg berre kort få kommentere faktumet i saka. Eg har vorte informert om at dette tiltaket ikkje vart bygt i samsvar med det løyvet som var gjeve. På grunn av det vart eit freda kulturminne øydela. At fylkeskommunen som ansvarleg myndigheit er den som melder brot på kulturminnelova, ser eg òg som ein heilt naturleg del av den rolla han har.

Gunnar Gundersen (H) [11:08:21]: Jeg takker for svaret.

Jeg er i og for seg litt skuffet, for det er klart at det oppfattes som konsulentoppdrag når man tar seg betalt for oppdraget. Jeg bestrider ikke at de har et ansvar for å finne ut, kartlegge og den type ting, men her tok de seg faktisk betalt fra oppdragsgiver for å finne ut om det var kulturminner i den traseen som skulle benyttes. Jeg tror alle vil se det som et konsulentoppdrag når man sender regning for oppdraget. Det mener jeg faktisk man bør skille ganske klart på. Det er det ene.

Det andre er at jeg tror at når det først dukker opp slike saker, ville det også være tjenlig for myndighetsutøvelsen om man hadde et frittstående og selvstendig apparat ute som kunne bistå grunneier i saken, for nå viser det seg at det er vanskelig å finne eksperter som ikke er avhengig av staten. Så jeg vil be statsråden revurdere akkurat dette og se på om det er riktig å kunne fakturere for oppdrag.

Statsråd Bård Vegar Solhjell [11:09:31]: Her trur eg i grunnen at representanten må misforstå litt kva eit konsulentoppdrag er. Det er ikkje sånn at alt som kostar pengar i samfunnet, er eit konsulentoppdrag. Det er relativt vanleg i eit breitt spekter i samfunnet at ein har gebyr eller andre betalingsordningar for tenester som det offentlege utfører. Det gjeld òg på dette området. Dersom eit større

tiltak skal gjennomførast, har vi ei ordning der tiltakshavar sjølv må finansiere undersøkingar om det er kulturminne der. Det gjeld ikkje for mindre tiltak, t.d. om representanten eller eg skulle byggje på huset på tomta vår eller noko i den retninga, men det gjeld for større tiltak. Det er altså ikkje eit konsulentoppdrag, det er berre betaling som ligg til tiltakshavar for at fylkeskommunen utfører det forvaltningsoppdraget han er pålagt av Stortinget.

Gunnar Gundersen (H) [11:10:30]: Da bare konstaterer jeg at vi er helt uenige på dette området, og forfølger ikke det noe mer. Men jeg tror, som sagt, at myndighetsutøvelsen hadde vært tjent med at man rendyrket rollen. Men jeg har lyst til å forfølge en litt annen sak, som kom opp i den spontane spørretimen i forrige uke.

Det er et utall av jaktgroper og kullgroper rundt omkring i norske skoger. Det er klart at dette er interessante kulturhistoriske monumenter for en del ting. Ideen som kom opp, var at man plukket ut noen signalanlegg som faktisk viste hva som foregikk – hvor man kunne se antydninger av hva som foregikk – og underla dem et sterkere vern, gjerne sånn at man også kunne presentere det for folk, og heller slapp litt mer løs når det gjelder alle de gropene som er rundt i Norge, for de framstår egentlig bare som hull i bakken. Det er en liten oppfordring til statsråden om å gå litt inn i hele problemstillingen.

Statsråd Bård Vegar Solhjell [11:11:33]: Eg tek med meg oppfordringa. Vi skal bl.a. jobbe med ei kulturminnemelding, som skal leggjast fram til neste år, så eg skal det med meg her frå spørjetimen.

Berre for å avrunde den første biten: Det som er viktig, er at vi i alle fall er enige om at det ansvaret Stortinget etter lova har pålagt fylkeskommunen å forvalte, må fylkeskommunen forvalte. Så kan ein ha ulike syn på det. Ein kan meine at det bør setjast vekk til private. Kanskje er det Høgre si meining, kva veit eg! Eller ein kan meine at ein bør avskaffe ordninga med betaling for dette, slik at det vil auke det offentlege sine utgifter – det kan vere. Eg veit ikkje kva som er Høgre sitt syn her, men per no har vi i alle fall denne ordninga, som er vedteken av Stortinget. Det er altså ikkje eit konsulentoppdrag, men det er forvaltning. Eg trur òg det her er verdt å merke seg at det som gjorde at saka vart meldt i ettertid, var at utbyggjaren gjorde noko anna enn det som det var søkt om.

Spørsmål 3

Fra representanten Torgeir Trældal til justis- og beredskapsministeren:

«Statsråden skriver i en kronikk i dagsavisen Fremover onsdag 9. mai 2012: «Ingen kutt i Midtre Hålogaland».

Kan statsråden redegjøre for hvorfor man må nedbehandle ca. 20 stillinger over en 3-årsperiode, samtidig som statsråden hevder at det ikke blir noen kutt?»

Presidenten: Dette spørsmålet er utsatt til neste spørretime.

Spørsmål 4

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:12:54]: «I en kronikk i Aftenposten 12. februar 2008 skrev daværende fylkesmann Sigbjørn Johnsen at Jernbaneverket bør omdannes til statsforetak eller heleid statlig aksjeselskap. Formålet var å styrke muligheten til å bygge jernbane. Johnsen brukte Avinors organisering og rolle innen luftfarten som forbilde. Avinor har fått tilført oljepenger utenfor statsbudsjettet, kan planlegge langsiktig og kan sikre lånefinansiering ved behov.

Vil finansminister Johnsen ta et initiativ overfor Jernbaneverket i tråd med fylkesmann Johnsens anbefaling?»

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:13:32]: Jeg må først få lov å rette en åpenbar misforståelse, og det er at Avinor ikke får overført oljepenger fra statsbudsjettet. Avinor får tilført egenkapital i formuesomplussing fra staten.

Over tid har Stortinget valgt å organisere deler av de statlige investeringer i infrastruktur utenfor statsbudsjettet. Det gjelder flyplasser, overføringsnett for kraft samt deler av veiinvesteringer, som er finansiert delvis gjennom bompenger. Et fellestrekk ved alle disse aktivitetene er at de blir finansiert med brukerbetaling og ikke bevilgninger over statsbudsjettet. Avinors aktivitet finansieres med flyplassavgifter, forretningsvirksomhet ved flyplassene, eksempelvis taxfree-salg. For jernbanen er det et svært begrenset potensial for brukerfinansiering. Staten subsidierer også NSBs persontrafikk. Det er nødvendig med statlige midler for å virkeliggjøre jernbaneprosjekter. Omdannelse av Jernbaneverket til selskap med låneadgang ville innebære lån til infrastrukturinvesteringer som må betjenes med framtidige bevilgninger over statsbudsjettet. En slik finansiering vil være en omgåelse av handlingsregelen og belaste framtidige budsjetter. Statlige bevilgninger til jernbanen bør derfor fortsatt budsjetteres på statsbudsjettet og prioriteres innenfor de rammene som handlingsregelen setter. Det ligger i dette at noe initiativ som det representanten Tybring-Gjedde spør om, vil ikke bli tatt fra finansministerens side.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:15:18]: Det var interessant å få avklart dette en gang for alle. Jeg ser frem til en valgkamp neste år der dette skal være regjeringens politikk.

I nevnte kronikk sier finansministeren at det mangler 400 mrd. kr til investeringer i nødvendig infrastruktur. Det brukes i år 7 mrd. kr til denne infrastrukturen, dvs. at det tar ca. 57 år å komme dit. I tillegg er det et stort etterslep når det gjelder vedlikehold. Det var på 20 mrd. kr i 2008. Jeg vet ikke hva det er nå, det er sikkert 30 mrd. – hva vet jeg? Men det blir jo ganske mange generasjoner inn i fremtiden, og da kommer det selvfølgelig nye behov – om 60 år tenker jeg vi har helt andre behov. Jeg antar at statsråden er fornøyd med dette tempoet. Kanskje han øker bevilgningene til 7,5 mrd. – hva vet jeg – eller kanskje 8 mrd. og skryter veldig av det, men det er altså dette som er statsrådens ambisjon, samtidig som han vil skattelege bilistene gjennom bompenger. Er det korrekt?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:16:15]: Hvis jeg ikke husker feil når det gjelder den nå meget omtalte kronikken, var de 400 mrd. kr som der var nevnt, en henvisning til det behovet som transportetatene mente var nødvendig. I etterkant av at denne kronikken sto på trykk, kom regjeringens forslag til Nasjonal transportplan, der en foreslår å øke bevilgningene med om lag 100 mrd. kr utover det som var rammen i den tidligere transportplanen. Så denne regjeringen er en regjering med store ambisjoner på samferdselsområdet. Jeg viser for så vidt her til ordskiftet tidligere i dag mellom statsministeren og ulike representanter fra Fremskrittspartiet.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:17:05]: Finansministeren, i likhet med statsministeren, prøver å ro seg unna hva som faktisk er bevilgninger over statsbudsjettet, og hva som er «under streken», og at disse pengene lager ulikt press i økonomien. Men pengene lager jo akkurat det samme presset i økonomien, bortsett fra at de første budsjettføres over streken og de andre budsjetteres under streken. Det kan vi være uenige om, men jeg har også gått på økonomisk skole, så jeg vet faktisk hva som er riktig når det gjelder akkurat hvordan man finansierer og prioriterer i norsk økonomi. I kronikken sier finansministeren også:

«Tiden er derfor overmoden for å tenke nytt når det gjelder samfunnets behov for investeringer i infrastruktur.»

Tiden er altså overmoden for å tenke nytt – ikke gammeldags, slik statsministeren sa – men å tenke nytt, altså nye organiseringer, andre måter å gjøre dette på. Statsministeren avkrefte det. Det står også:

«Staten vil ikke bli fattigere gjennom dette, men rikere.»

Den vil altså bli rikere gjennom å bygge infrastruktur, bygge samfunnsøkonomisk lønnsomme veier. Er finansminister Johnsen enig med fylkesmann Johnsen?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:18:03]: Jeg tror vi fort kan bli enige om at samfunnsmessig økonomiske og lønnsomme investeringer er bra for samfunnet. Det gjelder enten det er samferdselsinvesteringer som er lønnsomme, eller f.eks. investering i utdanning og den framtidige arbeidskraften. Det er viktig at en skjeler til det, og det er også et viktig formål bl.a. ved at en gjør samfunnsøkonomiske analyser og beregninger i forbindelse med igangsetting av store investeringsprosjekter.

Spørsmål 5

Kenneth Svendsen (FrP) [11:18:46]: «I en kronikk i Aftenposten 12. februar 2008 skrev daværende fylkesmann Sigbjørn Johnsen at Statens vegvesen bør omdannes til statsforetak eller heleid statlig aksjeselskap. Formålet var å styrke muligheten til å bygge veier. Johnsen brukte Avinors organisering og rolle innen luftfarten som forbilde. Avinor har fått tilført oljepenger utenfor statsbudsjettet, kan planlegge langsiktig og kan sikre lånefinansiering ved behov.

Vil finansminister Johnsen ta et initiativ overfor Statens vegvesen i tråd med fylkesmann Johnsens anbefaling?»

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:19:19]: Jeg viser for så vidt til svaret jeg ga på det forrige spørsmålet, fra representanten Tybring-Gjedde. Det er også interessant her å vise til det som statsministeren sa tidligere i dag, at det faktisk er slik at innenfor veisektoren har man selskapsdannelser. For eksempel i byen her har man hatt et selskap som har hatt og har et betydelig ansvar for den store infrastrukturbyggingen som har skjedd i Oslo-området. Fjellinjen AS er et slikt selskap.

Infrastrukturinvesteringer som er organisert utenfor statsbudsjettet, blir ikke finansiert med statlige bevilgninger, men ved brukerbetaling. Sammenlignet med flyplasser og overføringsnettet for kraft er potensialet for brukerbetaling i veiprosjekter i realiteten begrenset, og det vil fortsatt være nødvendig å bruke statlige midler for å få gjennomført veiprosjekter – det er altså en kombinasjon av bevilgninger over streken i statsbudsjettet og bompengefinansiering.

De statlige bevilgningene må altså skje innenfor de årlige budsjettene og de rammene som handlingsregelen setter. Her må en gjøre en vurdering av hva som sikrer en balansert utvikling i norsk økonomi, både på lang og kort sikt. Samtidig sikrer det også en reell prioritering mellom ulike formål i statsbudsjettet.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:20:56]: Jeg føler at finansministeren prøver å vri seg unna spørsmålet ved å hen vise til at man har dannelser av selskaper, bl.a. i Oslo. Men det er ikke det fylkesmann Johnsen sier i sitt innlegg. Han sier:

«Vi tror i tillegg at Jernbaneverket og Statens vegvesen bør gis større handlingsfrihet til å løse sine oppgaver, slik Avinor har det for luftfarten og Entra for statlige bygninger. Det kan gjøres ved å omdanne disse institusjonene til statsforetak eller heleide statlige selskaper.»

Da viser jeg til det som Fremskrittspartiet foreslo i statsbudsjettet. Der står det:

«Disse medlemmer foreslår å opprette Riksvei SF for nye riksveinvesteringer og Jernbane SF for nye jernbaneinvesteringer. Disse selskapene skal investere i infrastruktur, tilsvarende de eksisterende selskapene Avinor AS som bygger ut flyplasser (...).»

Dette er akkurat det samme som fylkesmann Johnsen sa. Er det da sånn å forstå at fylkesmann Johnsen, eller finansministeren, har forandret oppfatning siden han var fylkesmann?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:21:59]: Jeg tror det kunne bli en ganske interessant øvelse i mange sammenhenger å se hva folk har sagt tidligere, og hva de sier nå. Mitt poeng er at det i dag faktisk er slik at det innenfor veisektoren er selskaper som driver med veiutbygging, men de statlige bidragene kommer over statsbudsjettet, og det synes jeg er en god måte å finansiere veier på.

Samtidig vil jeg også minne om at noe av utgangspunk-

tet for denne nå berømte kronikken var at dette var før regjeringen la fram sitt forslag til Nasjonal transportplan, og det var også et innlegg for å øke bevilgningen til samferdselsinvesteringer i Norge. Det skjedde gjennom den planen som ble lagt fram, og som regjeringen nå følger opp – for å si det på den måten – til punkt og prikke.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:22:50]: I samme artikkel skriver Johnsen at det ikke er tvil om at andre land vi gjerne kan sammenlikne oss med, som Sverige og Sveits, har løst disse behovene langt bedre enn vi:

«Fjellandet Sveits har bygd ut et av Europas beste jernbanesystemer, og Sverige har seks ganger mer moderne firefelts motorvei og åtte ganger mer dobbeltsporet jernbane enn vi.»

Og jeg legger til: uten bompenger.

Så sier samme artikkel:

«Ifølge NTP vil det kreve investeringer på 230 milliarder for å utbygge stamveiene til god og trafiksikker standard.

Hvorfor er vi kommet i denne situasjon?»

I VG sier Terje Moe Gustavsen, veidirektøren, at etterlepet på investeringene er steget til 4–500 mrd. kr under finansminister Sigbjørn Johnsen.

Kan finansministeren gi en forklaring på det?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:23:48]: Det siste tallet som representanten Svendsen nå refererer til, tror jeg ikke jeg kan gå god for. Men det er ingen tvil om at det er store behov på både vei- og jernbanesiden når det gjelder investeringer i framtiden. Det er nettopp grunnen til at regjeringen har trappet opp innsatsen kraftig og fortsatt vil ha store ambisjoner på dette området framover. Det vil ikke være slik at det er mulig å gjøre dette i en håndsving – for å bruke det uttrykket – det krever planfast arbeid over tid, og det krever også at en er villig til å prioritere dette høyere enn f.eks. skattelettelse. Bare som et lite tips til Fremskrittspartiet, som er ute etter å skaffe seg gratis penger for å finansiere vei- og jernbaneprosjekter: Avstå fra store skattelettelse, så har dere i utgangspunktet mange milliarder i det alternative budsjettet.

Spørsmål 6

Jørund Rytman (FrP) [11:25:01]: «Regjeringen har to tappekraner til oljefondet: Én gir penger til statsbudsjettet, og én gir penger til såkalt formueomplussing. Regjeringen tillater bruk av oljepenger utenfor handlingsregelens begrensninger, til bygging og drift av flyplassinfrastruktur, men ekskluderer vei- og jernbaneinfrastruktur fra samme finansieringsmulighet.

Hvorfor er flyplassinfrastruktur unntatt handlingsregelen, mens vei- og jernbaneinfrastruktur omfattes av handlingsregelen?»

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:25:36]: Det er bare én tappekran fra oljefondet, eller Statens pensjonsfond utland, i statsbudsjettet. Det er den linjen i statsbudsjettet

som kommer under en linje som heter det oljekorrigerede overskuddet, eller underskudd som det nå er, og så står det en linje under, overføring fra Statens pensjonsfond utland, som tilsvarer det oljekorrigerede underskuddet. Det er tappekranen, og det er bare én kran.

Handlingsregelen innebærer at uttaket fra fondet over tid skal være lik den forventede realavkastningen fra fondskapitalen, som er beregnet til 4 pst. Sammen med andre skatte- og avgiftsinntekter som staten har, og andre inntekter i fastlandsøkonomien, er det dette som setter rammen for statsbudsjettets utgifter. Så er det riktig at Stortinget på enkelte områder har besluttet å finansiere utgifter til statlig infrastruktur utenfor statsbudsjettet. Det er flyplasser og overføringsnett for kraft, og i tillegg har vi bompengefinansiering på veier. Et fellestrekk ved disse ordningene er at de blir finansiert med brukerbetaling – med andre ord: Det er altså en inndragning av kjøpekraft for å finansiere viktige prosjekter og ikke med bevilgninger over statsbudsjettet.

Det er mange samferdselsprosjekter som også blir finansiert ved generelle skatte- og avgiftsinntekter, på samme måte som utgifter til utdanning, helse og omsorg og andre gode og prioriterte formål. Men på samme måte som utgifter til nettopp utdanning, helse og omsorg er det også slik at statlige bevilgninger til jernbane og vei bør framgå – og skal framgå – av statsbudsjettet. Det gjør det mulig å prioritere utgifter opp mot hverandre i statsbudsjettet. Det er jo det politikk handler om; det handler om å prioritere ulike formål. Hvis en ønsker og vil noe mer enn andre ting, blir det en sak som en må prioritere opp. Det fins ingen gratis penger, verken i statsbudsjettet eller utenfor statsbudsjettet. Politikken handler jo om det.

Så vil jeg til slutt si at de økonomiske problemene som vi ser i flere land, viser hvor viktig det er at en holder orden i budsjettet. Sunne budsjettprinsipper og en åpen og helhetlig budsjettprosess gir oss et godt grunnlag for at vi også i årene framover skal ha en god oversikt og holde god orden i norsk økonomi.

Jørund Rytman (FrP) [11:28:23]: Ja, jeg er også enig i at politikk er å prioritere. Da er vel også statsråden enig i at hans egen regjering har prioritert feil, i og med at vi har hatt et kraftig forfall på f.eks. jernbaneinvesteringer i veldig mange år – flere tiår. Flere rapporter har underbygget at det har vært mangel på investeringer og vedlikehold. På samme måte som vi alle her sikkert vedlikeholder våre hus – tar vare på formuen man har – er det også viktig at man tar vare på jernbanenettet og veiene i landet, slik man f.eks. gjorde med Gardermobanen og Flytoget, hvor man slettet gjelden til Flytoget, som var utenfor handlingsregelen.

Spørsmålet er da: Hva er forskjellen på Flytoget og andre tog?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:29:19]: Jeg tror vi ganske fort kan bli enige om, hvis vi ser samferdselspolitikken i en lang tidshorisont – representanten nevnte jo flere tiår, og i spennet av de flere tiårene har det vært regjeringer av ulik farge og med ulik støtte i Stortinget – at

vi kanskje ikke har hatt høy nok prioritering på jernbane-investeringer i Norge. Denne regjeringen har faktisk lettet det, ikke minst gjennom den transportplanen som nå er der, og som skal rulleres fra neste år.

Jørund Rytman (FrP) [11:30:02]: Jeg er ikke enig i at nåværende regjering investerer i jernbane. Det er det også flere rapporter som viser. Det er ikke mange dagene siden jeg kunne lese i flere aviser at denne regjeringen nå foreslår at over 30 lokale togstasjoner skal legges ned – det er jo motsatt vei. Samtidig har flere av oss sikkert oppdaget at det er togsett helt tilbake fra 1960- og 1970-tallet som går rundt på norske jernbaneskinner.

Videre er det slik at World Economic Forum lager rangeringer over hvordan statusen på vei og jernbane er. Der er Norge på 84. plass, mener jeg – mellom Indonesia og India. Sammenlagt gjør vi det litt bedre, med 42. plass, tror jeg. Det er flyplassene våre som redder den totale rangeringen. Det er også poenget vårt. Jeg håper at statsråden vil revurdere dette og se nærmere på det.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:31:07]: Nå bygges det jernbane, og det skal fortsatt bygges jernbane, i tråd med de planer som regjeringen har i Nasjonal transportplan. Nye togsett fra NSB er på skinnene og vil komme i drift, bl.a. på den banen som undertegnede bruker jevnt og trutt, altså intercitytriangelet mellom Skien og Lillehammer.

NSB har investert i en betydelig fornyelse av vognmateriellet, som var nødvendig. Det gjør NSB ut fra den inntektsstrømmen som selskapet har, og som gjør det mulig for selskapet å finansiere nyinvesteringer i bl.a. nye togsett, som kommer til å bli et løft for intercitytrafikken i det sentrale østlandsområdet.

Spørsmål 7

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:32:11]: «I en kronikk i Aftenposten 12. februar 2008 skrev fylkesmann Sigbjørn Johnsen at OPS-prosjekter gir dyr finansiering, men at «mye tas igjen ved raskere og mer effektiv utbygging». Dette reflekterer en tankegang om at utbyggingstempo og organisering er viktig for å sikre gode prosjekter. I Aftenposten 10. mai 2012 framkommer det at uforutsigbarhet i finansiering gir merkostnad i milliardklassen. Trygg finansiering gir mer vei for pengene.

Vil statsråden sikre at igangsatte prosjekter realiseres uten utsettelse?»

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:32:49]: Jeg er enig i at det er viktig med en trygg finansiering av veiprojekter. Det er ivarett gjennom det budsjettssystemet vi har i dag, som legger til rette for en rasjonell gjennomføring av prosjekter. Hvert år vedtar Stortinget en rekke store utbyggingsprosjekter som gir det ansvarlige departementet fullmakt til å inngå kontrakter som forplikter staten i framtidig budsjettår.

Regjeringen har også tatt initiativ til å skjerme særskilte samferdselsprosjekter ved å prosjektfinsiere dem på

egne poster i statsbudsjettet. Det gir både Statens vegvesen og Jernbaneverket økt mulighet til å se utbyggingen av hele strekninger i sammenheng, og faktisk også å se utbygging av vei- og jernbanestrekninger i sammenheng, slik at en kan sikre en best mulig og en mest mulig effektiv utbygging.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:33:45]: Takk for svaret.

At særskilte prosjekter får den beskyttelsen, er veldig hyggelig. Men kan statsråden garantere at alle igangsatte prosjekter vil kunne fullføres uten at en må ta en pause fordi det mangler litt penger her og der?

Bakgrunnen for dette er at Econ har gjort en analyse som det, som nevnt, er referert til i Aftenposten. Der sies det at det er fare for at vi vil tape 1,4 mrd. kr på at det blir pause i igangsatte veiprojekter og andre infrastrukturprosjekter, nettopp fordi finansieringen ikke kommer så jevnt og trutt som det en hadde håpet. Det er noe som fylkesmann Sigbjørn Johnsen advarte mot, men som finansminister Sigbjørn Johnsen åpenbart ikke er like opptatt av, når han hele tiden advarer mot å finansiere ting på en annen måte i dag. Dette er altså en dyrere måte å gjøre det på.

Fylkesmann Johnsen hadde sett lyset. Det er litt rart at finansminister Johnsen har kommet til et mørkt kontor. Men han kan få se lyset på ny i stortings salen.

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:34:45]: Jeg ser meg selv i speilet hver morgen, og jeg gjenkjenner ansiktet. Det er en fordel i politikken.

Når det gjelder det som nettopp var et poeng i den kronikken, nemlig at en skal sikre en effektiv gjennomføring av offentlige investeringer, er finansministeren kanskje en av dem som er mest opptatt av det – det å få mest mulig ut av kronene, få mest mulig vei, få mest mulig helse, få mest mulig utdanning for de kroner som vi bevilger i statsbudsjettet.

Jeg kan love representanten Solvik-Olsen at finansministeren er veldig opptatt av hvordan samfunnet bruker pengene sine, men jeg er en sterk tilhenger av at vi skal synliggjøre pengebruken, ikke minst over statsbudsjettet. Det er derfor vi advarer så sterkt mot å finne alle mulige krumspring for å gi et inntrykk av at det finnes gratispenger til ulike gode formål.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:35:42]: Jeg må bare si til finansministeren at Fremskrittspartiet også vil advare sterkt mot å bruke krumpring eller forsøke å gjemme vekk bevilgninger. Men dette handler om hvordan en lager systemer, hvordan en behandler like infrastrukturtilnærminger på ulik måte.

I dag er det sånn at flyplassinfrastruktur investeres i og bygges ut gjennom et statlig selskap som har fått tilført oljepenger, og som òg får øremerkede avgiftsinntekter. Men veier skal kun prioriteres innenfor statsbudsjettet, uten at man har et statlig selskap som får øremerkede avgiftsinntekter eller får tilført egenkapital. Begge deler er i prinsippet infrastrukturprosjekter, men når det gjelder det ene, har man et statlig selskap som organiseres fleksibelt, mens det andre må prioriteres opp mot alt annet.

Hvorfor er det sånn at hvis du jobber på en flyplass, skal du kunne få oljepenger utenfor budsjettet, men hvis du skal legge asfalt, må du få oljepengene innenfor budsjettet?

Statsråd Sigbjørn Johnsen [11:36:40]: Det er et uttrykk som heter å hugge stein. Noen ganger er det en ganske tung øvelse. Jeg tror det i denne debatten vil være en fordel om vi blir enige om én viktig ting: Statsbudsjettet tilføres oljepenger over streken, som vi hadde en diskusjon om tidligere i dag med statsministeren.

Avinor får tilført egenkapital gjennom det som kalles formuesomplussinger, formuesplussinger og låne-transaksjoner under streken. I tillegg har Avinor store inntekter som gjør at de er i stand til å betale gjeld og betjene lån gjennom de inntekter de har på flyplassene. På den måten trekker de også inn kjøpekraft, som gjør at den totale pengemengden, for å si det på den måten, blir regulert gjennom bl.a. brukerbetaling. Det er viktig at vi kan legge de premisser i bunnen. Så kan vi gå videre med en diskusjon om hva slags prioriteringer vi skal gjøre.

Spørsmål 8

Fra representanten Per Roar Bredvold til nærings- og handelsministeren:

«Mineralnæringen i Norge har store vekstmuligheter. Dette gjelder alt fra vanlig grus til edle stener, men ofte blir mulighetene for denne type næringsutvikling stoppet av miljøbestemmelser.

Hvordan ser statsråden f.eks. på ny gruvedrift i Røros-regionen?»

Presidenten: Dette spørsmålet er utsatt til neste spørretime.

Spørsmål 9

Presidenten: Dette spørsmålet, fra representanten Øyvind Halleraker til samferdselsministeren, vil bli besvart av helse- og omsorgsministeren på vegne av samferdselsministeren, som er bortreist.

Øyvind Halleraker (H) [11:38:13]: Det var en hyggelig avveksling – om jeg får lov til å si det.

«Bergen bystyre ønsker å doble bompengetakstene i Bergensprogrammet, men er avhengig av at Stortinget gir sin tilslutning til dette. En saktegående saksbehandling fra Samferdselsdepartementet betyr at viktige transporttiltak som vil bedre fremkommeligheten og bymiljøet i Bergen, vil bli satt på vent.

Hvorfor bruker statsråden så lang tid på å få behandlet en helt ordinær bompengesøknad, og når vil regjeringen legge frem bompengesøknaden for Stortinget?»

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:38:53]: Jeg vil gjøre oppmerksom på at saken ennå ikke er kommet

til Samferdselsdepartementet. Bystyret i Bergen behandlet søknaden 20. februar og fylkestinget 13.–14. mars.

Som ellers i bompengesaker starter departementets behandling etter at det foreligger en tilråding fra Vegdirektoratet. Saken er ikke tilstrekkelig avklart til at arbeidet med utkast til bompengeproposisjon kan begynne. Utarbeidelse av proposisjonen må bl.a. tilpasses kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget, en KS2-prosess.

Utkast til bompengeproposisjonen skal på departementshøring og må ha tilslutning i regjeringen før proposisjonen kan fremmes for Stortinget. Etter at saken er kommet til departementet, går det vanligvis et par måneder før den kan fremmes.

Ut fra status i saken kan det ikke på det nåværende tidspunkt sies når regjeringen vil fremme saken for Stortinget.

Øyvind Halleraker (H) [11:39:54]: Jeg takker for svaret. Jeg hadde nok håpet på et mer offensivt svar, siden statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen valgte å komme og svare på spørsmålet mitt.

Jeg synes det er oppsiktsvekkende at man sier at dette ikke er kommet til Samferdselsdepartementet ennå. Nei, det er nok så, men Statens vegvesen er Samferdselsdepartementets underetat, og de gjør som kjent grovarbeidet i slike saker. Jeg synes nok det blir en litt for spedit utredning å si at dette har man ikke nok oversikt over. Dette er kjente prosjekter, som også denne statsråden kjenner veldig godt til. Hun har i sin tid som byrådsleder i Bergen vært med på å presse dem fram, og jeg håper virkelig at man legger breidsiden til her nå for å få disse fram. Det er snakk om en forlengelse av Bybanen, det er snakk om Ringveg Vest, det er snakk om Skansentunnelen – og det er mange viktige programprosjekter som må fram. Og jeg gjentar spørsmålet: Får vi en proposisjon om dette i høst?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:41:01]: Som representanten Halleraker er jeg veldig opptatt av at dette skal landes på en god måte. Jeg oppfatter også at samferdselsministeren er særdeles opptatt av at man skal lykkes med byggingen av Bybanen i Bergen.

Jeg synes det er interessant å få svare på akkurat dette spørsmålet, fordi jeg er opptatt av at det her skal være en god fremdrift. Jeg synes også det er veldig positivt at bystyret og fylkestinget har jobbet med sine saker. Så er det like fullt slik at når man har en saksbehandling og en prosess for saksbehandling, må man følge den. Men jeg har ikke inntrykk av at denne skal bli liggende i fred og ro; den skal fremmes så snart det er mulig. Så forstår jeg også at selv om det er en finansiering det er snakk om, må det gjennom en KS2. Den prosessen skal også gjennomføres. Så vil det være fullt trykk på å få denne frem til Stortinget.

Øyvind Halleraker (H) [11:42:00]: Jeg takker igjen for svaret og aner vel et lite halmstrå her. Men jeg tror det er viktig at både denne statsråden og samferdselsministeren skjønner at Bergen kommune ikke kan gå videre med å planlegge disse tiltakene uten at dette er godkjent finansiert gjennom denne bompengesøknaden og denne taksten, som må opp i Stortinget. Det er jo det som er det sprin-

gende punktet. Ved at man utsetter dette nå, risikerer man å stille hele prosessen med utviklingen av prosjektene på vent, og det er en veldig uheldig sak.

Jeg er kjent med at det foreligger en lånefullmakt i en sak vi fikk til Stortinget nylig, men det endrer ikke på Bergen kommunes og selskapets ansvar og rolle for å få fram disse prosjektene i tide. Vi er nødt til å få denne fram innen 1. januar 2013, og det ber jeg igjen om en bekreftelse på at vi kan få.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:43:05]: Så vidt jeg er kjent med, ble det i går fremmet en samleproposisjon som omhandler nettopp dette med låneopptak for bompengeselskapet, og jeg har absolutt det inntrykk at samferdselsministeren vil ha høyt trykk på å få frem denne saken, i tråd med Hallerakers ønsker. Jeg kan forsikre om at jeg fra mitt sete i regjeringen skal gjøre mitt beste for at den kommer frem uten unødvendig opphold.

Spørsmål 10

Laila Dāvøy (KrF) [11:44:01]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til helse- og omsorgsministeren:

«Mange rusmiddelavhengige har en traumatisert oppveksthistorie. De trenger et helhetlig og langvarig behandlingsopplegg som kan møte både avhengigheten og mennesket bak avhengigheten. Dette krever et opplegg der den syke trenger å få tilhørighet til stabile voksne og relasjonskompetente personer over lang tid. Denne gruppen er ikke satt høyt nok på dagsordenen. Dette er kjernen i et debattinnlegg rettet mot helseministeren i Dagbladet 25. februar i år.

Hvordan vil denne gruppen bli ivaretatt i regjeringens politikk fremover?»

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:44:41]: Representanten Dāvøy tar opp noe som er viktig. For enkelte har rusmisbruket bakgrunn i vonde forhold, i oppvekstforhold eller i psykisk sykdom. Derfor må vi bygge helhetlige behandlingsforløp som ser hele mennesket, som ikke bare behandler rusproblemer, men som også ser etter og behandler bakenforliggende årsaker.

Rusavhengige som har vært utsatt for vold og overgrep i oppveksten, er en særlig sårbar gruppe. Skam og stigmatisering kan gjøre det vanskelig å søke hjelp. Nettopp av den grunn trenger de omfattende behandling, omsorg og oppfølging over lang tid. Jeg kan nevne tillitspersonforsøket som ett tiltak som kan være aktuelt for denne gruppen. Regjeringen har årlig bevilget 23 mill. kr til forsøket, som har gitt gode resultater. Vi vil se på hvordan dette arbeidet kan videreføres.

Som kjent vil jeg også veldig snart legge frem en stortingsmelding om rusmiddelpolitikken. Meldingen vil omhandle rusmiddelpolitikken i stort og presentere regjeringens mål for rusmiddelpolitikken når det gjelder både alkohol, narkotika og doping. Tidlig innsats og forebygging vil være en viktig del av stortingsmeldingen. Meldingen vil tydeliggjøre Samhandlingsreformen på rusfel-

tet. Den vil gi en mer omfattende omtale av hvordan de fremtidige tjenestene til rusavhengige skal innrettes.

Rusavhengige med traumatiske opplevelser kan ha behov for hjelp fra flere deler av hjelpeapparatet, og god samhandling vil derfor være avgjørende for at også denne gruppen pasienter skal få den hjelpen som de har behov for.

Laila Dāvøy (KrF) [11:46:24]: Jeg takker statsråden for svaret. Det er tydelig at statsråden også er opptatt av dette.

Boken Mennesket bak rusen, som kom for en tid tilbake, gjaldt Selbukollektivet, som drev i 19 år. De avviklet i år 2000. De hadde en del forskning knyttet til institusjonen. Det var veldig spennende. Der fant de faktisk at det var store traumer i tillegg til rus. Noen sa det slik: Vi ruser oss fordi vi ikke klarer å leve med den virkeligheten og de traumene vi har. Over 70 pst. hadde andre rusavhengige i familien, og over 60 pst. hadde vært utsatt for seksuelle overgrep. I gjennomsnitt fikk disse ungdommene på Selbukollektivet fem års oppfølging, ikke nødvendigvis innleggelse. De fleste var ikke mer enn ett år i institusjonen, men de kunne komme tilbake. De fikk behandling.

Så mitt spørsmål er: Vil det være mulig å tenke seg at man får lengre behandlingstid for flere? Trenden er nemlig nå at man går den gale veien.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:47:29]: Vi må jo bare erkjenne at hele samfunnet har mye større oppmerksomhet på bakgrunnen til de rusavhengige enn bare akkurat på rusproblemet. Det er mange tiltak som har blitt etablert i de senere årene som er viktige i denne sammenheng. Jeg kan nevne det å ha en koordinator – noen kommuner har en ruskoordinator – det å få etablert en individuell plan for å se på hvilke typer tiltak det vil være riktig å sette inn i forhold til den enkelte bruker og pasient, og også det å se på andre typer tilbud.

Det å ha stabil oppfølging over lang tid tror jeg veldig på – også i en kombinasjon med at kanskje det første oppholdet på institusjon ikke er så langvarig som det kanskje tradisjonelt har vært. Men noen trenger også veldig lang tid. Jeg har sett brukere som har vært der i tre år sammenhengende. Noen vil trenge det, andre vil profitere bedre på en mer poliklinisk oppfølging. Jeg mener vi må ha et system for å ivareta begge deler.

Laila Dāvøy (KrF) [11:48:36]: Takk for det.

Jeg er veldig glad for at statsråden så klart uttrykker forståelse for at noen vil trenge lang tid. Jeg er helt enig i det statsråden sier. Andre vil kunne klare seg med mer poliklinisk oppfølging. Mitt poeng er at mange av disse som er så traumatiserte, trenger faktisk lang tid, for det er kanskje traumene de trenger behandling for – rusen er på en måte noe som gjør at de kveler de traumene de har for å klare å leve.

I disse dager har en av de institusjonene som nettopp jobber med rus og psykiske lidelser hos ungdom, nemlig Nybøle, ikke fått videreført avtalen med Helse Sør-Øst, og de skal altså legge ned. Det blir egentlig ikke færre plasser, men det blir flere korttidsplasser. Dette er en institu-

sjon hvor man kan være i en relativt lang tid – i inntil ett år. Så jeg er bekymret for at de med det som vi kaller dobbeltdiagnoser, mister flere plasser. Statsråden kjenner også veldig godt til TEDD, som ble avvirket nylig.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:49:43]: Det er viktig å understreke at tiltak som er gode, og som ivaretar den enkelte bruker på en god måte, skal vi ikke avvikle hvis de ikke avløses av andre typer tiltak. Så skjer det noen ganger en del omorganisering i tiltakene, og så kan det være mange meninger om det. Men her er det viktig at man klarer å ha flere tanker i hodet i forhold til at man har noen tiltak hvor man kan være lenge, og andre tiltak som kanskje mer er en kombinasjon av et langt opphold og en poliklinisk oppfølging.

Representanten Dāvøy nevnte selv fem års oppfølging, noe som helt sikkert vil være viktig for noen. Men her er vi individuelle, og de tilbudene man har best utbytte av, er også individuelt tilpasset.

Spørsmål 11

Borghild Tenden (V) [11:50:47]: Jeg har følgende spørsmål til statsråden:

«Statsråden svarte på skriftlig spørsmål nr. 1306 for 2011–2012 bl.a. at statsråden vil «følge opp dette videre for å sikre at de regionale helseforetakene iverksetter nødvendige tiltak for å sikre at regelverket overholdes, herunder sørge for at ansatte får nødvendig opplæring og at det blir satt i verk korrigerende tiltak dersom det avdekkes at regelverket ikke overholdes».

Hvilke virkemidler vil statsråden ta i bruk for å sørge for at det ikke trikses med ventelister, og sørge for at pasientene får den behandling de har krav på?»

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:51:32]: Som jeg understreket i svar på skriftlig spørsmål nr. 1306 fra representanten Borghild Tenden, så har helseforetakene ansvar for – på eget initiativ – å korrigere egen praksis dersom denne har utviklet seg til å bli ulovlig.

For å sikre økt oppmerksomhet på det pasientadministrative arbeidet har jeg i foretaksmøter med de regionale helseforetakene stilt krav om at helseforetakene skal ha metoder for å teste og overvåke eventuell svikt i det pasientadministrative arbeidet, slik at tiltak iverksettes raskt. Jeg har også stilt krav om at helseforetakene skal følge opp arbeidet med kvalitetssikring av de pasientadministrative rutinene gjennom organisasjons- og kompetanseutvikling.

De ansatte skal sikres bedre opplæring i de pasientadministrative systemene. Et viktig tiltak er at departementet har fastsatt en forskrift, som har et veldig langt navn og heter helseinformasjonssikkerhetsforskriften, som stiller krav om at personell gis nødvendig opplæring og informasjon om bruk av systemene.

Departementet har tett oppfølging med de regionale helseforetakene for at helseforetakene skal oppfylle forskriften så snart som mulig. Dette er tatt opp i foretaksmøter med de regionale helseforetakene, og har

vært tema på oppfølgingsmøter med de samme foretak.

I tillegg til de tiltakene jeg redegjorde for i mitt svar til representanten Borghild Tenden, vil jeg vurdere ytterligere tiltak på systemnivå for bedre å kunne ivareta hver enkelt pasient. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med dette på en god måte.

For øvrig viser jeg til svarbrev til kontroll- og konstitusjonskomiteen 10. mai om håndtering av ventelister og fristbrudd ved Oslo universitetssykehus HF.

Borghild Tenden (V) [11:53:23]: Jeg beklager at jeg ikke kunne få et mer konkret svar her i dag.

Pasientene har i utgangspunktet gode rettigheter i Norge. Det er bred enighet om pasientrettighetsloven i dette landet, og det er bra. Men det hjelper ikke når pasientrettighetsloven brytes.

I svaret til undertegnede skriver statsråden at det trikses med ventelister, og at det ikke fullt ut er systemer som avdekker feil i møte mellom institusjon og pasient. Vil statsråden følge opp de intensjonene som er i lovgivningen om at pasienter skal få beskjed om ledige plasser også ved private institusjoner?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:54:10]: Jeg har flere ganger vært opptatt av denne problematikken fordi det har vært en problematikk i ulik form som startet opp allerede i 2010, ganske tidlig på året, og da ved Asker og Bærum, og sett på ulike tiltak for hvordan man skal få til et system som prioriterer de sykeste først.

Selvfølgelig er jeg opptatt av at pasienter skal få beskjed når det er ledige timer enten det er til operasjon eller annen type behandling. Dersom det er private institusjoner som har avtale med de offentlige sykehusene, er det selvfølgelig en del av det tilbudet som skal gis.

Det som i hvert fall er helt klart, er at sykehusene når de ser at praksis ved sykehuset blir brutt, må følge det opp. Men i tillegg vil jeg, som jeg også sa i svaret mitt, se på det systemmessige og om det må gjøres endringer i forhold til systemet.

Borghild Tenden (V) [11:55:19]: Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg går videre på det med informasjon til pasienten. Vi har en klinikk, Ressursklinikken, en liten helsebedrift som ble etablert for å ta imot psykiatriske pasienter som ikke fikk hjelp ved det offentlige, og får fristbruddstatus. Stortinget har vedtatt at slike bedrifter skal bistå når det offentlige helsevesenet ikke klarer jobben innen fristen. Alle vet at det er manglende kapasitet innenfor både psykiatri og rusfeltet, som også var spørsmål i forrige runde. Ressursklinikken har de siste årene knapt fått en eneste henvisning. Også dette er et resultat av køtriksingen. Det offentlige helsevesenet maskerer at de ikke har kapasitet. Hvorfor åpner ikke statsråden for at private aktører skal få bidra til å avhjelpe disse køene?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:56:13]: Hvis det er fristbrudd og det er private klinikker som har

avtale, er det selvfølgelig slik at man også skal kunne bruke dem. Dersom man nærmer seg fristbrudd, har sykehuset en selvstendig plikt til å informere pasienten om alternativer hvis det ikke selv kan behandle pasienten. Dette er det nødvendig å innskjerpe videre, og også å se på regelverket totalt sett. Det er derfor jeg sier at jeg vil også se på dette mer overordnet for å se om vi kan få til bedre systemer i forhold til at de sykeste pasientene, de som har rett, men som opplever brudd på behandlingsfristen, får den hjelpen de skal ha.

Spørsmål 12

Presidenten: Dette spørsmålet, fra representanten Sonja Irene Sjøli til helse- og omsorgsministeren, vil bli tatt opp av representanten Bent Høie.

Bent Høie (H) [11:57:25]: «8. mai 2012 meldte Dagens Næringsliv om alvorlig kapasitetsmangel i norske patologiavdelinger, som kan gi ventetider på opptil to måneder for analyse av vevsprøver som kan inneholde kreft. Sjef ved patologisk avdeling ved Oslo universitetssykehus, Inger Nina Farstad, sier situasjonen er vanskelig «ved nesten samtlige 17 patologiske sykehusavdelinger». Ifølge avdelingsleder Harald Aarset ved St. Olavs hospital risikerer systemet å bryte sammen.

Hvordan vurderer statsråden situasjonen, og prospektene videre, og hva vil hun foreta seg for raskt å få ned de lange ventetidene?»

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:58:08]: Patologiske undersøkelser er av vesentlig betydning for å stille riktig diagnose. På grunnlag av diagnosen bestemmes videre oppfølging og behandling, og prosedyrer for å få på plass patologisvar tidlig er avgjørende for å redusere utredningstiden for kreftpasienter og forbedre utredningskvaliteten.

Samtidig er det viktig å presisere at det må være tilstrekkelig tid til å sikre nødvendig kvalitet. For å stille en korrekt kreftdiagnose kreves ofte flere supplerende patologiske undersøkelser. Patologer inngår i tverrfaglige team som vurderer aktuelle behandlingsoalternativer.

Kompetanse og kapasitet innen patologi er viktig for å nå regjeringens mål om at kreftbehandling skal være igangsatt innen 20 dager etter henvisning. Jeg har derfor vært spesielt oppmerksom på mulige flaskehals i kapasiteten ved de patologiske laboratoriene.

I oppdragsdokumentet for 2012 satte jeg som målkrav at det skal gjennomføres tiltak for å redusere flaskehalsene i forløpene for kreftpasienter. Jeg ba også om at de regionale helseforetakene rapporterer status innen patologi og rekrutteringssituasjonen for patologer innen utgangen av 2. tertial. De skal også gjennomgå og vurdere utdanningskapasiteten i patologi.

Helsetjenestene må kontinuerlig vurdere om kompetanse, bemanning og tekniske løsninger er i samsvar med oppgaver og utvikling innen ulike medisinske fagområder og om arbeidsflyten kan forbedres. Mange sykehus med

patologiske avdelinger har gjennomgått sine pasientforløp, og de har iverksatt flere tiltak.

De regionale foretakene gjennomgår nå utdannings- og rekrutteringssituasjonen i patologi. Jeg vil avvente rapportene derfra før jeg vurderer hvilke ytterligere tiltak som kan være aktuelle for å sikre tjenester innen patologi.

Bent Høie (H) [11:59:59]: Jeg takker statsråden for svaret. Vi er i en situasjon der det vil bli flere som får mistanke om kreft, og som får kreft i årene framover. Det skyldes både sykdomsutviklingen og den demografiske utviklingen i samfunnet. De siste fem årene har antall patologiprøver økt betydelig – vevsprøver med 15 pst., celleprøver med 20 pst. og antall viktige spesialundersøkelser med hele 75 pst. Det er ingen grunn til at ikke dette kommer til å øke ytterligere, mens antallet patologer har vært stabilt.

Vi er glad for at helseministeren har bedt helseforetakene redusere flaskehalsene og spesielt ha fokus på patologi. Jeg håper også at statsråden vil følge opp hvis det viser seg at det er behov for ytterligere tiltak. Fra både Oslo og Trondheim er det kommet forslag om å ta i bruk den ledige kapasiteten som er privat, og eventuelt også se om andre yrkesgrupper kan avlaste patologene. Vil statsråden se på den type forslag også?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [12:01:04]: Det tenker jeg er også opp til sykehusene å avgjøre, om de vil bruke annen type kapasitet. Det kan godt hende at det er klokt. Men slik som jeg forstår at patologene jobber sammen med andre kolleger om f.eks. å utrede kreft, inngår de mer i et arbeidsfelleskap hvor de er nødt til å være rundt samme bordet, så det er ikke bare å sende fra seg en prøve og så vente på et svar. Jeg har imidlertid, som jeg sa, vært opptatt av problemstillingen, fordi vi har sett at patologi kan være en flaskehals. Vi må fjerne disse flaskehalsene – det var jeg veldig tydelig på for ett år siden, da vi gikk ut med disse målene om forløpstider. Det er helt klart en høyt prioritert oppgave å få økt kapasiteten på utdanning i patologi og gjøre det attraktivt nok, for å få flere til å gå inn i den utdanningen og fjerne de flaskehalsene som er, særlig for å bedre kreftomsorgen.

Bent Høie (H) [12:02:13]: Jeg har ingen ytterligere spørsmål.

Spørsmål 13

Trine Skei Grande (V) [12:02:28]: «Til høsten innføres som kjent valgfag for 8. trinn i grunnskolen. Likevel er ennå ikke læreplaner og vurderingskriterier på plass.

Når vil læreplanene og vurderingskriteriene være klare, og når forventer statsråden at skolene skal ha planlagt lærerressurser, timeplanlegging og gjennomføring av disse fagene?»

Statsråd Kristin Halvorsen [12:02:57]: Innføring av valgfag har vært et sterkt ønske fra både elever og lærere, fordi veldig mange elever på ungdomsskolen har et ønske

om å øke motivasjonen gjennom å kunne velge litt mer ut fra egne interesser. Det innføres etter veldig klare tilbakemeldinger fra mange elever i ungdomsskolen og et bredt kontaktnett som jeg har hatt, fordi Stortinget har behandlet saken i januar og ga sin tilslutning til dette. Så rundt omkring på alle ungdomsskoler i det ganske land er det stor forventning til hvordan en skal få til dette. Det kom 280 høringsuttalelser på spørsmål om hvordan dette skulle innføres, så her er det et meget stort engasjement.

Valgfagene er tverrfaglige, og til sammen skal de dekke områder fra alle skolens ordinære fag. Mandag sendte jeg ut informasjon til skoleeiere og skoler med ungdomstrinn, der jeg bl.a. beskriver vurderingsordningen med karakterer, noe et flertall i Stortinget støttet da meldingen ble behandlet. Læreplanene ble sendt på høring før jul, og det vil være små endringer i forhold til dem som er sendt på høring når de endelig fastsettes. Jeg er i innspurten med det arbeidet nå.

Jeg vet at skolene har begynt å forberede og innføre valgfag for lenge siden. Jeg hører om fagteam som jobber, jeg hører om nettverk for kompetanseheving og flere andre gode tiltak som viser at planleggingen er i full gang.

Skolene har dessuten, som i alle fag, mulighet for å periodisere valgfagene, dvs. at man trenger ikke å gjennomføre dem slik at det er to skoletimer eller halvannen time hver uke hele året. Man kan samle dem litt og gjennomføre dem i mer konsentrerte perioder. For valgfagene kan kanskje en periodisering nettopp være en fordel, fordi en del innsats vil tjene på at man har litt flere timer til å kunne konsentrere seg over tid.

Bruk av tid til valgfag er skissert i den fag- og timefordelingen som ble sendt på høring fra Utdanningsdirektoratet. Der ble det, i tråd med det som ble vedtatt i budsjettet for 2012, slått fast at kommunene kompenseres for 19 nye årstimer for hvert trinn, og at valgfagene får en samlet ramme på 57 timer per årstrinn. Kommunene har dermed hatt rimelig tid til å utarbeide sine lokale fag- og timefordelinger for kommende skoleår.

Jeg håper nå at alle rundt omkring på ungdomsskolene griper den muligheten de har til å innfri noe av det som er elevenes sterkeste ønske for å få opp motivasjonen, nemlig å kunne følge interessene sine litt mer enn det de har hatt mulighet til til nå, samtidig som de starter med å tenke på hvordan en kan jobbe mer variert og praktisk i alle fag. For det er ingen elever i norsk skole som er så lite motivert som elever på 10. trinn, og det haster å gjøre noe med å få til en mer motiverende ungdomsskole. Derfor henger dette også sammen med en strategi som jeg nå skal presentere overfor skoler og kommuner for å gjennomføre det Stortinget vedtok i forbindelse med stortingsmeldingen.

Trine Skei Grande (V) [12:06:04]: Ja, det haster. Enhver som har vært på et lærerrom, vet hvor krevende det er å planlegge skolehverdagen der ute. Det handler ikke bare om timefordelinga, det handler også om kompetanse hos den enkelte lærer. Hvilke lærere er det viktig å bruke på hvilke fag, hvilken kompetanseheving trenger man, hvilket materiell trenger man, hvilke rom trenger man, og hvilke vurderingskriterier er det man skal bygge opp faget

rundt? Alt dette oppfattes som fryktelig uklart ute i Skole-Norge. Vi blir ringt ned og får masse mail om lærere som syns at det er veldig frustrerende ikke å vite hva det er de skal gjøre. Jeg så i Aftenposten på mandag at man hadde en overskrift om at for første gang vil Kunnskapsdepartementet sikre seg at en stortingsmelding skal følges opp og gjennomføres. Det håper jeg var en feiltolkning og litt upresist fra en journalists side, for jeg regner med at departementet prøver å følge opp alle vedtak gjort i Stortinget, og gjort i forbindelse med stortingsmeldingen. Men her er det et stort gap mellom det som står i Aftenposten, og det som oppfattes på skolene.

Statsråd Kristin Halvorsen [12:07:13]: Den artikkelen beskriver den gjennomføringsstrategien som vi er i ferd med å utvikle, og som betyr at vi – i samarbeid med kommuner og skoler – skal gjennomføre det som er hovedintensjonene i stortingsmeldingen om ungdomstrinnet, nemlig å få opp motivasjonen gjennom å jobbe mer praktisk, variert og motiverende i alle fag. Den inneholder også et program for kursing i klasseledelse, lesing, skriving og regning, slik at vi faktisk kan klare å få det til. Vi er mye tettere på Skole-Norge enn ellers.

Til representanten Trine Skei Grande har jeg lyst til å si: Det sitter mange forventningsfulle elever rundt omkring. Det finnes alltid en mulighet for å si at noe har kommet for sent, eller at det er vanskelig, eller at ikke alt er på plass. Denne ungdomstrinnsmeldingen har vært kjent for ungdomsskolen veldig lenge. Stortinget behandlet den i januar og gjorde vedtak i den forbindelse, læreplanene har vært under utarbeidelse og på høring, og vi legger siste hånd på verket nå.

Jeg har et veldig sterkt ønske om at både Trine Skei Grande og ungdomsskolene skal bruke de mulighetene som dette gir.

Trine Skei Grande (V) [12:08:17]: Jeg syns ikke at en kunnskapsminister skal ha en så arrogant tone overfor lærere, lærere som syns det er vanskelig å gjennomføre ting når man ikke engang nå – i mai – vet hvilke kriterier man skal vurdere et fag etter. Det syns jeg ikke man skal hovere over. Det syns jeg faktisk man skal ta på alvor og si at man skal jobbe med, fordi dette har vært et viktig område for hele denne salen. Dette har vært noe man har ønsket å gjennomføre lenge. Noen av oss ønsker f.eks. å gi skolene mer makt til å lage dette sjøl – gi dem muligheten til å utvikle fag på egne skoler. Hvis de hadde hatt den muligheten, kunne de begynt å jobbe med en gang, men nå sitter de og venter på å få disse endelige avklaringene. Det er en frustrasjon der ute, og den frustrasjonen bør man ta på alvor og ikke si at man prøver å sabotere fag.

Jeg tror det er veldig mange lærere som gleder seg veldig til å gjøre dette, men som syns at alle de delene av disse fagene fortsatt er uavklart, noe som gjør at de blir frustrerte. De kontakter stortingsrepresentanter for å ta det opp og for å få en fortgang, fordi de har lyst til å gjøre den jobben.

Statsråd Kristin Halvorsen [12:09:24]: Jeg er verken arrogant eller stiller meg uforstående til frustrasjonen

i Skole-Norge – tvert imot. Men vi har en felles utfordring, vi som er opptatt av at elevene på ungdomsskolen skal få opp motivasjonen: Stortinget har gjort vedtak i forbindelse med en stortingsmelding – i januar sluttet man seg til den – og det er krevende å lage læreplaner og opplegg for vurderinger på så kort tid at man kan gjennomføre det fra høsten 2012. Men det har vært kjent hva som er innholdet i stortingsmeldingen, hva Stortinget har sluttet seg til, læreplanene har vært på høring – det kommer ikke til å være store endringer når det gjelder dem – og det har vært kjent hvilke valgfag som skal innføres.

Jeg er klar over at det kan være krevende mange steder, men det finnes veldig store muligheter her, og heldigvis er det veldig mange som er veldig godt i gang allerede. Da synes jeg at de skulle få en liten oppmuntring – også fra representanten Trine Skei Grande – til å stå på og gjøre dette. Alternativet hadde vært at vi måtte vente ett år til, og det hadde ført til en enorm skuffelse blant veldig mange ungdomsskoleelever.

Spørsmål 14

Tord Lien (FrP) [12:10:36]: «Osebergfunnet er verdens største samling av tregjenstander fra vikingtiden. Således er det både en viktig nasjonalskatt og et viktig europeisk kulturminne, fra en tid som formet det Europa vi kjenner i dag. Både Universitetet i Oslo, eieren av Kulturhistorisk museum, og den internasjonale ekspertrapporten om Osebergfunnet slår fast at situasjonen er kritisk og at kulturminnene kan gå tapt for ettertiden.

Når lokaliseringdebatten nå er avklart, hva vil statsråden foreta seg for å sikre disse viktige kulturminnene for ettertiden?»

Statsråd Kristin Halvorsen [12:11:17]: Det har i de siste ti årene vært en omfattende vurdering av alternative modeller og konsepter for et nytt kulturhistorisk museum ved Universitetet i Oslo, som inkluderer vikingskipene. For å få en faglig og økonomisk vurdering av alternativene ble det i 2009 gjennomført en såkalt KS1-undersøkelse, Kvalitetssikring av alternative konsepter, hvor kvalitets-sikrerne vurderte etablering av Kulturhistorisk museum på Bygdøy samt rehabilitering av Vikingskiphuset, som beste løsning. Bjørvika- og Tullinløkka-alternativene ble rangert etter Bygdøy. Statsråd Tora Aasland konkluderte imidlertid med at risikoen ved flytting skulle vurderes av et uavhengig internasjonalt ekspertutvalg før noen endelig konklusjon om lokalisering og videre arbeid ble gjort.

Det internasjonale ekspertutvalget har kommet med konklusjoner som innebærer at et nytt museumsanlegg på Bygdøy vil være den beste løsningen for bevaring, forskning og formidling av vikingskipene og tilhørende samlinger. Vi ser derfor på andre måter for å sikre vikingskipene og de sårbare og ikoniske gjenstandene, og gi dem en trygg framtid.

Som utvalget påpeker, bør forberedelsene av et nytt museumsanlegg på Bygdøy settes i gang og etterfølges av en modernisering av den eksisterende museumsbygningen,

og det må fokuseres på den langsiktige bevaringen av skip og tilhørende samling.

Det har i lengre tid vært kjent at en del av samlingen er i dårlig forfatning, men det har vist seg gjennom nyere forskning at gjenstandene nedbrytes raskere og befinner seg i langt dårligere forfatning enn tidligere antatt. Universitetet i Oslo, som er eier av vikingskipene og samlingen, har derfor igangsatt en skanningsdokumentasjon av objektene – for å dokumentere gjenstandene med moderne metoder ved eventuelle skader. Kunnskapsdepartementet er i tett dialog med Universitetet i Oslo og har tildelt oppstartsmidler for å sikre at dette arbeidet kommer raskt i gang.

Det videre prosjektet skal synliggjøre nedbrytingsprosesser i alunkonserverte tre og vurdere metoder for nøytralisering av treet for å stoppe nedbryting. På bakgrunn av dette skal det finnes behandlingsmetoder og utvikling av nye bioinspirerte konserveringsmaterialer. Prosjektet sikter på denne måten både mot å sikre gjenstandene slik de er i dag, og en forskning som gjør museet i stand til å skifte ut alun med andre mer bestandige konserveringsmaterialer. Dette er et omfattende arbeid, og i dag er det ikke noen ekspertise som har det endelige svaret på hvordan dette skal gjøres. Det viktigste er å sikre disse kulturskatene for framtiden, og Kunnskapsdepartementet vil i samarbeid med Universitetet i Oslo arbeide videre for å sikre skipene og gjenstandene på en best mulig måte.

Tord Lien (FrP) [12:14:01]: Det er bra at statsråden tydeligvis er kjent med saken.

Fra Kulturhistorisk museum sier man – gjennom Tønsbergs Blad – at skipene er i en fryktelig utfordrende situasjon. De sier at innholdet ikke bare er skjørt – det har gått i oppløsning, og det haster med å forbedre forholdene for gjenstandene. Av 41 gjenstander er 15 i dårlig eller svært dårlig form, og bare tre av alle gjenstandene – heldigvis er Osebergskipet en av dem – er i tilnærmet god stand.

Jeg er redd for at disse gjenstandene ikke blir hjulpet av god dialog alene. Jeg har inntrykk av at Universitetet i Oslo og Kulturhistorisk museum mener at det må mer penger på bordet med en gang. Så vidt jeg kunne se i revidert nasjonalbudsjett i går, var ikke det ønsket innfridd.

Vil statsråden sørge for at denne prosessen går så fort som det faktisk er nødvendig at den gjør?

Statsråd Kristin Halvorsen [12:15:04]: For å si det rett ut så har vi større problemer enn som så. Vi har veldig skjøre gjenstander – og det er ikke først og fremst skipene, men vognene og sledene og de andre gjenstandene som ble funnet sammen med skipene – fordi det ble brukt alunmetoder for å konservere dem da de ble funnet for 100 år siden. Det viser seg nå at de i stor grad smuldrer opp innvendig, og i løpet av de siste årene har den prosessen, den oppsmuldringen, gått raskere enn det man trodde tidligere.

Hovedproblemet vårt er at vi vet ikke helt hva slags metoder som skal til for å sikre disse gjenstandene for framtiden. Derfor må vi jobbe etter to spor. Vi må jobbe for å dokumentere hvordan gjenstandene er. Det gjøres, i tilfelle det blir skader – og vi må regne med at det kan bli skader.

Det andre er i samarbeid med eksperter over hele verden å utvikle måter for hvordan vi skal klare å ta vare på disse verdiene for framtiden.

Ekspergruppen har sagt at de er enda mer verdifulle enn man trodde, ikke bare i norsk sammenheng, men i verdenssammenheng. Dette er internasjonale ikoner, så vi har et veldig stort ansvar.

Tord Lien (FrP) [12:16:10]: Jeg er glad for svaret. Dette er ikoniske gjenstander fra en tid hvor norsk kultur og norsk språk ble spredt i store deler av det som i dag er den vestlige kultursfære. De er noen av de aller viktigste kulturminner og historiske gjenstander vi har i Norge – og for så vidt helt klart på toppnivå også i Europa.

Jeg er kjent med at det er kunnskapsutfordringer. Jeg har bare lyst til nok en gang å gi statsråden en mulighet til å si at man forstår denne ikoniske verdien, og at man fra regjeringens – og fra Stortingets – side ikke legger hindringer i veien for at dette kan gjøres så fort det lar seg gjøre. Tempo alene er ikke løsningen her, vi har også en kunnskapsutfordring.

Vil statsråden legge til rette, sammen med Stortinget, for at dette kan gå så fort det lar seg gjøre?

Statsråd Kristin Halvorsen [12:17:08]: Absolutt. Vi har et stort ansvar for å forvalte disse verdiene på vegne av kommende generasjoner.

Det som er utfordringen her, er jo at dette er vikingskatter som ble funnet for over 100 år siden, og som ble gravd opp og utsatt både for konservering som vi nå i ettertid vet ikke var så klok, og for oksygen og andre utfordringer denne typen treskatter har.

Jeg er veldig takknemlig for at statsråd Tora Aasland sørget for at denne ekspertgruppen kom i stand, og for at de har levert en så klar tilråding og en så tydelig og ærlig gjennomgang av hva som er tilstanden for disse ikonene og gjenstandene. Men jeg er også veldig klar over at vi nå har en stor utfordring som vi ikke bare kan bevilge oss ut av, for vi trenger kunnskap og kompetanse når det gjelder hva vi skal gjøre.

Jeg er i nær kontakt med Universitetet i Oslo og Kulturhistorisk museum for å finne ut av hvordan veien videre skal legges opp, og det skal jeg følge veldig tett. Det er ikke hver dag vi har ikoniske skatter i internasjonalt format som vi skal ta vare på for kommende generasjoner.

Spørsmål 15

Elisabeth Aspaker (H) [12:18:39]: Jeg har følgende spørsmål til kunnskapsministeren:

«Tilpasset opplæring innebærer at alle barn har krav på en skole som utfordrer og løfter dem kunnskapsmessig. Nå opplever foreldre med høyt begavede barn at lovverket ikke gir disse barna de samme rettigheter til tilpasset opplæring, og har fått vite at opplæringslova § 5-1 ikke kommer til anvendelse dersom mistilpasningen er høy begavelse.

Er dette en riktig fortolkning av § 5-1, og hvis ikke,

hvilken lovregel i opplæringslova kommer da til anvendelse for disse elevene?»

Statsråd Kristin Halvorsen [12:19:18]: Vi snakker nå om en gruppe elever som er særlig begavede. Det er en diskusjon utover den utfordringen vi ellers har med å gi elever som er flinke, og som ligger foran klassen sin, noen ekstra utfordringer. Dette er elever som har noen spesielle talenter, og det er viktig at de, som alle andre elever, møter utfordringer og har noe å strekke seg etter i skolen.

Det betyr at god tilpasset opplæring er helt nødvendig for å få det til. Elever som har forutsetninger for å lære raskere og mer enn gjennomsnittet, har ikke rettigheter etter opplæringslovas § 5-1 om spesialundervisning. Den bestemmelsen fastsetter rettigheter for elever som har problemer med å følge med i den alminnelige opplæringen. Men det betyr ikke at disse elevene vi snakker om ikke har rett til tilpasset opplæring, for det har alle, også særlig begavede barn.

Det som er en betydelig utfordring, er jo å sørge for at man har arbeidsoppgaver, lærestoff, lærerkrefter, arbeidsmåter osv. som gjør at det er mulig å treffe også disse barna i det fellesskapet som de er en del av i den felles skolen.

Tilpasset opplæring innebærer ikke alltid at opplæringen skal individualiseres, men det betyr at skoleledere og lærere skal ta hensyn til særlige forutsetninger, også når det er noen som har helt spesielle evner innenfor et felt.

De elevene som ikke møter utfordringer eller har noe å strekke seg etter, får ikke brukt det potensialet de har. De kan også ofte oppleve en kraftig demotivasjon, eller andre typer utfordringer i sin skolehverdag, som vi skal ta på alvor.

Derfor har jeg vært veldig opptatt av at elever som har faglige interesser og evner utover det en kan forvente i en klasse, skal kunne bevege seg raskere fram i fag enn sine klassekamerater. For dem som har helt unike evner, vil jo dette bety en utfordring for skolene, men det er viktig at det tilrettelegges for at de også kan få faglige utfordringer.

Dette er elever som har krav på tilpasset opplæring. Dette er elever som har krav på muligheten for f.eks. å hoppe over et klassetrinn, å gå raskere fram i noen fag, eller å kunne ha alternativ undervisning i noen fag.

Elisabeth Aspaker (H) [12:21:57]: På dette området tror jeg vi bare må si at det tydeligvis er mye upløyd mark ute i skolen. Nå hører vi f.eks. om en gutt på ti år, han går vel i 4. klasse, som i april i år var ferdig med barneskolematematikken. Skolen har nok visst at han var i ferd med å bli ferdig, men de har ingen plan for hva han skal gjøre videre.

Et annet eksempel fra Troms: Ei jente i 8. klasse som er så flink i språk at hun følger språk i videregående opplæring, har fått fravær i grunnskolen mens hun samtidig har tatt timer i videregående opplæring og har kommet lenger i fremmedspråk enn man har på ungdomsskolen.

Så min utfordring til statsråden er: Ser statsråden at det er behov for å veilede skolen – kanskje gå noen runder for

å gjøre noen oppklaringer i lovverket for å gjøre skolen der ute tryggere på hva slags rettigheter disse elevene faktisk har – i hvordan man skal håndtere, og planlegge for, denne type elever?

Statsråd Kristin Halvorsen [12:23:00]: Jeg skal gå igjennom det som finnes av veiledningsmaterieell til skolene på dette området, for jeg tror mange er i tvil om på hvilken måte de skal gå fram, og hvordan de kan tilrettelegge.

Jeg tror ikke § 5-1 er veien å gå, for den er myntet på elever med spesielle lærevansker. Det er heller ikke sånn at det er noen automatikk i at det finnes lykkelige løsninger, selv om man har fått et enkeltvedtak etter § 5-1. Tvert imot er det mange av dem som har rett til spesialundervisning, som mener at de har noen utfordringer der, bl.a. når det gjelder hvordan assistenter brukes. Disse elevene trenger andre utfordringer enn som så.

Så tror jeg det er viktig at vi oppmuntrer andre læresteder til å være smidige, f.eks. videregående skoler, eller ungdomsskoler hvis det gjelder elever i barneskolen, eller universiteter og høyskoler, som kan ha både studenter og lærerkrefter som kan bidra med å gi utfordringer til dem som har helt spesielle evner i fag.

Elisabeth Aspaker (H) [12:24:05]: Jeg er ikke ute etter at det nødvendigvis er § 5-1 som skal komme til anvendelse. Jeg er ute etter at vi skal klargjøre at dette er en spesiell elevgruppe som har klare rettigheter i det norske skolesystemet. Høyre har tidligere utfordret statsråden på dette, og nå ser vi det igjen: Det er noe i grunnskolen og noe i videregående skole her, det er to forskjellige forvaltningsnivåer. Delvis blir det en diskusjon om hvem som skal betale for denne eleven. Denne problematikken har oppstått flere plasser.

Når statsråden nå skal foreta en gjennomgang og se på hva slags veiledere man har, vil hun samtidig sørge for at man får fastslått hvem som har finansieringsansvaret, sånn at det ikke blir opp til foreldre og elever i det enkelte tilfellet å slåss med – og delvis mot – systemet for å finne ut av hvordan oppgjøret og betalingen skal skje for denne type undervisning?

Statsråd Kristin Halvorsen [12:25:05]: Det kan helt sikkert også være en del av utfordringen her. Men jeg tror kanskje det viktigste er at man ser at alle elever har rett til tilpasset opplæring – også de som har helt spesielle evner og interesser i fag. Vi jobber nå med å få til et bedre tilbud på nett, i matematikk f.eks., sånn at elever på ungdomstrinnet kan følge videregående trinn i matematikk, uten å måtte flytte seg fra ungdomsskolen til den videregående skolen. Da er hele kostnadsutfordringen også løst. Jeg tror at vi gjennom å bruke nettbaserte løsninger kan utvikle mange flere tilbud til elever som trenger å gå raskere fram enn klassekameratene sine, og som trenger noe helt ekstra å bryne seg på.

Så her tror jeg vi skal prøve å tenke løsningsorientert i forhold til at alle elever i norsk skole har rett til tilpasset opplæring, og at alle skal ha noe å strekke seg etter.

Spørsmål 16

Svein Harberg (H) [12:26:13]: Da tillater jeg meg å stille følgende spørsmål til forsknings- og høyere utdanningsministeren:

«NOKUT har en viktig funksjon som kvalitetssikrer eksisterende og nye utdanningstilbud. Lang behandlingstid har fra mange hold vært tatt opp som en stor utfordring for dem som ønsker å sette i gang nye tilbud. Høyskoler har tatt dette opp som en stor utfordring i arbeidet med å videreutvikle tilbudet til studentene.

Er statsråden fornøyd med situasjonen, hvilken saksbehandlingstid mener statsråden er akseptabel, og hvilke initiativ vil statsråden ta for å sikre rask og god behandling hos NOKUT?»

Statsråd Kristin Halvorsen [12:26:49]: NOKUTs funksjon er å sikre at utdanningene som tilbys i Norge, holder høy kvalitet. Dette gjelder både for fagskoleutdanning og høyere utdanning. NOKUT har fastsatt standarder og krav som skal sikre den faglige kvaliteten, og følger fastlagte prosedyrer for behandling av søknader om akkreditering av nye studietilbud. Kunnskapsdepartementet kan etter loven ikke overprøve NOKUTs faglige vurderinger, noe jeg heller ikke har noe ønsker om.

Det er et anerkjent internasjonalt prinsipp innenfor kvalitetssikring og akkreditering at alle fastlagte krav må være dokumentert og oppfylt før akkreditering og endelig godkjenning kan gis. Dette er for å sikre at studentene får den kvaliteten de må kunne forvente – for ikke å si har krav på. Dette prinsippet følger vi også i Norge. Akkreditering kan med andre ord ikke gis under forutsetning av at ting skal komme på plass senere. Akkreditering gis for utdanningstilbudet slik det foreligger på godkjenningstidspunktet.

NOKUT har stor pågang av søkere som vil sette i gang nye studietilbud. NOKUT opererer med søknadsfrister for alle søknader unntatt søknader om institusjonsakkreditering. Dette ble innført for å effektivisere søknadsbehandlingen for NOKUT og av hensyn til forutsigbarhet for søkere. Det konkrete målet er at alle søknader skal være behandlet før neste søknadsfrist. Målet ble nådd i 2010, men i 2011 er det en negativ utvikling på grunn av økt arbeidsmengde. På fagskoleområdet er det mange av søknadene som fortsatt er mangelfulle, slik at NOKUT får et betydelig merarbeid med å veilede søkerne. Dette er institusjonenes ansvar.

Samtidig øker antall søknader om godkjenning av utenlandsk utdanning betraktelig, og økningen fortsetter i 2012. Godkjenning av slik utdanning er en oppgave som er tillagt NOKUT gjennom lov og forskrift. De har ikke selv noen innflytelse på antallet søknader. Her har Norge internasjonale forpliktelser, og arbeidslivets behov for kompetanse og arbeidskraft gjør at dette er et område som NOKUT må prioritere.

NOKUT har fått et bredere mandat og nye oppgaver. NOKUT skal også i løpet av 2012 gjennom en evaluering for å se om de oppfyller kravene som ligger til kvalitetssikringsorganer i de såkalte European Standards and Guide-

lines for Quality Assurance, som er vedtatt i forbindelse med Bologna-prosessen.

Alt i alt er det ingen tvil om at NOKUT grunnet økt aktivitet på sine ansvarsområder står foran en rekke krevende oppgaver, som det må finnes hensiktsmessige løsninger på. Tidligere statsråd Tora Aasland varslet derfor i et skriftlig svar til Stortinget i november i fjor at hun ville foreta en nærmere vurdering av de økonomiske rammebetingelsene for NOKUT. Dette er et arbeid jeg følger opp. Det er nødvendig at vi har et velfungerende tilsynsorgan som kan utføre alle sine pålagte oppgaver.

Kunnskapsdepartementet er for tiden i dialog med NOKUT om kapasiteten når det gjelder både godkjenning, tilsyn og andre oppgaver av betydning for kvaliteten i norsk høyere utdanning og fagskoleutdanning – og for det norske samfunnet.

Svein Harberg (H) [12:29:48]: Statsråden nevner selv fagskoleutdanningen som en av dem som nå har en utfordring. Fagskoleutdanningen skal jo kunne tilby nye, oppdaterte tilbud til et arbeidsliv som stadig skifter og har nye behov.

Exto Holding AS i Trondheim, som driver med offshoreutdanning, har søkt om etablering av et teknisk fagskoletilbud rettet mot dette. De har fått til svar fra NOKUT:

«NOKUT har på nåværende tidspunkt ikke økonomiske midler til å gjennomføre sakkyndig vurdering av alle søknadene som kom inn til fristen. Dette skyldes bl.a. at det kom inn langt flere søknader enn forventet.»

Og videre:

«Ressursmangelen fører til at vi må legge den nevnte søknaden på vent.»

Det betyr altså at de som søker innen en søknadsfrist, ikke blir behandlet i forhold til den søknadsfristen. Kan det være en tilfredsstillende måte for NOKUT å jobbe på?

Statsråd Kristin Halvorsen [12:30:47]: Nei, det er det selvfølgelig ikke, og NOKUT består av meget kompetente og dedikerte medarbeidere som prøver å «holde unna» på grunn av en stadig større interesse for å få behandlet søknader. Vi er i dialog med dem. Jeg hadde senest i går selv et møte med dem – litt tilfeldig plassert i forhold til dette spørretimespørsmålet – fordi de har veldig store utfordringer: mange og flere utenlandske studenter som vil ha godkjent sine utdanninger, mange flere fagskoler, utfordringer på IKT-siden. De har i det hele tatt en betydelig utfordring, så vi må nå ha tett kontakt med dem og samarbeide om hvordan vi kan klare å finne gode løsninger, slik at de kan utføre det arbeidet som de har ansvaret for.

Svein Harberg (H) [12:31:40]: Fagskoleforbundene har skrevet et brev til departementet der de reagerer på denne innføringen av ventelister. Det rare er jo at NOKUT i den samme mailen til disse fra Trondheim sier at de «tar sikte på å ta fatt på den videre saksbehandlingen i neste søknadsrunde, altså høsten 2012». Det vil jo bety at overliggerne fra nå skal behandles i neste runde, sammen med alle de nye søknadene. Det kan vel ikke statsråden være fornøyd med.

Det er flott at en nå vurderer, og at en er i dialog. Nå fikk vi jo framlagt noen tall i går som gjaldt budsjettet, der en kan løse akutte problemstillinger. Er ikke statsråden enig i at dette er en akutt situasjon, når nye, relevante utdannings-tilbud i Norge må stå på vent fordi NOKUT ikke har nok penger og nok ressurser til å gjennomføre behandling av søknadene?

Statsråd Kristin Halvorsen [12:32:40]: Det er et akutt problem, men det er ikke en akutt situasjon, fordi de over tid har hatt en utfordring med mange og flere søknader og stor pågang. Det vi må gjøre nå, er i nær dialog med NOKUT å finne en løsning der de har kapasitet, og der prioriteringene er i tråd med det Stortinget ønsker osv. Så vi har en utfordring i både å få unna saksbehandling på kort sikt og i å finne nivået for hvordan vi skal drive kvalitetssikring på dette området og som er bærekraftig framover. Derfor er jeg i dialog med dem. Vi prøver å finne en kortsiktig løsning, men også langsiktige, bærekraftige løsninger.

Presidenten: Vi går tilbake til spørsmål 1, fra representanten Elisabeth Røbekk Nørve til miljøvernministeren. Spørsmålet vil bli besvart av fiskeri- og kystministeren som rette vedkommende.

Spørsmål 1

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [12:33:51]: Jeg har følgende spørsmål til fiskeri- og kystministeren:

«Ifølge Sunnmørsposten 7. mai lekker det olje fra en russisk tråler som havarerte ved kai i Hundeidvika i Sykkylven kommune under orkanen 1. juledag i fjor. Båtvraket ligger på bunnen ca. 30 meter fra land og har lekket olje i fem måneder uten at noe er skjedd. Sykkylven kommune og Kystverket krever nå at båten sikres mot ytterligere oljesøl, og at den fjernes.

Hva vil statsråden gjøre for å få fortgang i arbeidet med å sikre mot ytterligere oljesøl og for å få en rask fjerning av vraket?»

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:34:31]: Den russiske tråleren MV «Krasnoselsk» sank ved privat kai i Hundeidvika i Sykkylven kommune 25. desember 2011 under ekstremværet i landsdelen. Skipet lå til kai for oppgradering og sank med ca. 80 000 liter diesel og ca. 4 000 liter smøreolje.

Det ble umiddelbart etter hendelsen aksjonert med lokale oljevernressurser for å håndtere forurensningen. Kystverket påla 26. desember rederen å iverksette tiltak for å redusere faren for forurensning fra gjenværende oljeprodukter i havaristen. Rederen hyret inn lokale ressurser som gjennomførte midlertidig tettearbeid. Dette arbeidet ble avsluttet 30. desember 2011.

Kystverket har i samarbeid med Sykkylven kommune overvåket havaristen i 2012 med hensyn til oljeutslipp og behov for ytterligere tiltak. Med bakgrunn i de lekkasjer som er observert, ble et nytt pålegg om fjerning av olje og fjerning av det sunkne skipet oversendt det russis-

ke rederiet 29. april. Skipets eier har frist til 1. mai med å oversende plan for deres videre håndtering.

Kystverket er i dialog med reder og forsikringsselskap om den videre oppfølgingen. Jeg forventer at dialogen fører fram, og vil understreke at det er reders plikt å gjennomføre nødvendige tiltak, herunder å fjerne vraket.

Jeg vil avslutningsvis påpeke at det følger av forurensningsloven at det er den ansvarlige forurenser som har ansvar for å rydde opp etter seg. Dette følger også av det internasjonale anerkjente prinsippet om at forurenser skal betale – som forurensningsloven bygger på. I tilfeller med akutt forurensning, eller fare for dette, vil Kystverket føre tilsyn med situasjonen og eventuelt pålegge den ansvarlige å treffe tiltak. Det offentliges ansvar slår først inn når den ansvarlige ikke gjør opp for seg. I så måte er det for tidlig å konkludere i den saken.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [12:36:44]: Skipsvraket ligger, som sagt, nær land, tre meter under vannoverflaten, på fjære sjø og til stor fare for skipstrafikken, samtidig som det nå, etter fem måneder, fortsatt pipler ut olje, blir det sagt. Det hevdes også å være fare for lekkasjer av klimagassen freon.

Blant flere vrak som forurenser kysten, kan nevnes ubåten utenfor Fedje i Hordaland, som er blitt lovet fjernet av regjeringen. Den ligger der fortsatt og forurenser.

Innbyggerne i Sykkylven frykter nå at det her er snakk om nok et skipsvrak som blir liggende. Forstår statsråden at de har denne frykten?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:37:30]: Det andre vraket som ble nevnt, er veldig forskjellig fra dette. Her har vi altså en eier, en helt klart definert eier. Det har vi ikke når det gjelder ubåtvraket på Vestlandet.

Igjen: Det er altså eieren, rederen, som er ansvarlig for dette vraket. Det blir overvåket. Kystverket og kommunen følger tett med, men det må ikke være tvil om at ansvaret ligger hos eieren av vraket. Det vil vi selvfølgelig følge opp og stå hardt på. Derfor er det i den situasjonen vi nå har, for tidlig å konkludere med noe annet enn at dette opplagt er eierens ansvar. Det er ansvarlig forurenser som skal aksjonere. Vi har både nasjonal og internasjonal rett å støtte oss på der.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [12:38:29]: Det ble vel også hevdet i Sunnmørsposten at eier, reder, ikke hadde penger, og at det var problemer med å skaffe penger. Det er tydeligvis en utfordring. Ordføreren i Sykkylven uttalte også at marerittet nå er at skipsvraket blir liggende.

Da lurer jeg på hvor ansvaret er hvis vraket ikke blir fjernet av eier. Kan statsråden nå berolige innbyggerne i Hundeidvika og Sykkylven med at det ikke vil bli en ny gjenganger, likt tidligere nevnte vrak – at det blir liggende og forurense uten at det blir ryddet opp, om ikke eier tar ansvar? Og hvor raskt ser statsråden for seg at noe slikt eventuelt kan skje? Det er veldig alvorlig hvis eieren her ikke kommer inn og rydder opp – da blir det liggende.

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [12:39:21]: Som jeg sa i mitt svar, er Kystverket i dialog både med reder og med forsikringsselskap. Vi har da to plasser å diskutere med når det gjelder den økonomiske biten.

Skulle det skje en endring i status på forurensningen, har kommunen aksjonsplikt. Så har en hendelser i en litt annen kategori som er så store at kommunen ikke strekker til – og da har vi selvsagt et neste skritt. Der er vi ikke i dag. Vi har som sagt dialog med både reder og forsikringsselskap og legger absolutt til grunn at de skal ta ansvar for denne situasjonen. Det er deres ansvar, og det vil jeg stå hardt på. Men jeg vil selvfølgelig også holde meg orientert om den dialogen som Kystverket har med både reder og forsikringsselskap.

Presidenten: Dermed er sak nr. 2 ferdigbehandlet.

Sak nr. 3 [12:40:23]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 12.41.
