



STORTINGET

# Stortingstidende

## Referat fra møter i Stortinget

Nr. 57 · 10. mars  
Sesjonen 2019–2020



**Møte tirsdag den 10. mars 2020 kl. 10.  
Votering kl. 15.**

President: Tone Wilhelmsen Trøen

Dagsorden (nr. 57):

1. Innstilling fra valgkomiteen om valg av nytt varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling (Innst. 180 S (2019–2020))
2. Redegjørelse av helse- og omsorgsministeren om koronaviruset (Det legges opp til debatt umiddelbart etter redegjørelsen)
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (opplæring) (Innst. 176 L (2019–2020), jf. Prop. 30 L (2019–2020))
4. Interpellasjon fra representanten Arne Nævra til samferdselsministeren:  
«Både Riksvegutredningen fra Statens vegvesen (SVV) i 2015 og den siste utredningen fra SVV i oktober 2019 slår fast at to- og trefeltsveier i større grad oppfyller viktige samfunnsbehov i forhold til firefelts motorveier på mange riksveistrekninger. Ut ifra deres case-studier er det ikke funnet at det er mer nyttig med firefeltsvei med fartsgrense på 110 kilometer i timen enn to- og trefeltsvei med fartsgrense på 90 kilometer i timen der det er trafikk under 12 000 ÅDT. Årsaken til at Vegvesenet og Vegdirektoratet konkluderer med at to- og trefeltsvei er det beste alternativet, er lavere kostnader, større samfunnsøkonomisk nytte og bedre trafikk-sikkerhet.  
Vil statsråden vurdere skaleringen av nye riksveiprojekter i lys av Statens vegvesens klare konklusjoner og viktige miljøhensyn?»
5. Referat

**Presidenten:** Representanten Kari Henriksen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentanten for Østfold, Siv Henriette Jacobsen, tar nå sete.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Ingalill Olsen fra og med 10. mars og inntil videre.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

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

**Presidenten:** Steinar Karlstrøm er til stede og vil ta sete.

Fra Statsministerens kontor foreligger følgende brev til Stortinget, datert 6. mars 2020:

«Statsråd ble holdt på Oslo slott 6. mars 2020 kl. 1100 under ledelse av Hans Majestet Kongen. Det ble truffet følgende vedtak:

Anne Karin Olligis med virkning fra 16. mars 2020 avskjed i nåde som statssekretær for statsråd Linda Hofstad Helleland i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Selvstendig næringsdrivende Raymond Robertsen utnevnes med virkning fra 16. mars 2020 til statssekretær for statsråd Linda Hofstad Helleland i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.»

Det refererte brevet foreslås vedlagt protokollen. – Det anses vedtatt.

Som følge av endringene blant statssekretærene foreslås Anne Karin Olligis innkalt som vararepresentant for å møte under representanten Marianne Hauklunds innvilgede foreldrepermisjon fra og med 16. mars. – Det anses vedtatt.

Statsråd Bent Høie overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

**Presidenten:** Representanten Karin Andersen vil fremsette et representantforslag.

**Karin Andersen (SV) [10:02:03]:** På vegne av stortingsrepresentantene Torgeir Knag Fylkesnes, Audun Lysbakken og meg sjøl vil jeg sette fram forslag om å evakuere barn og sårbare flyktinger fra Hellas til Norge og å støtte og bidra til den humanitære løsningen varslet av den tyske regjering.

**Presidenten:** Representanten Bjørnar Moxnes vil fremsette et representantforslag.

**Bjørnar Moxnes (R) [10:02:40]:** Rødt foreslår å avlaste Hellas og hjelpe barn som er i flyktingleirer på de greske øyene.

**Presidenten:** Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:02:53]

*Innstilling fra valgkomiteen om valg av nytt varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling (Innst. 180 S (2019–2020))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:03:06]

*Redegjørelse av helse- og omsorgsministeren om koronaviruset (Det legges opp til debatt umiddelbart etter redegjørelsen.)*

**Statsråd Bent Høie [10:03:24]:** La meg starte med å takke for anledningen til å komme til Stortinget for å redegjøre for status og håndtering av utbruddet av koronavirus.

Den 31. desember 2019 meldte helsemyndighetene i Wuhan by i Hubei-provinsen i Kina om en opphoping av tilfeller med lungebetennelse av ukjent opprinnelse. Den 9. januar i år rapporterte Kinas smitteverninstitutt at et nytt koronavirus var årsaken til lungebetennelsene.

Verdens helseorganisasjon erklærte den 30. januar i år at dette er en internasjonal folkehelsekrise, men Verdens helseorganisasjon har fortsatt ikke definert utbruddet som en pandemi.

Globalt passerte antall bekreftede smittede denne helgen 100 000. Smitten dekker nå nesten hele Verdens helseorganisasjons europaregion. Over 100 land har rapportert bekreftede tilfeller, og antallet er økende. Italia har det største pågående utbruddet, men antallet tilfeller øker også i store land som f.eks. Østerrike, Tyskland og Spania.

I tråd med Nasjonal helseberedskapsplan fikk Helsedirektoratet dagen etter at WHO erklærte internasjonal folkehelsekrise, 31. januar, delegert ansvar for nasjonal koordinering av helsesektorens innsats. Samme dag ble det nye koronaviruset definert som en allmennfarlig smittsom sykdom. Det ga Helsedirektoratet og kommunene utvidede fullmakter etter smittevernloven. Dette var i overkant av tre uker før den første personen i Norge testet positivt på en prøve etter å ha vært i det berørte området i Kina. Folkehelseinstituttet har til nå testet mer enn 3 000 personer i Norge.

Det nye koronaviruset er et tidligere ukjent virus, men har visse genetiske likheter med sarsviruset, som også tilhører koronavirusfamilien. Sykdommen smitter, etter det vi vet, først og fremst ved dråpesmitte – som ved forkjølelse og influensa – ved at virus overføres fra luftveiene hos smittede personer med symptomer på sykdom.

Det nye koronaviruset fører til luftveisinfeksjon og kan gi alt fra milde symptomer til mer alvorlig sykdom. Feber og sår hals er rapportert hos personer med mild sykdom. En del har blitt diagnostisert med lungebetennelse. Alvorlig lungesvikt og dødsfall forekommer. Informasjon om risikofaktorer hos de syke er foreløpig begrenset, men alvorlig sykdom og dødsfall er oftest sett hos eldre og personer med underliggende sykdommer.

Verdens helseorganisasjon anslår inkubasjonstiden til 1–14 dager.

Internasjonalt samarbeid står sentralt i den nasjonale håndteringen av epidemien. Verdens helseorganisasjon leder og koordinerer den samlede globale responsen i tråd med Det internasjonale helsereglementet. Norske helsemyndigheter håndterer utbruddet i dialog med Verdens helseorganisasjon, EU og i tråd med sektorens beredskapsplanverk.

Norges deltakelse i det europeiske helseberedskapssamarbeidet er viktig for vår respons. Det europeiske smittevernbyrået, ECDC, som Norge er medlem av, står sentralt i overvåkingen av smittsomme sykdommer i Europa. Gjennom EUs helsesikkerhetskomité deltar Norge på telefonmøter der landene orienterer om status for utbruddet og hvilke tiltak som er iverksatt nasjonalt. Komiteen arbeider også for å harmonisere kommunikasjonstiltak rettet mot befolkningen i de ulike medlemslandene.

Det er også tett samarbeid på nordisk nivå. Folkehelseinstituttet har tett kontakt med sine motparter i de nordiske landene om faglige vurderinger, utveksling av informasjon om tilfeller, innføring av nye tiltak, mv.

Global helsesikkerhet er avhengig av at alle land har beredskapskapasitet. Norge har så langt bl.a. bidratt til Verdens helseorganisasjons arbeid med global respons. Regjeringen jobber for at flere land styrker sin innsats i dette arbeidet.

Men den internasjonale forskningsinnsatsen mot koronaviruset er svært omfattende. Norge har gjennom vaksineorganisasjonen CEPI tatt en ledende rolle i arbeidet med å utvikle en vaksine mot viruset. CEPI har inngått fire ulike partnerskap om vaksineutvikling og planlegger å starte opp den første av sikkerhetsstudiene i mennesker allerede denne måneden. Regjeringen har økt støtten til CEPI med 36 mill. kr i forbindelse med dette utbruddet, og jeg har selv vært i telefonisk kontakt med utenlandske kolleger for å forsøke å skaffe mer penger til CEPI.

Vi har fortsatt ikke full oversikt over hvor stor andel av de smittede som blir alvorlig syke av dette viruset. Foreløpige tall kan tyde på at ca. 80 pst. av dem som blir syke, får et mildt sykdomsforløp. Det er spesielt de eldre og de med underliggende sykdom som har høy risiko for alvorlig sykdom.

Folkehelseinstituttet har så langt bedt helsetjenesten forberede seg på et middels pandemiscenario, dvs. det samme scenarioet som har ligget i de nasjonale beredskapsplanene siden 2014. Folkehelseinstituttet arbeider nå med en ny, oppdatert risikovurdering og et mer presist planscenario for å anslå hva slags belastning helse- og omsorgstjenesten bør være forberedt på å håndtere. Mandag, altså i går, ble det avholdt et webinar for intensivmiljøene i Norge, og de nye scenarioene ble diskutert. I dette scenarioet skisseres det at man

bør planlegge for at 22 000 blir innlagt på sykehus, og at ca. 5 500 har behov for intensivbehandling. Det samme scenarioet sier at på toppen vil 1 700 være innlagt, 600 av disse på intensivavdeling. Jeg kommer senere i redegjørelsen tilbake til kapasiteten på sykehusene våre. Det understrekes at dette ikke er en prognose, men et scenario det anses som hensiktsmessig å planlegge for.

Det finnes på nåværende tidspunkt ingen vaksine eller spesifikk behandling mot sykdommen.

Den siste oppdateringen fra Folkehelseinstituttet, 9. mars kl. 18, viser at 192 personer har testet positivt på koronavirus i Norge. 134 av disse tilfellene har blitt smittet utenlands, 55 tilfeller har blitt smittet i Norge, og for 3 er smittested under avklaring.

De fleste har milde symptomer. HelseDirektoratet bekreftet kl. 08.30 i dag at seks pasienter er innlagt på sykehus.

Selv om norsk helsetjeneste er godt organisert og har god kompetanse, vil en epidemi eller en pandemi med stort omfang føre til en utfordrende situasjon. Vi arbeider for tiden for å sikre tilstrekkelige forsyninger til tjenesten, og vi planlegger for økt kapasitet i tjenesten, særlig når det gjelder intensivbehandling. Vi ser eksempelvis at tilgangen på verneutstyr er en utfordring som tidlig ble identifisert som et risikoområde, og som det nå jobbes med både nasjonalt og internasjonalt for å løse. I samsvar med anbefalingene fra Verdens helseorganisasjon har vi også startet et samarbeid med næringslivet nasjonalt for å finne løsninger.

Helsemyndighetene har vært forberedt på at viruset ville komme til Norge. Folkehelseinstituttet og HelseDirektoratet har forberedt seg sammen med helsetjenesten og har iverksatt planlagte tiltak for å følge opp situasjonen.

Regionale helseforetak har ansvar for å sørge for spesialisthelsetjenester til dem som blir syke av viruset. Kommunene har tilsvarende ansvar for å yte nødvendige helse- og omsorgstjenester til alle som oppholder seg i kommunen. Kommunen skal også spore opp smitte og iverksette tiltak for å hindre ytterligere spredning. Folkehelseinstituttet gir råd og bistår kommunene i dette arbeidet. I tillegg holder Folkehelseinstituttet oversikt over den epidemiologiske situasjonen nasjonalt og internasjonalt og er referanselaboratorium for testing for koronavirus.

Den 1. mars kom det nye karanteneråd for helsepersonell. Alle ansatte i helse- og omsorgstjenesten som har vært i områder med vedvarende spredning av koronavirus, skal være hjemme fra jobb i 14 dager etter hjemkomst.

HelseDirektoratet, Folkehelseinstituttet og helsemyndighetene i de øvrige nordiske landene har fokus på beskyttelse av sårbare grupper, utvidet testing av helse-

og omsorgspersonell med pasientkontakt og testing av alle som kommer fra områder med vedvarende smitte.

Arbeidet mot epidemien skjer langs to spor: et smittevernsforløp for å redusere spredningen og et behandlingsspor for å hindre dødsfall blant de alvorlig syke. Smittevernstrategien har som mål å utsette innenlands spredning av covid-19 så lenge som mulig og forsøke å bremse spredningen, slik at epidemien spres over en lengre periode og færre smittes totalt. Det er utstedt reiserråd til områder med stor smittespredning. Det er videre innført hjemmekarantene for alle som har oppholdt seg i utbruddsområdene de siste 14 dagene. Personer som får påvist koronavirusinfeksjon, blir isolert hjemme eller på sykehus, avhengig av sykdommens alvorlighetsgrad, og nærkontakter blir satt i hjemmekarantene og følges opp. Behandlingssporet følges opp ved å forberede helse- og omsorgstjenesten på å behandle et større antall alvorlig syke. Vi skalerer opp kapasiteten, spesielt når det gjelder behandling av intensivpasienter. Vi utsetter også planlagt behandling for å utvide kapasiteten. På samme måte som med den årlige influensaen kan vi ikke unngå dødsfall, men målet er å unngå dødsfall fordi vi ikke klarer å gi god nok helsehjelp.

Sykehusene har i utgangspunktet god kapasitet til å håndtere alvorlig syke. Vi er likevel nødt til å planlegge for hva som kan skje i alvorlige tilfeller.

En kartlegging i regi av HelseDirektoratet viser at det er ca. 400–450 intensivplasser i daglig bruk ved norske sykehus. 200 ekstra plasser kan framskaffes i en beredskapssituasjon. 1 200–1 400 er det maksimale antall tilgjengelige intensivplasser i en kritisk situasjon der alle tilgjengelige respiratorer tas i bruk, noe som samtidig vil innebære en midlertidig stans i planlagt operasjonsevne ved alle sykehus.

Det vil være en krevende situasjon for helse- og omsorgstjenesten, men ved å mobilisere og disponere tilgjengelige ressurser ser det ut til at tjenestene skal klare å håndtere de scenarioene Folkehelseinstituttet så langt har beskrevet.

Kommunen er lokal smittevernmyndighet. Det betyr at det er kommunens ansvar å vurdere situasjonen og iverksette tiltak for å begrense utbredelsen av et utbrudd, iverksette tiltak for å begrense videre spredning av smitte og ta vare på dem som er blitt smittet. Kommunene har særlige fullmakter til smitteverntiltak som å pålegge isolering og karantene, stenge skoler, barnehager og andre virksomheter og stenge arrangementer med mye folk dersom det vurderes som nødvendig. Folkehelseinstituttet gir råd og jobber tett sammen med kommunene om dette.

Kommunene skal også sørge for behandling til dem som blir syke, og som ikke har behov for sykehusbehandling. Spesielt viktig å tenke på i denne sammen-

heng er pasienter og brukere på sykehjem og i hjemmetjenesten. Dette er personer som er særlig sårbare for koronaviruset på grunn av høy alder og fordi de har mange sykdommer fra før. Folkehelseinstituttet har gitt råd i artikkelen «Sykehjem og smittevern mot covid-19».

Fastlegene er en svært viktig del av kommunenes helse- og omsorgstjeneste når det gjelder å behandle syke, og når det gjelder å gi råd til de pasientene som tilhører risikogrupperne. Regjeringen har derfor suspendert kravet om legeattestert fravær, den såkalte fraværsgelen, i skolen, for å redusere belastningen på fastlegene.

Den 31. januar ba Helsedirektoratet fylkesmennene og de regionale helseforetakene om å følge opp kommunenes og helseforetakenes plikt til å utarbeide en plan for vern mot smittsomme sykdommer etter smittevernloven. Helsedirektoratet ba da landets fylkesmenn om å innhente en oversikt over smittevernplaner i kommunene og yte bistand der det var behov. De regionale helseforetakene ble på samme tid bedt om å forsikre seg om at helseforetakene har oppdaterte smittevernplaner. Direktoratet ba også fylkesmennene om straks å iverksette tiltak, eventuelt yte bistand til kommuner som ikke har en oppdatert og fungerende smittevernplan.

Fylkesmennene rapporterte i første runde, 19. februar, at det var mangler ved smittevernplanene i mellom én og syv kommuner per fylke. Ettersom for få kommuner hadde samordnet beredskapsplanene med nærmeste helseforetak, fikk fylkesmennene i oppdrag å følge opp kommunene med mangel i planene i sine fylker. Helsedirektoratet gjennomfører nå ukentlige møter med fylkesmennene, der også Sysselmannen deltar. Det er oppmerksomhet på planstatus i kommunene, spesielt at de har smittevernutstyr og kompetanse til prøvetaking og samarbeid om beredskapsplanene med nærmeste helseforetak eller sykehus. Dette arbeidet har medført at planene nå er på plass i de fleste kommunene.

Beredskapsrådet på Svalbard – Longyearbyen sykehus, Longyearbyen lokalstyre, Sysselmannen og relevante lokale aktører – har startet et planleggingsarbeid med å utarbeide plan for håndtering av eventuell smitte med koronaviruset på Svalbard.

Longyearbyen sykehus har kommunelegens oppgaver etter smittevernloven, og disse skal utøves i samarbeid med Longyearbyen lokalstyre og Sysselmannen. Det innebærer at sykehuset har ansvar for individuell medisinsk faglig oppfølging, herunder kontakt med frivillig isolerte i hjemmet, for å følge opp og overvåke helsetilstanden.

I en situasjon der smittede har behov for intensiv helsehjelp i sykehus, enten på grunn av smittefare eller på grunn av sykdommens kompleksitet og behov for

medisinsk utstyr eller overvåking som sykehuset på Svalbard ikke kan tilby, skal disse evakueres til sykehus på fastlandet. Det arbeides med å få på plass en prosedyre for å transportere norske borgere som oppholder seg i utlandet, til Norge. Denne prosedyren vil også omfatte evakuering fra Svalbard til fastlandet.

Utbruddet av koronaviruset i Kina påvirker både tilgangen til og forbruket av legemidler, medisinsk utstyr og beskyttelsesutstyr. Norge er avhengig av import for å dekke behovet for legemidler, medisinsk utstyr og beskyttelsesutstyr. Markedet og forsyningskjedene for alle disse produktene er globale. Den 28. februar ble det vedtatt en kongelig resolusjon som gir hjemmel for Helse- og omsorgsdepartementet til å fastsette regler for å sikre tilgang på legemidler, medisinsk utstyr og annet utstyr, som f.eks. munnbind, som følge av utbruddet av koronaviruset. Den kongelige resolusjonen gir Helse- og omsorgsdepartementet adgang til å innføre meldeplikt, rasjonering, restriksjoner på salg eller eksportforbud for å ha oversikt over og sikre tilgang til nevnte produkter.

Tilgang til legemidler er generelt en utfordring i Norge og Europa, og var det også før utbruddet av koronaviruset. En betydelig andel av produksjonen av virkestoffer og mellomprodukter foregår i Kina og andre lavkostland i Asia. EUs legemiddelbyrå, EMA, informerte fredag 6. mars om at per i dag er ikke legemiddeltilgangen i EU/EØS påvirket av koronaviruset, men tilgang til legemidler er som sagt en generell utfordring. Likevel er det mye usikkerhet, og vi kan komme til å se at tilgangen på legemidler påvirkes av utbruddet av koronaviruset og av det faktum at mye av legemiddelproduksjonen finnes i Kina.

For å imøtekomme tendenser til oppbygging av legemiddellagrene i Europa og verden som følge av koronavirusutbruddet fastsatte Helse- og omsorgsdepartementet 6. mars en forskrift hjemlet i den kongelige resolusjonen av 28. februar. Reglene bidrar til at de legemidlene som faktisk er i Norge og er tiltenkt den norske befolkningen, forblir i landet og fordeles så likt som mulig når det er nødvendig for å sikre den norske befolkningen tilgang på legemidler. Det er innført meldeplikt for legemiddelgrossister for enkelte legemidler før parallell-eksport eventuelt kan finne sted. Legemiddelverket kan ut ifra den totale lagerstatusen i landet forby parallell-eksport. Legemiddelverket har gjennom forskrift også adgang til å rasjonere legemidler fra grossist og apotek. Behovet for rasjonering vurderes kontinuerlig av Legemiddelverket og Helsedirektoratet.

Økt etterspørsel og forbruk av medisinsk utstyr og beskyttelsesutstyr medfører at behovet for denne typen produkter ikke kan dekkes verken nasjonalt eller globalt. Vi ser også eksempler på at land med produksjon, eller med internasjonale lagre av slike varer, nedlegger

eksportforbud for å sikre eget behov. For tilgangen til tester har Helse- og omsorgsdepartementet i dag fastsatt endringer i gjeldende regelverk som innebærer at egentilvirket medisinsk utstyr i helseforetakene nå kan bidra til felles test- og analysekapasitet i landet.

Sykehusinnkjøp HF er utpekt til å kjøpe inn legemidler, medisinsk utstyr og beskyttelsesutstyr både til kommunale helse- og omsorgstjenester og til spesialisthelsetjenesten. På den måten vil både anskaffelse og utlevering koordineres på en mer hensiktsmessig måte.

Etter at fullmaktsbestemmelsene i helseberedskapsloven ble utløst sist fredag, har helse- og omsorgstjenesten mulighet til å kunne overta beskyttelsesutstyr som er i salg i varehandelen eller til bruk i næringslivet.

Den 3. mars inviterte jeg til et møte med næringslivet for å kartlegge hva som finnes av beskyttelsesutstyr i norske bedrifter, og diskutere muligheten for norsk produksjon. Mange norske virksomheter anvender beskyttelsesutstyr som også kan brukes av helse- og omsorgstjenestene. NHO, Virke, Norway Health Tech, Melanor og Roche deltok. Næringslivet er positive og ønsker å bidra. Det ble i møtet opplyst at det ikke er store lagre av slikt utstyr i norske virksomheter. Flere virksomheter har etter møtet sagt at de er i stand til å legge om produksjonen og produsere beskyttelsesutstyr til helse- og omsorgstjenestene. Helsedirektoratet og Sykehusinnkjøp HF vil følge opp disse initiativene videre.

Videre ser vi nå også på muligheten for å slutte oss til EUs initiativ for felles anskaffelse av legemidler, medisinsk utstyr, beskyttelsesutstyr og andre helsemessige tiltak, The Joint Procurement Agreement for medical countermeasures.

Som nevnt har Helsedirektoratet og kommunene etter smittevernloven svært vide fullmakter til bl.a. å pålegge forsamlingsbegrensninger og -forbud, pålegge isolering og karantene og stenge virksomheter.

Terskelen vil være høy for inngripende tiltak som innebærer stenging og lukking av f.eks. skoler eller barnehager, og det skal alltid gjøres en forholdsmessighetsvurdering. Det kan f.eks. innebære store samfunnsmessige konsekvenser dersom folk må være hjemme fra jobb på grunn av stengte barnehager og skoler. Det vil også svekke helsetjenestens mulighet til å håndtere situasjonen, siden flere da må være hjemme med små barn.

Det aktuelle smitteverntiltaket skal være basert på klare medisinskfaglige begrunnelser, være nødvendig av hensyn til smittevernet og framstå tjenlig etter en helhetsvurdering, og det skal legges vekt på frivillig medvirkning fra dem som blir berørt. Likevel vil også slike tiltak bli brukt dersom det anses nødvendig. Det har vi sett flere eksempler på, f.eks. i Holmenkollen nå i helgen og en rekke andre større arrangementer som kommunene har valgt å si at en ikke bør gjennomføre.

Beredskapsutvalget for biologiske hendelser skal senere i dag diskutere publikumsbegrensning på arrangementer, og det kan komme nye råd etter dette.

I tråd med Nasjonal helseberedskapsplan fikk som sagt Helsedirektoratet 31. januar i år delegert ansvar for nasjonal koordinering av helsesektorens innsats. Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet samarbeider tett og koordinerer innsatsen med andre sektorer, bl.a. gjennom det nevnte Beredskapsutvalget mot biologiske hendelser.

Samme dag, den 31. januar, ble det nye koronaviruset definert som en allmennfarlig smittsom sykdom, en beslutning som gir Helsedirektoratet utvidete fullmakter etter smittevernloven. Smittevernloven er en beredskapslov og har mange fullmakter til å fastsette regler dersom det er nødvendig. Et eksempel er, som jeg allerede har nevnt, at det ved kongelig resolusjon ble besluttet å delegere myndighet etter smittevernloven til Helse- og omsorgsdepartementet for å kunne iverksette tiltak raskt for å sikre tilgang til legemidler, medisinsk utstyr og beskyttelsesutstyr i Norge.

For å sikre at helsemyndighetene har tilstrekkelige virkemidler til å håndtere situasjonen, utløste regjeringen sist fredag fullmaktsbestemmelsene i helseberedskapsloven. Det betyr at hvis det blir behov for det, gir bestemmelsene hjemmel til bl.a. å rekvirere, beordre personell og disponere ressursene i helse- og omsorgstjenesten. Det handler også bl.a. om å rekvirere sivile kapasiteter til bruk i helsetjenesten.

Utenriksdepartementet gir offisielle reiseråd basert på en samlet vurdering av situasjonen for reisende i landet som følge av virusutbruddet. Utenriksdepartementets reiseråd bygger bl.a. på smittevern faglige råd fra Folkehelseinstituttet. Folkehelseinstituttet gir smittevern råd ved reise og vedlikehold og oversikt over land og områder med utbredt smittespredning av koronavirus. Denne listen benyttes bl.a. som utgangspunkt for råd og oppfølgingstiltak overfor ansatte i helse- og omsorgstjenesten.

Situasjonen globalt er i stadig utvikling, og rådene vil derfor oppdateres fortløpende. Det er viktig til enhver tid å sette seg inn i de gjeldende smittevernrådene for området en eventuelt ønsker å reise til. Formålet med disse rådene er å redusere faren for at nordmenn smittes og tar med seg viruset hjem til Norge.

Dersom det er mistanke om en smittet person om bord i et fly, kontakter normalt Folkehelseinstituttet flyselskapet direkte for å få tilgang til passasjerlisten for så å kunne spore opp eventuelle smittede personer og sette i gang smitteverntiltak. Denne praksisen har vært basert på at flyselskapene leverer ut opplysningene frivillig, men enkelte flyselskaper har etterspurt hjemmelsgrunnlaget for disse henvendelsene. Helse- og omsorgs-

departementet fastsatte derfor 2. mars en egen forskrift hjemlet i smittevernloven, slik at Folkehelseinstituttet uten hinder av taushetsplikten skal kunne kreve nødvendige kontaktopplysninger og seteplasseringer tilhørende passasjerer og ansatte fra transportselskaper i forbindelse med smitteoppsporing.

Ansvaret for beredskap i helse- og omsorgstjenesten følger av lov om helsemessig og sosial beredskap og lov om vern mot smittsomme sykdommer og av helselovgivningen for øvrig. Kommuner og regionale helseforetak har etter lovgivningen plikt til å ha beredskapsplaner, herunder smittevernplaner, for å sikre forsvarlige helse- og omsorgstjenester ved kriser, katastrofer og krig. Lovgivningen inneholder også særlige fullmakter til bruk i beredskapssituasjoner som nå er utløst.

Myndighetenes og øvrige aktørers roller og ansvar, samt hvordan de skal samhandle, er beskrevet i Nasjonal helseberedskapsplan, som er det nasjonale rammeverket for alle typer helsekriser. Planen beskriver hvordan helse- og omsorgstjenestens innsats kan ledes og koordineres nasjonalt, slik at de samlede ressursene kan prioriteres helhetlig.

Smittevernloven gir vide fullmakter til bl.a. kommunen lokalt og Helsedirektoratet nasjonalt i en situasjon som denne. Koronaviruset er etter loven definert som en allmennfarlig smittsom sykdom, og utbruddet er definert som alvorlig, noe som medfører at utvidete fullmakter i smittevernloven nå kommer til anvendelse.

Nasjonal beredskapsplan mot utbrudd av alvorlige smittsomme sykdommer retter seg først og fremst mot ledere, leger og annet helsepersonell i helse- og omsorgstjenestene, men planen er også relevant for andre sektorer som blir berørt. Nasjonal beredskapsplan mot utbrudd av alvorlige smittsomme sykdommer er en generisk overordnet plan for håndtering av alvorlige smitteutbrudd. Den er basert på gjeldende lovverk og er underordnet Nasjonal helseberedskapsplan. Denne planen ble fastsatt høsten 2019.

Utbrudd av alvorlige smittsomme sykdommer kan få store samfunnsmessige konsekvenser på tvers av sektorer. Behovet for nasjonal koordinering er derfor stort. Helse- og omsorgsdepartementet ble 2. mars utpekt til lederdepartement med ansvar for å koordinere departementene. Helse- og omsorgsdepartementet etablerte i 2019 Beredskapsutvalget mot biologiske hendelser. Formålet med utvalget er å legge til rette for at sentrale aktører kan komme sammen og koordinere sin innsats for å beskytte liv, helse, miljø og andre viktige samfunnsinteresser ved biologiske hendelser. Beredskapsutvalget har medlemmer fra helse- og omsorgssektoren, justis-sektoren, Forsvaret og andre viktige sektorer. Beredskapsutvalget hadde sitt første møte 27. januar og møtes nå to ganger i uken.

I tillegg til disse planene har vi god nytte av erfaringene fra håndtering av andre alvorlige smittesituasjoner, som ebolakrisen og influensapandemien i 2009 og 2010. Erfaringene fra den gang ble grundig behandlet også her i Stortinget, i Meld. St. 16 for 2012–2013, Beredskap mot pandemisk influensa.

Etter ebolakrisen i 2014 og 2015 har Norge tatt initiativ til en gjennomgang av Verdens helseorganisasjons organisering ved større smitteutbrudd. Vi har også tatt initiativ til å etablere tidligere omtalte CEPI. Vi har utarbeidet nasjonale beredskapsplaner mot utbrudd av alvorlige smittsomme sykdommer, og vi har etablert Beredskapsutvalget mot biologiske hendelser.

Dette skal gjøre oss bedre rustet til å håndtere denne type situasjoner.

Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet har vært opptatt av å gi kunnskapsbasert og oppdatert informasjon til befolkningen og av at tiltakene er basert på faglige råd.

Situasjonen er i stadig utvikling, både nasjonalt og globalt. Rådene må derfor oppdateres fortløpende. Dette innebærer at rådene kan endres fra den ene dagen til den andre, noe som selvfølgelig er utfordrende å kommunisere ut til befolkningen. Etterlatt inntrykk kan da bli at helsemyndighetene ikke har vært konsekvente. Men som både Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet hele tiden tydelig har kommunisert: Informasjon og råd vil bli justert og oppdatert i henhold til utbruddets utvikling og kunnskap om utbruddet og infeksjonen.

Helsemyndighetene har informert i flere kanaler for å nå bredest mulig ut til befolkningen. Helsedirektoratet sendte tidlig ut informasjonsmaterieell om koronaviruset og relevante smittetiltak til flyplasser, havner, togstasjoner, toll, politi, apotek, skoler og barnehager.

Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet har gjennom hele perioden oppdatert egne nettsider og helsenorge.no med informasjon om virusutbruddet med råd til befolkningen generelt og til helsepersonell spesielt. Dette omfatter også smittevernråd ved reise, i tillegg til at Utenriksdepartementet kontinuerlig overvåker situasjonen og oppdaterer sine reiseråd. Informasjon finnes på flere språk.

Siden det første tilfellet ble oppdaget i Norge, har Folkehelseinstituttet sendt ut daglige nyhetsvarsler om antall smittede. De siste ukene har både Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratet hatt daglige pressekonferanser. Slik har ledere og fagpersoner vært tilgjengelige for mediene med siste nytt. De har også deltatt i en rekke nyhetssendinger og debatter.

Helsedirektoratet opprettet 28. februar en telefon-tjeneste for publikum der en kan stille spørsmål som en ikke får svar på via helsenorge.no eller fhi.no, men en kan ikke konsultere om sykdom. Mandag den 2. mars la



Helsedirektoratet ut en film på YouTube med barn og unge som målgruppe. Her stiller Hermine på 13 år spørsmål om korona til Helen, som er lege i Helsedirektoratet. Filmen er sendt til alle skoler i Norge, og de har blitt oppfordret til bl.a. å vise den i undervisningssammenheng, på foreldremøter og på sosiale medier. Den er også sendt til helseforetakene og fylkesmennene, slik at den kan spres i kommunene.

Informasjon til befolkningen – og dialog med de involverte partene – har vært prioritert fra dag én. Men vi er i en krevende situasjon der mye er usikkert og ny kunnskap tilkommer oss daglig. Helsemyndighetene følger situasjonen nøye og vurderer løpende behovet for nye tiltak for å begrense smittespredning og for å sikre kapasiteten i sektoren.

Det er fortsatt en svært uavklart situasjon, også knyttet til hvilken økonomisk belastning det er for dem som skal håndtere de helsemessige konsekvensene av denne situasjonen. Virksomhetene i helse- og omsorgssektoren må samtidig holde oversikt over ressursbruken. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med eventuelle budsjettkonsekvenser på et senere tidspunkt.

Men det kan oppstå mangelsituasjoner, slik at vi ikke kan diagnostisere og behandle pasienter effektivt nok. Jeg vil derfor allerede førstkommande fredag legge fram en kongelig resolusjon for å sikre særlig to viktige hensyn. For det første er Helsedirektoratets vurdering at finansieringen for analyser av koronavirus er for lav. Vi kan ikke risikere at laboratoriekapasiteten blir satt i fare. Den relevante satsen bør derfor endres snarest mulig. For det andre må Norge forberede seg på å bygge opp lagre av kritiske legemidler for helse- og omsorgstjenesten og sikre tilgangen til reagenser og annet medisinsk utstyr. Med en fullmakt gjennom kongelig resolusjon kan riktig refusjon fastsettes for laboratorieanalyser og legemidler, og medisinsk utstyr kan kjøpes inn selv om det ikke er budsjettmessig dekning for dette i gjeldende budsjettvedtak.

Viruset har kommet til Norge. Folkehelseinstituttet vurderer nå også at det er høy risiko for spredning i Norge. Tiden for den videre utviklingen er usikker, men det planlegges for et scenario der nåværende fase vil fortsette noen uker til før vi går over i en ny fase med stadig flere importtilfeller og klynger av innenlands smitte. Etter ytterligere noen tid får vi vedvarende lokal spredning, og hovedbølgen av epidemien vil være i gang og kanskje vare et års tid.

Det overordnede målet for smittevernet er å redusere epidemiens størrelse og særlig beskytte grupper av befolkningen med økt risiko for alvorlig forløp. I de første fasene er målet å utsette starten av epidemien av covid-19 lengst mulig. I senere faser er målet å bremse

spredningen, slik at epidemikurven avflates, epidemien spres over en lengre periode og færre smittes totalt.

I alle faser må smitteverntiltakenes antatte nytte veies opp mot deres sekundære effekter på enkeltpersoner og samfunnslivet generelt og helse og helsetjenester spesielt. I nåværende fase er hovedvekten på å forebygge import med reisende, oppdage og isolere tilfeller tidlig, oppsporing og oppfølging av kontakter og gode hygieniske smitteverntiltak i befolkningen. Tiltak for å redusere kontakthypighet er mest relevant når epidemien er kommet i gang.

Gode beredskapsplaner er en viktig forutsetning for å håndtere en utfordrende situasjon. Samtidig vil enhver situasjon vi ikke har stått i før, innebære nye utfordringer. Norge og helse- og omsorgstjenestene er forberedt på å håndtere en slik utfordring. Nå får vi testet ut dette. Hver gang vi håndterer slike situasjoner, vil det bli læringspunkter og oppfølgingspunkter, og vi vil også kunne gjøre forbedringer løpende underveis. Det er likevel en tid for alt. Den samlede evalueringen er vi nødt til å ta på et senere tidspunkt.

Mange har spurt seg hvorfor vi ikke har iverksatt strengere og mer inngripende tiltak tidligere. Svaret på dette er at tiltakene må være basert på faglige råd, samtidig som vi må forklare hvorfor tiltakene settes inn. Hvis myndighetene velger å sette inn de mest inngripende tiltakene for tidlig, kan vi risikere at befolkningen stiller spørsmål ved disse tiltakenes nødvendighet og effekt. Det kan føre til at tiltakene ikke vil bli respektert på det tidspunktet det faktisk er nødvendig med så inngripende tiltak.

Som politikere tror jeg vi alle sammen kjenner på at det kan være fristende å komme med strengere råd og tiltak for å virke handlekraftige – eller på den andre siden: Det kan også være fristende å komme med mildere råd for å mildne konsekvensene og reaksjonene fra befolkningen og næringslivet. Begge deler vil være feil. Det er viktig at tiltakene er basert på de beste råd fra våre fremste fagmyndigheter.

I en slik situasjon som vi nå er i og skal være i en stund, er også samfunnet vårt sårbart for falske nyheter og forsøk på påvirkning utenfra. Både Politiets sikkerhetstjeneste, Etterretningstjenesten og Nasjonal sikkerhetsmyndighet har de siste årene i sine årlige trusselvurderinger påpekt muligheten for at fremmede aktører vil kunne forsøke å spre falske nyheter og påvirke befolkningen, og dette kan svekke befolkningens tillit til myndighetene. Det er viktig at både vi som myndigheter og befolkningen er oppmerksom på at dette kan skje, og at det brukes i en situasjon der samfunnet vårt oppfattes som ekstra sårbart.

Jeg har nå gitt en grundig redegjørelse om situasjonen og hva som er planene våre framover. Statsmi-

nisteren og finansministeren vil holde en pressekonferanse om de økonomiske konsekvensene for samfunnet for øvrig senere i dag.

Vi har hele veien vært opptatt av å nå fram til befolkningen med viktige bidrag om hva den enkelte kan gjøre for å hindre sykdom. Det store flertallet vil ikke oppleve det som veldig alvorlig å få denne sykdommen, men den kan få store konsekvenser for de sårbare gruppene. Samfunnets beredskap i en slik situasjon er også avhengig av solidaritet og en dugnad blant hele befolkningen. Det handler om noe så enkelt som å vaske hendene, hoste i papirhåndkle eller albuehulen og unngå å håndhile. Det skal vi alle gjøre i solidaritet med dem blant oss som ikke vil tåle å bli smittet, og ikke minst i solidaritet med alle dem som jobber i helsetjenesten, og som nå forbereder seg på en veldig krevende og ekstraordinær situasjon.

**Presidenten:** Presidenten vil nå, i henhold til Stortingets forretningsorden § 45, åpne for en kort kommentarrunde begrenset til ett innlegg på inntil 5 minutter fra hver partigruppe og et avsluttende innlegg fra statsråden.

**Jonas Gahr Støre (A) [10:42:25]:** Jeg takker statsråden for redegjørelsen. Det er en alvorlig situasjon, med spredning av virus. Spredningen er global, den har nådd Norge, og den berører alle deler av landet og alle deler av det norske samfunn. Kunnskapen vi har i dag, som statsråden bekrefter, er at det kan vare lenge, og det kan bli mer alvorlig.

Jeg vil innledningsvis si at i denne situasjonen skal regjeringen vite at den har Stortingets støtte og forventning til at alle tiltak tas i bruk for å begrense spredning av smitte og for å sikre at smittede og – aller viktigst – de sårbare som blir alvorlig syke, får den hjelpen de trenger.

Som svar på skriftlig spørsmål fra meg skriver statsministeren den 4. mars at regjeringen «har det vi trenger av fullmakter, planer og økonomiske ressurser til å møte utfordringen». Jeg forutsetter at regjeringen kommer til Stortinget om denne vurderingen skulle endre seg.

I Norge er helsevesenet vår viktigste ressurs. Det er til fastlegen, legevakten og sykehuset vi går for å få råd, anbefalinger og ved behov: behandling. Jeg vil uttrykke en særlig anerkjennelse til de ansatte på sykehus og i andre deler av helsevesenet for innsatsen de legger ned i denne krevende tiden. Det kan bli mer krevende i tiden som kommer. Folk med helsefaglig bakgrunn utenfor helsevesenet kan bli kalt på – de fortjener vår støtte.

Helseministerens redegjørelse har gitt en oppdatering av situasjonen og varslede nye tiltak fra myndighetenes side. Jeg vil kommentere noen forhold basert på erfaringene av håndteringen fram til i dag.

For det første gjelder det spørsmålet om landets beredskap i møte med epidemier og pandemier. Moderne beredskap handler ikke bare om å være rustet til å møte terror eller militære situasjoner. En pandemi, global spredning av smitte, har de siste årene vært trukket fram som både mulig og sannsynlig. Likevel avdekkes det nå en alvorlig mangel på test- og beskyttelsesutstyr og nødvendige legemidler i Norge. Den sårbare situasjonen ble tatt opp av Arbeiderpartiet og flere andre partier så sent som i fjor. Likevel har vi erfart stor sårbarhet. Nå ber statsråden om en fullmakt til å bygge opp nasjonale lagre av medisiner. Man kan spørre seg: Hvorfor har vi ikke gjort det tidligere? Vi vil be om en konkret plan for å skaffe nok test- og beskyttelsesutstyr og sikre nødvendige legemidler når vi nå kan forvente en sterk økning i antall smittede.

For det andre: Tilbakemeldinger fra sykehus, kommuner, bedrifter og enkeltpersoner minner om en voksende uro og usikkerhet knyttet til at det utstedes ulike faglige råd fra ulike hold, og at det oppleves en mangel på enhetlig informasjon fra myndighetenes side. Rammene rundt testing varierer fra kommune til kommune. Praksis med karantene kan variere mellom kommuner og ulike arbeidsplasser. Mens norske borgere frarådes å reise til Italia, har det landet fly med passasjerer fra nettopp Nord-Italia på norske flyplasser. Noen steder testes de i telt, andre steder sitter folk på venteværelset på den kommunale legevakten.

Jeg vil hente fram ordene til statsråd Høie fra den gang han var i opposisjon og kommenterte håndteringen av svineinfluensaen i 2009. Han sa:

«Spørsmålet er om det har vært riktig å la kommunene gjennomføre dette på sin måte alle sammen, sånn at det nå er svært uklart for befolkningen hvordan de skal forholde seg til dette.»

Rapporten fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap den gangen konkluderte med at man måtte bli bedre på enhetlig og tydelig kommunikasjon. Erfaringene etterlater inntrykk av at det fremdeles er rom for forbedring på disse områdene. Det er for stor variasjon mellom landets kommuner når det gjelder både kapasitet, erfaring og ressurser, men det er ikke for sent å justere kursen. Det kan bli nødvendig med kraftigere virkemidler og mer markante råd og forpliktelser overfor folk i Norge, på arbeid og privat. Det varsles nå at det vil komme tydeligere nasjonale føringer. Det er på tide, og vi forventer at dette presiseres snarlig overfor befolkningen, lokale og regionale myndigheter og de ulike delene av helsevesenet.

Vi må forvente at spredningen av viruset vil gå over i en ny fase der det vil bli vanskeligere å kontrollere utbredelsen. Folkehelseinstituttet presenterte i går et scenario som åpner for at det kan bli opptil 1 700 tilfel-

ler på sykehus på samme tid og behov for opp mot 600 intensivinnleggelses samtidig. Dette vil forskyve annen planlagt behandling ved sykehusene, ettersom den totale kapasiteten ikke strekker til. Det er en svært krevende situasjon for våre sykehus. De trenger en enhetlig ledelse, klare føringer og – om nødvendig – økonomisk støtte til å gjennomføre slike oppgaver.

Statsråden refererte til mange planer, regler og reguleringer. Det som trengs nå, er en tydeligere enhetlig ledelse.

Utover de helsemessige konsekvensene har det betydning for økonomi, samfunn og arbeidsplasser. Utviklingen krever tydelige svar fra myndighetene. Arbeiderpartiet forventer konkrete tiltak som kan avlaste når det er usikkerhet og aktivitetsfall i utsatte bransjer. Det bør komme snarlige endringer i permitteringsregelverket som kan forhindre unødvendige oppsigelser. Bankers og bedrifters likviditet må sikres, og kommuner og sykehus må sikres økonomisk handlefrihet til å ivareta sine forpliktelser.

**Sveinung Stensland (H) [10:47:40]:** Selv om helse-tjenestene i Norge er godt organisert og har høy kompetanse, vil en epidemi med stort omfang selvfølgelig skape en utfordrende situasjon. Som statsråden akkurat opplyste om, arbeider regjeringen både for å sikre tilstrekkelige forsyninger til tjenesten og med å planlegge økt kapasitet i tjenesten – særlig innenfor intensivbehandling.

Det er åpenbart at dette krever store ressurser både økonomisk og ikke minst personalmessig. Mange i helsetjenesten merker allerede en større belastning, og det er grunn til å tro at det blir mer. Jeg forventer at regjeringen følger opp dette i det videre arbeidet, noe de også har varslet.

Norske myndigheter arbeider tett sammen med nordiske og europeiske kollegaer i arbeidet mot epidemien – og det langs to spor, som det er redegjort for.

Koronaviruset, som nå er definert som en allmennfarlig sykdom, medfører at flere fullmakter i smittevernloven kommer til anvendelse, og at flere tiltak kan iverksettes. Både på samfunnsnivå og overfor enkeltpersoner er det nå adgang til å sette i verk ulike tiltak for å forebygge eller motvirke spredning. Det er viktig å gjøre forholdsmessighetsvurderinger av tiltakene for å være trygg på at riktig verktøy benyttes. Ifølge smittevernloven skal tiltakene være basert på en klar, medisinskfaglig begrunnelse. Det er nødvendig av hensyn til smittevern at det fremstår formålstjenlig og forholdsmessig.

Mye av diskusjonen som nå går, og en del av spørsmålene som dukker opp, er i lys av dette. Hvilke tiltak settes inn? Hvorfor? Og hvordan? Det er en balansekunst å treffe slik at det virkelig virker rett. Det er mange

hensyn å ta, og her er det viktig å lytte til vår faglige ekspertise, som jobber tett med internasjonale partnere. Ikke minst er det viktig med tydelig kommunikasjon.

Nasjonal helseberedskapsplan er det nasjonale rammeverket for alle typer helsekriser. I tillegg kommer en nasjonal beredskapsplan mot utbrudd av alvorlig smittsom sykdom. Den retter seg først og fremst mot lærere, leger og annet helsepersonell, og den ble fastsatt høsten 2019.

Utbrudd av alvorlige sykdommer kan få store samfunnsmessige konsekvenser. Behovet for en nasjonal koordinering er derfor stort. Derfor ble Beredskapsutvalget mot biologiske hendelser opprettet i 2019. Formålet er å legge til rette for at sentrale aktører kan komme sammen og koordinere sin innsats. Handlingsplanen for et bedre smittevern, med formål å redusere helsetjenesteassosierte infeksjoner, har også som formål å bedre smittevernet. Den planen ble også fastsatt i 2019. Det er altså ikke mangel på planer.

Beredskap er å være forberedt på det uforutsette. Jeg trekker frem diverse planer for å vise at vi er forberedt overordnet sett, men man kan aldri vite helt hva som vil ramme. Statsrådets redegjørelse gir et godt bilde av nå-situasjonen, men hva som skjer i fortsettelsen, kan ingen vite. Det som er jobben nå, er å sikre oss best mulig, og det gjør vi tryggest gjennom å lære av dem som til nå er hardere rammet av epidemien, samt å lytte til vår faglige ekspertise. Men det er læringspunkter å ta med seg i det videre arbeidet.

Når flere mener at man må bli tydeligere i kommunikasjonen, er det verd å lytte til det. Det er nemlig bare mottakeren som kan avgjøre om budskapet er tydelig nok. Når det er en så stor informasjons- og nyhetsstrøm, stilles det enda større krav til presisjon i leveransen.

Det kan synes som om noen allerede er på jakt etter syndebukker. Så langt er det bare én, og den må vi kjempe sammen mot – nemlig koronaviruset. Så får vi oppsummere hva som gikk bra og mindre bra i kampen mot viruset, når tiden er moden for det. Da er det godt å lese hva Trygve Slagsvold Vedum skrev i går, noe jeg stiller meg helhjertet bak:

«Vi som sitter på Stortinget er satt der for å tjene folk. En styrke i vårt folkestyre er at vi, når det er nødvendig for landet, hjelper hverandre på tvers av partigrenser.»

Til slutt vil jeg ønske statsråden, regjeringen og ikke minst alle som arbeider i helsetjenesten, lykke til videre og takke for innsatsen så langt i kampen mot virusutbruddet – et virusutbrudd vi så langt ikke kan se rekkevidden av.

**Siv Jensen (FrP) [10:51:52]:** La meg først få lov til å takke helseministeren for en god redegjørelse og der-

nest takke alle dem som nå jobber natt og dag for å håndtere denne situasjonen. Det er fullt mulig å forstå at det er krevende, men det er også en alvorlig situasjon som vi alle sammen ønsker skal håndteres med gode tiltak for å forhindre videre spredning av smitte. Vi har også alle et ansvar for ikke å hausse opp stemningen og la det gå partipolitikk i dette. Snarere tvert imot er tiden nå inne for å ha tillit til at myndighetene gjør jobben sin på en god og tillitvekkende måte.

Det er likevel sånn at Fremskrittspartiets hovedbekymring er fraværet av en helhetlig ledelse. Håndteringen så langt fremstår som – dessverre – litt tilfeldig. Det er altfor mange eksempler på ulik håndtering av like problemstillinger fra kommune til kommune. Vi vet at det har vært varierende kvalitet på kommunenes beredskapsplaner, og at mange kommuner heller ikke har hatt planer på plass. Jeg merket meg at helseministeren nå sa at det var blitt betydelig bedre, og det er i så fall helt nødvendig og bra.

Det er uansett sånn at befolkningen, innbyggerne, blir usikre når rådene ikke er tydelige. Det fremstår som litt tilfeldig hvem som blir testet når. Det fremstår som litt tilfeldig hvilke karanteneråd som gis. Det fremstår som litt tilfeldig hvilke arrangementer som blir avlyst. Et eksempel var Holmenkollen i helgen, der man besluttet at man ikke ville ha publikum opp av frykt for høy tetthet på T-banen. Men det er også veldig høy tetthet på T-banen i rushtrafikken. Så det er litt vanskelig av og til å forstå de rådene som gis.

Så merker jeg meg at noen mener at dette skal være en diskusjon om å lage flere planer. Det er jeg uenig i. Planer har vi mer enn nok av, nå handler det først og fremst om ledelse og effektiv utøvelse av ledelse. Det kan rett og slett ikke være opp til hver enkelt å gjøre denne typen vurderinger. Vi må ha klare, tydelige råd og føringer fra myndighetene, som resten av oss følger opp i hverdagen. Det er i realiteten det dette handler om: trygghet i hverdagen for innbyggerne. Da må vi se lik praksis over hele landet i alle kommuner, på alle sykehus, på alle flyplasser.

Jeg vil også få lov til å uttrykke en ekstra bekymring for sårbare grupper og landets eldre. De er, som også helseministeren sa, særlig utsatt. Da handler det om å gi klare, tydelige råd om å besøke helseinstitusjoner eller sykehjem. Men det handler også om hva slags råd og veiledning man gir til hjemmeboende eldre som kanskje trenger tydeligere faglige råd om hvordan de nå skal agere for å unngå å komme i en smittesituasjon.

Flere blant helsepersonell uttrykker bekymring for mangel på smittevernuttstyr, kanskje særlig mangel på åndedrettsvern. Det er det helt avgjørende at man raskt får kontroll på.

Men som jeg sa: I slike situasjoner er det viktig at vi har tillit til at landets myndigheter gjør jobben sin. Det er en situasjon nå der denne tilliten er skjor mange steder, og det krever at regjeringen nå tar tydelige grep. Vi skjønner alle at disse rådene må være løpende, og at de kan endres fortløpende, men da er det jo enda viktigere at de er entydige og like over hele landet, slik at ikke medieoppslag, der man ser ulik praksis, skaper usikkerhet hos innbyggerne.

Så vil jeg bare helt avslutningsvis si at jeg ser frem til pressekonferansen til statsministeren og finansministeren senere i dag. Jeg forventer at det der kommer veldig klare, tydelige tiltak for å begrense konsekvensene som landets bedrifter nå er i ferd med å rammes av. Mange ser nå blodrøde tall på bunnlinjen, og da er det helt nødvendig at regjeringen kommer med tiltak som mer fleksible permitteringsregler, ser på mulighetene for å gjøre endringer i skatter og avgifter og fremskynder prosjekter som kan skape aktivitet rundt omkring i landet. Vi forventer at tiltakene nå er klare og blir presentert, og at de om nødvendig kan behandles raskt av Stortinget, slik at de kan operasjonaliseres.

**Kjersti Toppe (Sp) [10:57:00]:** Takk til statsråden for ei realistisk og god utgreiing. Eg har lyst til å understreka at vi i ein slik situasjon skal og må ha tillit til helsemyndighetene og dei helsefaglege råda som ligg til grunn for dei ulike avgjerdene som må takast i denne situasjonen. Vi må òg ha stor respekt for kor krevjande dette er, både for helsemyndighetene og sjølv sagt også for alle dei som jobbar ute i helsetenestene.

Vi vert minte om at infeksjonar utgjer ein betydeleg trussel mot den globale folkehelsa, og at utbrot av smittsame sjukdomar skjer hyppigare og hyppigare. Da er det viktig å ha ein god helseberedskap, som er noko anna enn pasientbehandling. Det inneber at vi skal verna både enkeltindivid og samfunn mot unødig sjukdom, og at vi har kapasitet til å behandla òg i ein krisesituasjon.

Eg tenkjer at vi i Noreg har eit godt utbygd offentleg helsevesen som gjer at vi er i ein annan situasjon enn ein god del andre land når det gjeld å takla slike epidemiar. Samtidig vil det sjølv sagt òg utfordra oss når vi får ein slik epidemi. Det er sagt, som sant er, at det òg utfordrar kvar enkelt av oss til å ta eit solidarisk ansvar for å opptre på ein slik måte at vi ikkje smittar andre. Det vert òg sagt at vi til og med har ein industri som stiller opp. Ein av desse er Janus, som har sagt at dei vil omprioritera produksjonen sin for om mogleg å produsera munnbind i store mengder. Denne fabrikkken var elles ein beredskapsfabrikk for myndighetene fram til 1980-talet – kanskje noko å tenkja på i ettertid.

I 2009–2010 hadde vi svineinfluensa, og i etterkant fekk vi ei stortingsmelding om beredskap mot pandemisk influensa. Det er ein del ting der som eg vil ta opp igjen. I evalueringa kom det fram at ein var bekymra for at forholdet mellom Helse- og omsorgsdepartementet, Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet var for lite avklarande, og ein tok òg opp at rolla til fastlegane var utydeleg. Det kom klare tiltak i stortingsmeldinga, m.a. at regjeringa skulle sørja for koordinering av informasjon frå sentrale helsemyndigheiter til den operative helsetenesta, noko som òg vert diskutert no, merkar eg meg. Det vart sagt at ein måtte få utarbeidd oppdaterte beredskapsplanar både i kommunar og i helseføretak, som eg forstår av statsråden er sett i verk. Det vart òg sagt at ein skulle gjera ei kartlegging av beredskapsevna til sjukehusa ved ekstraordinære behov for intensiv respiratorbehandling og for laboratoriekapasitet.

Eg merka meg at statsråden greidde ut om at talet på intensivplassar kan utvidast ved ei prioritering, og det roar meg. Eg kunne ønskt at han òg sa noko om sjølv respirator kapasiteten, korleis han vert vurdert, og laboratoriediagnostikkapasiteten, om ikkje han vert kartlagd på førehand.

Så hadde vi òg oppe til behandling endring i smittevernlova. Da var Senterpartiet bekymra for dei tilbagemeldingane som kom inn, om at lova framleis ikkje var tydeleg nok på rolledeinga mellom Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet. No er det slik at Helsedirektoratet hentar inn råd frå Folkehelseinstituttet og sjølv skal gjera ei sjølvstendig vurdering av råda. Det kan gå veldig bra, men det kan vera noko som ligg der som ein kanskje må sjå på, i alle fall i ettertid. Vi hadde òg eit forslag om ein nasjonal handlingsplan for smittevernet utanfor helseinstitusjonar.

Men alt i alt sluttar vi fullstendig opp om alle dei tiltaka som statsråden har varsla, og eg vil ønskja både han og helsetenesta lukke til i det vidare arbeidet.

**Torgeir Knag Fylkesnes (SV) [11:02:20]:** Eg vil også takke statsråden for ei god utgreiing. Vi i SV har full tiltru til dei helsefaglege råda som helsemyndigheitene gir til kvar tid. Vi vil også gjere merksam på at vi er klare når som helst, kvar som helst for å trå til dersom det er nødvendig, med tiltak, løyvingar osv., som kan avhjelpe situasjonen. Vi er einig i at det er ein god strategi å gjere tiltak som hindrar at smitten kjem i stort omfang, og at han blir spreidd utover i ein lengst mogleg periode for å unngå dei mest negative konsekvensane.

Våre spørsmål og bekymringar knyter seg til meir strukturelle ting – for der har vi nokre utfordringar. Vi kan slå fast at vi manglar utstyr. Og vi kan slå fast – det er jo eit vedvarande problem – at vi manglar medisinar. Derfor er det positivt at regjeringa no føreslår at ein skal

auke labkapasiteten, og at ein skal etablere eit beredskapslager for medisinar. Dette er noko vi i SV har føreslått over lengre tid, og vi meiner at ein bør gå enda lengre for å handtere den vedvarande krisa når det gjeld medisin. Staten bør gå føre og produsere medisin sjølv, og det bør etablerast eit StatMed. Vi trur at den situasjonen vi står i no, aktualiserer det problemet ytterlegare når vi ser kapasiteten og dei store manglane vi har her.

Kapasiteten er også svært tynnsliten på sjukehusa og i primærhelsetenesta. Budsjetta har sørgd for at sjukehusa har vore underfinansierte over lengre tid, noko som gjer at kapasiteten til å handtere denne typen hendingar blir svekt. Det same gjeld tilstanden i primærhelsetenesta. Vi stilte for nokre veker sidan spørsmål om statsråden ville vere villig til å etablere ei ordning, ei sikkerheit, for kommunane, slik at dei kunne få midlar utover det dei i dag har, at dei har ei sikkerheit når dei no skal planleggje. Svaret frå statsråden på det var nei. Når ein ser den veldig desentraliserte strukturen vi har i dette spørsmålet, der fagfolk lokalt i stor grad skal ta avgjerdene, er det spesielt at ikkje kommunane blir gjorde betre i stand til å kunne møte denne ekstraordinære situasjonen ved å vite at dei har fått ekstraordinære midlar til rådighet.

Alternativet for dei er å planleggje ut frå dagens situasjon. Vi er bekymra for kommunar som f.eks. Moskenes, som i utgangspunktet har ein svært alvorleg økonomisk situasjon – kva vil skje dersom dei blir ein del av dette problemet og må handtere det lokalt? Det er fleire tilfelle der vi ser at den desentraliserte avgjerdsmyndigheita er problematisk. Det som skjedde ved Ullevål, var uklart, ein tok ulykksalige avgjerdar, råda blei uklart handterte. Eit fly frå Nord-Italia kom til Tromsø med ein person, og det viste seg at det var kommunelegen i Tromsø som skulle hatt ansvaret for å handtere den situasjonen og eventuelt stoppe det flyet. Helsedirektøren var overraska over at kommunelegen tillét at flyet landa. Og det var uklart om kommunelegen oppfatta at det var den personen si rolle å ta den typen avgjerd.

Vi har utfordringar når det gjeld å ha klare linjer, noko som har kome fram i fleire av innlegga her – tydelege beskjedar frå helsemyndigheitene, slik at ein har tydelege råd som ein kan følgje rundt omkring i landet. Alternativet er at ein lokalt er klar over at ein har denne rolla, at ein er i stand til å handtere rolla, og at det er kapasitet til å gjere det. Vi kjem til å følgje utviklinga nøye, og eg vil enda ein gong understreke at vi er klare når som helst. Vi har også stor tillit til dei helsefaglege vurderingane. Vi er bekymra for kapasiteten og rolleforståinga, ansvarsforståinga, i dette systemet.

Dette kjem samtidig med krise i andre sektorar, noko som gjer at behovet for tiltak i brei forstand blir

veldig viktig. Vi ser også fram til behandlinga av dei økonomiske utfordringane som dette medfører på lang sikt.

**Ola Elvestuen (V) [11:07:36]:** Jeg vil også takke helseministeren for en veldig solid, grundig og omfattende redegjørelse, som er troverdig og tillitvekkende ved at det beredskapssystemet vi har, er mobilisert, ut fra de planene som foreligger.

Så må det da være en vurdering senere, ut fra en evaluering, hvorvidt de planene vi har, har vært gode nok, og om de har vært gode nok i alle kommuner, og også hvorvidt det har vært god nok tilgang på legemidler, beskyttelsesutstyr og annet medisinsk utstyr. Det må være en vurdering og en evaluering vi må se på i etterkant.

Jeg er glad for at helseministeren også legger så stor vekt på det man har gjort tidlig i den situasjonen vi har vært i, for å oppdatere og gjøre de planene som foreligger, så gode som mulig, og også å mobilisere kommunene, og at man nå også ser på muligheter for å utvide tilgangen på beskyttelsesutstyr, som jeg tror er en gjennomgående bekymring mange har. Men jeg har stor tillit til at regjeringen gjør det som er mulig å gjøre på dette feltet, der vi er nå.

Som også helseministeren var inne på, er vi jo – ut fra det som ikke er en prognose, men et scenario – fortsatt tidlig i en situasjon som fort kan utvikle seg til noe helt annet om bare kort tid. Jeg tror det er mange som føler stor usikkerhet, så den informasjonsflyten vi må ha, er viktig – at den er oppdatert, at systemet vet hva det gjør, at vi legger de helsefaglige rådene, som det er stor tillit til, til grunn. Men jeg tror befolkningen, og ikke minst de som sitter med ansvar ute i samfunnet, trenger å få gode råd om hva de skal gjøre når de nå skal foreta sine valg, enten det er arrangementer eller møtevirksomhet – eller hvordan man nå kan bidra på best mulig måte med tanke på å unngå en pandemi og holde denne virusinfeksjonen på et så lavt nivå som mulig. Informasjon vil være helt avgjørende, særlig etter hvert som dette utvikler seg, og etter hvert som de tiltakene man må gjennomgå, også vil måtte utvikle seg.

Så går jeg ut fra at den pressekonferansen som kommer etterpå, er den første tilbakemeldingen på det som er en bredere samfunnsmessig konsekvens av det vi er oppe i. Det er klart at både med de tiltakene som gjennomføres internasjonalt, de ressursene som settes inn, og de økonomiske konsekvensene som dette gir, vil dette ha en mye større samfunnsmessig betydning over tid, som må håndteres av regjeringen i fellesskap og også i samarbeid med Stortinget framover.

Jeg vil avslutte med å si at jeg synes det var en tillitvekkende og solid redegjørelse. Det er stor usikkerhet der ute, så det er helt avgjørende at informasjonsflyten er god, særlig etter hvert som situasjonen eskalerer. Det er

viktig å understreke det alvorlige i situasjonen, særlig for utsatte grupper, som med denne pandemien virkelig risikerer liv og helse. Og så må vi, både som storting og som samfunn, følge opp situasjonen framover og følge med på hvordan det utvikler seg. Vi må sette alle krefter inn på å klare å oppnå målsettingen om å håndtere denne pandemien, klare å holde infeksjonsraten nede og holde den nede over tid, så vi kommer gjennom denne situasjonen. Så må vi også lære av den i etterkant for å stå enda bedre rustet når nye situasjoner eventuelt oppstår.

**Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [11:12:44]:** Aller først vil jeg takke helseministeren for en grundig og god redegjørelse.

Vi står i en internasjonal folkehelsekrise og en kamp mot et utbrudd av koronavirus. Utbruddet har allerede fått samfunnsmessige konsekvenser. Vi står nå i en situasjon som krever mye av helsemyndighetene. Italia er i en situasjon der de ikke kan behandle alle, der de må prioritere de pasientene som har størst sjans for å overleve. Det er tøft, og en italiensk intensivlege sammenligner det med en krigslignende tilstand.

Jeg synes derfor det er betryggende å høre helseministerens redegjørelse om situasjonen i vårt land. Jeg forstår statsråden slik at vår helse- og omsorgstjeneste kan klare å møte de scenarioer som Folkehelseinstituttet så langt har beskrevet, ved å mobilisere tilgjengelige ressurser.

Den 31. januar fikk Helsedirektoratet delegert ansvar for nasjonal koordinering av helsesektorens innsats. Samme dag ble det nye koronaviruset definert som en «allmennfarlig smittsom sykdom». Beslutningen ga Helsedirektoratet og kommunene utvidede fullmakter etter smittevernloven, og landets innbyggere har i tiden etter denne dag fått tilgang til mye informasjon. God informasjon, helhetlig informasjon og råd er det som skaper trygghet og motvirker unødig frykt. Frykt er veldig smittsomt, og tap av tillit forsterker behovet for å ha noen å stole på. Derfor er jeg glad for at de fleste kommuner nå har planer for vern mot smittsomme sykdommer på plass.

Internasjonalt samarbeid er nå viktig, og jeg er glad for at Norge har tatt en ledende rolle i arbeidet med å utvikle en vaksine mot viruset. Norge deltar aktivt i det nordiske, det europeiske og det verdensomspennende samarbeidet i kampen mot utbruddet. Og slik jeg har forstått det, står vi godt rustet til å møte utfordringene her.

Tillit er noe man ikke kan vedta. «Tillit er det gudedoffet som holder pasienten og legen sammen», sa samfunnsmedisiner Per Fugelli. Nå er helsemyndighetenes oppgave å skape en slik tillit i folket, og tillitens vilkår står hver dag på prøve.

Helsen først, men jeg ser videre fram til statsministerens og finansministerens orientering om de økonomiske konsekvensene. Kristelig Folkeparti skal selvsagt være med og bidra til å gjøre de nødvendige justeringene og sette i verk de tiltakene som gjør at samfunnshjulene fortsatt kan rulle og gå.

Jeg vil avslutningsvis oppmuntre til følgende: Vi skal så langt det er forsvarlig, holde samfunnshjulene i gang. Vi skal lytte til og følge det som blir gitt av helse råd. Vi må unngå å spre unødvendig frykt. Og ikke minst må vi være solidariske med dem som er mest utsatt for et alvorlig forløp av koronasmitte. Toppen av egoisme i dag må jo være ikke å følge karantenerådene og de andre rådene som gis dersom man har vært i et område med vedvarende smitte. Vi skal tilegne oss den kunnskapen som er nødvendig, og vi må samarbeide. Vi skal hoste i albuene eller i papirhåndkle, vaske hendene og unngå håndhilsing.

**Bjørnar Moxnes (R) [11:16:58]:** Det er nå stor bekymring blant folk for koronaviruset. Det er et åpent spørsmål om vi har nok kapasitet i helsevesenet hvis smitten fortsetter å spre seg.

Det tok etter vårt syn for lang tid fra helseministeren varslet at det kom nasjonale råd. Smittesporingen i Norge viste at over 50 pst. av tilfellene kan spores tilbake til nordmenn som har vært i Italia. Mens nordmenn da frarådes å reise til Italia, lander det fly på Torp som kommer rett fra en region stengt ned av italienske myndigheter, uten at det gjøres smitteverntiltak overfor passasjerene som kommer med flyet. Det er god grunn til å tro at folk blir bekymret når de på den ene siden leser om hvor farlig viruset kan være, og på den andre siden ser en slik mangel på handlekraft i Norge.

Det produseres svært lite legemidler i Norge. Vi har gjort oss mer og mer avhengige av import fra andre land. I november ville opposisjonen på Stortinget endre på dette, men alle forslagene vi fremmet, ble stemt ned av de borgerlige partiene. Den krisen vi nå er i, viser hvor uklokt og korttenkt dette var.

Det er også mangel på intensivsykepleiere som kan ta seg av pasienter. Denne mangelen har regjeringen vært klar over lenge. Riksrevisjonen påpekte det i en rapport fra 2019, og fagforeningene har varslet om det gjentatte ganger uten at det har ført til endringer. Kombinasjonen av regjeringens manglende satsing på intensivsykepleiere, den manglende legemiddelproduksjonen i Norge og at vi ikke har noen nasjonal smittevernplan fordi de borgerlige stemte ned dette, kan i sum få alvorlige konsekvenser for folk i Norge.

Samtidig som dette skjer, rammes nå mange arbeidsfolk av at bedrifter permitterer. Permitteringene betyr mange tusen kroner i redusert inntekt per måned.

I går sa Jan Tore Sanner at de jobber på høygir, og at de har hatt tett kontakt med næringslivet og bankene. Rødt støtter tiltak for å bekjempe økonomisk krise. Vi må tenke minst like mye på de ansatte som på bedriftseierne i en sårbar situasjon.

Det første som bør gjøres fra regjeringen, er å øke permitteringslengden til 52 uker, så bedriftene slipper å si opp de ansatte. Dette kom på plass altfor sent under siste finanskrise. Da kom konkursene mens krisepakken ble lagt fram.

Nå har den første bølgen av permitteringer rammet mange ansatte i reiseliv, hotell og servering. Lønnen i denne bransjen er lav. Det vil være dypt urettferdig om de lavest lønte må betale den høyeste prisen for en økonomisk krise. Permitterte får bare 62 pst. av lønnen. Det er dramatisk for folk som tjener dårlig fra før av. Derfor ber vi regjeringen vurdere å øke dekningsgraden for lavtlønte som nå blir permittert. I tillegg går permitterte i tre dager uten lønn før de får dagpenger. Vi mener at regjeringen må dekke opp disse tre ventedagene.

Vi har en regjering som har gjort det lettere å ansette folk midlertidig, og som ikke rydder opp i løsarbeidet. Hva vil regjeringen gjøre for å sikre inntektene til tilkallingsvikarer, frilansere og andre som ikke blir permittert, men som mister arbeid og inntekt når krisen rammer dem?

Regjeringens arbeidslivspolitikken kan faktisk være med på å øke smittefaren. Innenfor hotell og restaurant er det så utbredt med løsarbeid at vi risikerer at folk drar på jobb også når de er syke, i frykt for at arbeidsgiveren slutter å tilby dem vakter og de står helt uten inntekt.

Det samme risikerer vi innenfor helsesektoren. Mange helsefagarbeidere har så små stillinger at de jakter vakter for å få nok penger til å dekke husleien. Det er en fare for at de tar på seg vakter selv om de er i risikosonen for å ha korona, for å ha inntekt overhodet. Et løft for å sikre hele og faste stillinger i helse- og omsorgssektoren vil altså være med på å senke smittefaren i denne sektoren.

I dag er det Høie som redegjør for Stortinget. Men siden regjeringen har innkalt til pressekonferanse med statsministeren og finansministeren etterpå, vil jeg be Høie på vegne av regjeringen her og nå garantere at det kommer tiltak spesielt rettet inn mot de lavest lønte, som nå rammes ekstra hardt av krisen som oppstår i kjølvannet av koronaviruset.

**Statsråd Bent Høie [11:21:56]:** Jeg skal ikke la det siste innlegget ødelegge for det som jeg opplever som hovedinntrykket av tilbakemeldingene fra Stortinget i denne sammenhengen, nemlig at det er bred politisk støtte til helsemyndighetenes håndtering av denne saken og arbeidet videre, ikke minst veldig sterk støtte til

dem som nå står i denne jobben, som er veldig krevende, både ute i kommunene, i sykehusene våre og i de nasjonale helsemyndighetene. Og vi er bare i begynnelsen – dette kommer til å bli tøffere etter hvert – og det er veldig viktig for dem som skal stå i dette over lang tid, å vite at de har et samlet politisk Norge i ryggen i den jobben de skal gjøre. Det er jeg veldig glad for å høre så tydelig her i salen i dag. Det gir Norge styrke i en krevende situasjon.

Jeg skal kommentere noen av spørsmålene som er kommet opp underveis.

Det jeg opplever er gjennomgangstemaet ikke bare her i salen, men også i media og ute blant folk, er uroen knyttet til at ting praktiseres ulikt i ulike deler av landet. I en slik situasjon skyldes noe av det selvfølgelig at ting ikke gjøres slik det skal, men det er viktig å understreke at i all hovedsak skyldes denne ulikheten først og fremst at det er ulike situasjoner i ulike deler av landet, og vi vil fortsatt kunne være der at det er ulike situasjoner i ulike deler av landet.

Vi er nå i en situasjon der vi har fulgt hvert enkelt smittetilfelle. Norge har et overvåkingsystem som heter Fyrtårnsystemet, der 70 utvalgte fastleger med et representativt utvalg av pasienter i hele landet tester alle pasienter som har symptomer på denne sykdommen. Det vil gi oss de første varslene om at vi har en smittespredning i landet, og det kan skje når som helst. Det kan godt tenkes at om man da har smittespredning bare i én del av Norge, vil det være betydelig strengere tiltak i den delen av Norge enn i resten av landet. Det må vi være forberedt på. Vi må ha befolkningens tillit til at de tiltakene vi iverksetter, faktisk er i samsvar med det som er situasjonen. Men som jeg også sa – etter hvert som situasjonen utvikler seg, vil det komme tydeligere tiltak og anbefalinger nasjonalt.

Representanten Gahr Støre nevnte et sitat fra meg. Det er et veldig godt sitat, og det handler om håndteringen av vaksinasjon i den situasjonen en var i da en hadde vaksine. Den svakheten ble fulgt opp av Jonas Gahr Støre som helseminister i Meld. St. nr. 16 for 2012–2013 og senere av meg gjennom at Folkehelseinstituttet i 2016 laget en nasjonal planveileder for massevaksinasjon i en slik situasjon. Vi hadde også en grundig evaluering etter 2009 og 2010 i regi av forrige regjering, som la fram en egen stortingsmelding med en rekke tiltak og gode læringspunkter etter den situasjonen, som er blitt fulgt opp i etterkant. Det nyter vi godt av i dag. Slik vil det også være når vi er igjennom denne situasjonen. Det vil være læringspunkter, og det vil være forbedringspunkter som kommer til å bli fulgt opp. Det gir oss styrke gjennom erfaring. Slik er det vårt samfunn er bygd opp.

Det er skapt et inntrykk av at vi i Norge ikke har noe beredskapslager for medisiner. Det er ikke korrekt. Vi har

et beredskapslager for medisiner og spesielt for antivirale legemidler. Men det er et spørsmål om vi skal ha et beredskapslager for et større omfang av medisiner, og det er et spørsmål om vi f.eks. skal ha beredskap for produksjon eller forhåndslagring av virkestoffer i Norge. Flere fra opposisjonen har framstilt det som om regjeringspartiene har stemt ned disse forslagene fordi en mener de ikke er kloke. Det er feil. De ble nedstemt fordi dette var et arbeid som allerede var igangsatt av regjeringen i konkrete, spesifikke oppdrag til Helsedirektoratet. De er delvis fulgt opp, men noe av det arbeidet står vi midt i. Det er ikke slik at regjeringspartiene har stemt ned kloke forslag på dette området fordi en var imot, det var fordi regjeringen allerede var i gang med dette arbeidet.

Det er også gjort arbeid siden 2009 og 2010, som representanten Toppe tok opp. Jeg oppfatter at måten Folkehelseinstituttet, Helsedirektoratet og Helsedepartementet samarbeider på i slike situasjoner nettopp for å unngå uklarhet, er bra, men det er noe jeg som helseminister selvfølgelig følger dag for dag, time for time.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Presidenten foreslår at helse- og omsorgsministerens redegjørelse om koronaviruset vedlegges protokollen. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 3 [11:27:24]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (opplæring)* (Innst. 176 L (2019–2020), jf. Prop. 30 L (2019–2020))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hvert parti og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

**Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [11:28:00]** (ordfører for saka): Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen fleire endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4, vegtrafikklova. Forslaga gjeld endringer i reglane om førarkortretta opplæring, yrkessjåfør opplæring og opplæring av utrykkingsførarar. Føremålet med endringane er bl.a. å sikre tydelegare lovheimlar for dagens forskriftsreguleringar knytte til godkjenning og tilsyn. Behovet for ei tydeleggjering av heimelsføresegnene på området er bl.a. påpeika av Sivilombodsmannen.



Vidare blir det foreslått å etablere heimel for enkelte nye forskriftsreguleringar. Desse skal bidra til å sikre at føreropplæringa har god kvalitet, og at tilsynsmyndighetene har dei rette verkemidla for å reagere mot brot på regelverket, òg mot ulovleg trafikkopplæringsverksemd. Det overordna føremålet med desse endringane er å styrkje trafikksikkerheita.

Det blir foreslått enkelte endringar i føresegnene om øvingskjøring, bl.a. ein heimel for å kunne stille krav til elevar og rettleiarar. Krav til rettleiarar om f.eks. registrering vil kunne bidra til ei bevisstgjerung om kva rolle og ansvar vedkomande har, og til å forhindre at ulovleg opplæringsverksemd mot vederlag blir kamuflert som privat øvingskjøring.

Endringane opnar for å stille krav om etterutdanning og regodkjenning av utdanningspersonell og faglege leiarar. Innanfor trafikkskulebransjen er det i dag stor forskjell på kompetansen både blant dei faglege leiarane og blant trafikklærarane. Forslaget sikrar ein klar heimel til å fastsetje nye forskriftsreguleringar om periodisk etterutdanning av trafikklærarar og faglege leiarar.

Heimelen for dagens tilsynsreaksjonar blir gjord tydelegare med denne lovendringa. I tillegg blir det foreslått ein heimel for å innføre tilsynsreaksjonen tvangsmulkt. Det blir òg foreslått ein heimel for å innføre godkjennings- og tilsynsgebyr, slik det er gjort på liknande område i vegtrafikklova. Tilsvarande endringar blir foreslått for yrkessjåføreropplæring og opplæring av utrykningsførarar så langt det passar.

Komiteen er oppteken av at føreropplæringa skal vere førebyggjande og bidra til å nå nullvisjonen for hardt skadde og drepne i trafikken. Komiteen meiner difor det er rett å sikre tydelegare lovheimlar for dagens forskriftsreguleringar knytte til godkjenning og tilsyn.

Komiteen vil til slutt uttrykkje bekymring for at ei innføring av krav til registrering for rettleiarar vil kunne bli byråkratisk, men fleirtalet i komiteen vil påpeike at kravet til registrering må gjerast så enkelt som mogleg, f.eks. gjennom ein brukarvenleg mobilapplikasjon, og stolar på at dette blir godt vareteke av departementet.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

**Kirsti Leirtrø (A) [11:30:57]:** Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen flere endringer i veitrafikkloven som gjelder reglene for førerkortopplæring.

Vi må sikre at føreropplæringen har god kvalitet. Den må være forebyggende og bidra til å nullvisjonen for hardt skadde og drepte i trafikken nås. Vi mener derfor at det er riktig å sikre tydeligere lovhjemler for dagens forskriftsreguleringer knyttet til godkjenning og tilsyn.

Vi er derimot skeptiske til å innføre krav til registrering, kurs eller veiledning for ledsagere utover de kravene som stilles i dag. Dette mener vi vil gå ut over nødvendig mengdetrening, bli mer byråkratisk og dyrt og ikke virke etter hensikten. Sverige og Tyskland har et regelverk som krever registrering av ledsagere og kurs for ledsagere før man kan øvelseskjøre. Dette hevder de gjør at enkelte før oppkjøring har betydelig mindre mengdetrening enn man hadde tidligere.

Argumentet i saken er å forhindre at ulovlig opplæringsvirksomhet mot vederlag kamufleres som privat øvelseskjøring. Vi mener den eneste måten å forhindre dette på er økt kontroll gjennom skattemyndigheter og økt kontroll på vei. En ulovlig opplæringsvirksomhet vil ikke registrere seg i systemet, slik at myndighetene kan sitte på et kontor og plukke ut dem som er ledsagere for mange. Vi må ut på veien. Vi kan ikke pålegge foreldre og familie i hele landet å registrere seg for å løse en utfordring som bare finnes i andre deler av landet, og da spesielt her i Oslo. Vi mener en heller bør informere elevene om hvorfor en ikke skal bruke useriøse, ikke godkjente kjøreskoler.

Arbeiderpartiet vil derfor i saken om endringer i veitrafikkloven stemme imot § 26 femte ledd første punktum, som lyder:

«Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om øvingskjøring, fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner og stille krav til elev og ledsager.»

Da er vår avvikende stemmegiving beskrevet.

**Bengt Fasteraune (Sp) [11:33:46]:** Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen flere endringer i veitrafikkloven. Forslagene gjelder endringer i reglene om førerkortopplæring, yrkessjåføreropplæring og opplæring av utrykningsførere. Det overordnede målet med disse endringene er å styrke trafikksikkerheten.

Endringene åpner for å stille krav om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere og faglige ledere. Den enkelte har per nå i stor grad selv sørget for å oppdatere egen kompetanse. Dagens forskrifter stiller krav om faglig utvikling og krav om etterutdanning for å undervise i enkelte klasser, men det er ikke et generelt krav om etterutdanning for alle trafikklærere, og det er svært viktig.

Proposisjonen sikrer en klar hjemmel for å fastsette nye forskriftsreguleringer om periodisk etterutdanning av trafikklærere og faglige ledere og strengere kompetansekrav for dem som skal utføre særlig krevende oppgaver, f.eks. ledere som bidrar i utdanningen av nye trafikklærere. Det stilles også krav til kursarrangørene.

I proposisjonen foreslås det å stille krav om at ledsagere registrerer seg. Det vil etter departementets oppfat-

ning bidra til å bevisstgjøre ledsagernes ansvar og forhindre at ulovlig opplæringsvirksomhet mot vederlag kamoufleres som privat øvingskjøring. En slik registreringsplikt vil ikke alene forhindre at aktører driver ulovlig opplæringsvirksomhet. Senterpartiet setter, slik som Arbeiderpartiet, spørsmålstegn ved om en slik registrering som er beskrevet i § 26 femte ledd første punktum, vil ha en slik effekt. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om øvelseskjøring, fastsette tilleggskrav for øvelseskjøring med visse motorvogner og stille krav til elever og ledsagere.

Senterpartiet vil varsle om at vi vil stemme imot lovens § 26 femte ledd første punktum.

Hjemmelen for dagens tilsynsreaksjoner gjøres tydeligere med denne lovendringen. I tillegg foreslås det en ny hjemmel for å innføre godkjennings- og tilsynsgebyr samt mulighet til å gi tvangsmulkt – altså et bredere spekter for å reagere på uregelmessigheter. Det synes vi er bra. Tilsvarende endringer foreslås for yrkessjåføroppplæring og opplæring av utrykningsførere så langt det passer.

Med dagens krevende trafikkbilde er det avgjørende at føreropplæringen har god kvalitet, og at tilsynsmyndighetene har de rette virkemidlene for å reagere mot brudd på regelverket og forhindre ulovlig trafikkopplæringsvirksomhet.

Senterpartiet mener trafikk sikkerhetsarbeidet er en viktig del av samferdselspolitikken. En nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er en av hovedprioriteringene.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:37:00]:** Fremskrittspartiet er opptatt av at vi skal ha minst mulig byråkrati, og derfor kan man stille spørsmål ved det ene forslaget noen nå ønsker å stemme imot. Jeg mener faktisk det er viktig at man er opptatt av trafikk sikkerhet og luker ut de ulovlige, som ikke skal drive med dette. Dette er sikkert ikke fullkomment, men det er i hvert fall et forsøk på å prøve å luke ut de useriøse som driver med privat øvelseskjøring mot vederlag, noe som altså betyr at elever kan oppfatte at de faktisk har gode folk som kjører rundt.

Dette er noe vi i Fremskrittspartiet er opptatt av og vil til livs, men vi er opptatt av at det skal skje på en effektiv og rasjonell måte som gjør at det blir lite byråkrati for vanlige folk, for vi ser at det er noen utfordringer ved at alle nå må registrere seg. Men jeg mener det er så viktig i trafikk sikkerhetsarbeidet at vi faktisk gjør det.

Jeg er litt overrasket over at et av de partiene som alltid sier de er opptatt av ryddighet i arbeidslivet og av å ta dem som driver useriøst, her ikke vil være med på et lite tiltak som kanskje kan gjøre at man kan luke ut noen av dem man i dag ikke klarer å luke ut. Det er litt spesielt. Men Fremskrittspartiet er opptatt av dette. Vi ønsker ryddighet, og vi ønsker at de som skal ha opplæring, fak-

tisk skal ha det på en skikkelig og ordentlig måte. Derfor støtter vi merknaden fra flertallet.

Det litt rare er at man er imot det og skriver i merknadsform at man må ha andre virkemidler, mens det ikke kommer forslag om et eneste annet virkemiddel. Jeg synes det er rart. Men jeg synes det er bra at SV er enig i det flertallet nå går for, og sørger for at man skal kunne fikse dette på en enkel måte, og at det skal være enkelt å få til.

Jeg regner med at statsråden etterpå kommer til å si at det er fullt mulig å få det til på en måte som er lite inngripende, at man gjør det én gang. Det kan sikkert hende at dette tiltaket alene ikke vil sørge for at man luker ut de useriøse, men hvis man kan luke ut noen useriøse og hindre at noen får øvelseskjøring av folk som ikke burde gi øvelseskjøring, og som til og med tar betalt for det, tror jeg det er et greit forslag som ligger her fra regjeringen.

Jeg er som sagt enig. Vi bør kontrollere, vi bør sørge for å luke ut disse og ha flere kontroller, men jeg synes det er en litt rar tilnærming fra et parti som sier at de er opptatt av ryddighet og orden i arbeidslivet. Dette er jo for å luke ut useriøse og se til at det er de seriøse som sørger for at vi fortsatt skal være et av landene i verden som er best på trafikkopplæring.

**Arne Nævra (SV) [11:39:57]:** Jeg vil også kommentere dette lovforslagets § 26 femte ledd om muligheter til å gi forskrifter i forbindelse med øvelseskjøring.

Det er rett og slett en underlig situasjon her i salen. Der Fremskrittspartiet argumenterer mot mulig svart arbeid, mener altså Arbeiderpartiet og Senterpartiet at de ikke vil være med på det fordi det ikke er virkningsfullt nok. Det er helt riktig at det ikke er virkningsfullt nok. Vi er også med på en fellesmerknad opposisjonen har om at det må andre virkemidler til. Men det er jo en unnlattessynd, som det også er blitt sagt av Fremskrittspartiet her, at vi i opposisjonen ikke har klart å komme med noen konkrete forslag om det. Det må jeg bare erkjenne. Det er en unnlattessynd, for det skulle vi sikkert ha gjort, men det ligger ofte til statsråden og hans hoff å komme med sånne forslag. Vi får se hvordan det går etter 2021.

Jeg har en unnlattessynd til. Det er mye jeg skal beklenne i denne saken. Jeg kunne godt tenkt meg å ha vært med på regjeringspartienes merknad der det sies veldig tydelig at det burde være en enkel mobilapp – eller at en i hvert fall må gjøre det veldig enkelt å registrere seg på en eller annen måte. Dette er et lite stykke på veien for å få vekk de useriøse – de som kjører privatbil og kanskje tar på seg oppdrag, tar betalt og får inntekt for jobben uten å registrere seg.

Dette tror jeg er første gang i min periode på Stortinget at jeg har hørt en representant fra Fremskrittspartiet

nevne arbeidsfolk. Det er det ikke ofte en hører her i salen. De to statsrådene vi hadde før statsråd Hareide, har i hvert fall aldri tatt det ordet i sin munn. Det kan være et par unntak, det må jeg innrømme, men jeg kan altså ikke huske det.

Det jeg vil annonsere, er at jeg vil følge flertallets innstilling og stemme for forslaget. Men det har svakheter, og jeg vil minne statsråden på at forskriftene og tiltakene i så fall må være så enkle at vanlige folk lett kan gå inn på dem. Det må være veldig lav terskel for å gå inn i registreringsprosedyren.

**Jon Gunnæs (V) [11:42:41]:** Øvelseskjøring i Norge i det hele tatt gjøres på en god måte, unntatt i enkelte tilfeller. Man utvidet føreropplæringen med seks måneder – dvs. perioden før oppnådd alder for å kunne ta førerkort – slik at f.eks. de som skal kjøre opp til klasse B med 18-årsgrense, kan kjøre fra de er 16 år. Det ble innført for mange år siden, og jeg er nesten helt sikker på at omleggingen vi gjorde den gangen, har vært med på å bidra til at vi har fått bedre sjåførere når man 18 år gammel kjører opp til førerprøven.

Men så er det denne registreringen som har blitt punktet man er uenig om i salen. Det forundrer også Venstre og meg at Arbeiderpartiet og Senterpartiet er på den linjen de er nå. Her har man altså avdekket at det er en del useriøse aktører i bransjen, og man prøver å legge fram tiltak, slik at man får flere opplysninger om hvem som driver denne øvelseskjøringen. Hvis man kobler det mot eleven, er jeg helt sikker på at det kan være et brukbart verktøy for å kunne kontrollere om det er samme opplærer på flere punkter. Dette er svart arbeid. Dette er piratkjøring, piratopplæring, som vi må få bukt med. Det er helt klart at vi må ha det i bakhodet når vi vedtar en lov, som man slett ikke vet om skal brukes slik at det kan oppfattes som negativt byråkrati. Vi påpeker at dette må gjøres på en god måte.

Vi har fått tilbakemeldinger om at det kan gjøres på en digital måte, at det her er løsninger som ligger i dagen for å få en god ordning. Venstre slutter seg veldig til flertallsforslaget i dag, og det forundrer meg at Arbeiderpartiet og Senterpartiet ikke er med på det samme.

**Statsråd Knut Arild Hareide [11:45:33]:** Nullvisjonen, altså visjonen om at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken, har høy prioritet for regjeringa, og slik eg opplever debatten i Stortinget, har han òg høy prioritet for Stortinget. Eg vil takke Stortinget for samarbeidet, og eg er glad for at fleirtalet tilrår Stortinget å vedta denne lovendringa, som bl.a. skal bidra til nettopp betre trafikksikkerheit og eit betre arbeidsliv.

Høg kvalitet på føreropplæringa er avgjerande for å sikre at nye førarar har den nødvendige kompetansen for å kunne ferdast trygt på vegane våre. Lovendringane

skal bidra til å heve kvaliteten på føreropplæringa, gjennom bl.a. krav om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærarar, tiltak for å hindre ulovleg trafikkopplæring og nye verkemiddel for tilsynsmyndigheitene der det blir avdekt regelverksbrot. Me veit at det finst tilbod om øvingskøyning mot vederlag utanfor godkjende trafikkskular i dag. I tillegg til at dette er uheldig av omsyn til konkurransen med dei som driv lovleg, utgjer det ein stor risiko for trafikksikkerheita for oss alle. Slike aktørar har verken godkjenning eller nødvendig utdanning og kompetanse for å vere trafikklærarar. Men slik ulovleg føreropplæring er vanskeleg å avdekkje, særleg fordi det ofte blir kamuflert som privat øvingskøyning, noko politiet bekreftar i høyringsutsegnene sine.

I proposisjonen blir det derfor føreslått ein heimel for å kunne stille nærare krav til elevar og rettleiarar, for å forenkle kontrollen med øvingskøyning og bevisstgjere rettleiarane. Eksempelvis vil eit krav om å registrere seg før ein startar øvingskøyninga, gjere det enklare å kontrollere på staden om køyninga er alminneleg privat øvingskøyning eller ulovleg opplæring mot vederlag. Eit krav om å påleggje rettleiaren å setje seg inn i ansvaret som følgjer med øvingskøyning, vil kunne gi auka innsikt i viktigheita av ei slik rolle og dei pliktene som følgjer med.

Eg er einig med medlemene i komiteen i at det må leggjast opp til eit enkelt registreringssystem for elevar og rettleiarar viss det skal innførast eit slikt krav. Det er viktig at dette ikkje blir opplevd som ei byrde og dermed reduserer omfanget av privat øvingskøyning. Ei enkel registreringsordning er òg Vegvesenets intensjon, og korleis dette kan gjennomførast, vil bli greidd ut nærare i det komande forskriftsarbeidet.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kirsti Leirtrø (A) [11:48:32]:** I grunnlaget for proposisjonen er det henvist til en rekke utredninger, rapporter og uttalelser. De er fra 1998, 2001, 2009, 2013 og 2015. Da Vegdirektoratet sendte dette forslaget ut på høring, var det 3. juli 2016, med svar i oktober 2016. Først nå kommer saken til Stortinget, og mye kan ha endret seg på fire år. Mener statsråden at disse utredningene er grunnlag nok for at informasjonen vi får, er tidsriktig med tanke på det tidsperspektivet som nå er blitt nevnt?

**Statsråd Knut Arild Hareide [11:49:24]:** Eg opplever at det grunnlaget som ligg for denne saka i Stortinget, er veldig godt. Dette er kjente problemstillingar. Me veit at det har vore bl.a. ulovleg køyning, som me ikkje ønskjer. Som eg òg nemnde i innlegget mitt, har politiet vore veldig tydeleg på at det er ei reell utfordring med kontrollar. Me er no i 2020, og dette med ei enkel registrering er en-

klare i 2020 enn det var i 2005 eller i 1998, som representanten Leirtrø nemnde i starten av sitt innlegg.

Så ja, eg opplever at denne problemstillinga er grundig utgreidd. Dette har det vore jobba med over lengre tid, både frå Vegvesenets side og gjennom høyringa som har vore i saka. Det gjer meg trygg på det grunnlaget som Stortinget har i dag.

**Kirsti Leirtrø (A) [11:50:26]:** Når en innfører nye ordninger og pålegger folk kostnader, må en være sikker på at det virker slik formålet er. Det står også i saken at en forskriftsendring eventuelt vil sendes på høring. Vil statsråden sørge for det, slik at vi får oppdatert kunnskap? Ser statsråden andre tiltak en kan iverksette for å få bort de useriøse, ulovlige kjøreskolene?

**Statsråd Knut Arild Hareide [11:51:08]:** Det kan innførast ei slik forskrift. Og ja, me vil ha ei eiga høyring. Statens vegvesen vil ha det viss me går i gang med det arbeidet. Det meiner eg er naturleg, òg for å sikre det Stortinget no er oppteke av, at om me innfører dette, skal det vere enkelt og lite byråkratisk. Det er eit fleirtal i komiteen for dette, og Sosialistisk Venstreparti har òg slutta seg til det i løpet av debatten.

Det blir opna for fleire verkemiddel i dette forslaget. Det er eit forslag om å føre tilsyn med godkjenningsspliktig opplæring. Ein går òg inn med eit mulktssystem som eg meiner er eit godt tiltak. Det er mogleg med tvangsmulkt. Det ligg fleire verkemiddel som me vil sjå på, men me vil òg sjå på det som Stortinget no opnar for: eit registreringssystem.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:52:27]:** Jeg er veldig fornøyd med at statsråden bekrefter at man skal finne en enkel og effektiv løsning hvis man skal gjøre dette, og bruke den muligheten. Men det har kommet fram at noen er bekymret for at de endringene som foreslås, kan bety at man får mindre mengdetrening, og at det blir mer trøblete for folk. Jeg vil gjerne at statsråden bekrefter at dette ikke betyr at man mellom foreldre og barn – eller andre som øvelseskjører – vil oppleve mindre mengdetrening enn man gjør i dag, og at det ikke blir vanskeligere å gjennomføre mengdetrening, for det er ikke tvil om at mengdetrening er veldig viktig og veldig bra.

**Statsråd Knut Arild Hareide [11:53:07]:** No blir det opna ei moglegheit for at me kan gjere dette – det er det lova i dag slår fast. Eg har lyst til å vere veldig tydeleg: Viss me gjer dette, er det nettopp for at me skal unngå at mengdetreninga går ned. Me har ein god tradisjon for god øvingskøyning i Noreg. Det er noko som gjer at trafikksikkerheita blir varetatt. Me må vareta det på ein god måte. Men det er, som representanten Hoksrud sa

veldig godt i sitt førre innlegg, nokre utfordringar med bl.a. kontroll. Det vil me sjå på, og eg lovar at om me kjem med dette, skal me gjere det på ein enkel og ubyråkratisk måte som ikkje har konsekvensar for mengdetreninga i øvingskøyninga.

**Arne Nævra (SV) [11:54:07]:** Ut fra de signalene vi får fra statsråden, tyder alt på at de forskriftene som blir utarbeidet, tar opp i seg de signalene som kommer fra salen, og som selvfølgelig kommer fra flertallet i innstillingen. Da venter vi at det skal bli enkelt, og at det skal være lett for folk å registrere seg.

Jeg hadde lyst til å spørre statsråden om følgende: Hele opposisjonen i komiteen peker på at dette ikke er tilstrekkelig. Det kan absolutt være andre grep som skulle vært tatt for å komme i hvert fall svart arbeid til livs. Har statsråden noen tanker om andre grep som kan få ned den useriøse øvingskøyningen eller kamuflerte opplæringskøyningen som politiet har avdekket?

**Statsråd Knut Arild Hareide [11:55:01]:** Eg høyrde representanten Nævra ta opp dette i sitt innlegg, og eg opplevde at han gav meg tid nesten til etter 2021 med å kome med den typen forslag. Det kan godt vere eg gjer det tidlegare, for dette er noko me absolutt bør følge nøye med på. Det ligg fleire verkemiddel i det som Stortinget vedtar i dag. Eg har lyst til å peike på nokre av dei: Etter forslaget skal det kunne førast tilsyn med godkjenningsspliktig opplæring òg hos aktørar som ikkje har fått godkjenning og dermed driv ulovleg. Lovendringa opnar opp for at ein kan gi tvangsmulkt til den typen aktørar. Vidare vil den typen drift òg kunne meldast til politiet.

Så her ligg det moglegheiter for eit betre tilsyn og ei betre godkjenningssystem. Samla sett fattar Stortinget veldig kloke vedtak i dag.

**Arne Nævra (SV) [11:55:58]:** Jeg takker for svaret. Jeg synes det kommer litt interessante signaler fra den nye statsråden om samferdsel. Vi har gjennom ganske mange år hatt to statsråder som ikke har vært spesielt opptatt av kontroller av uregulert arbeidsliv, f.eks. Vi har tatt det opp mange ganger i salen. Jeg er veldig spent på hva statsråd Hareide vil ta tak i videre framover på områder som grenser opp mot dette saksområdet, som går på kabotasjekjøring eller lønns- og arbeidsforhold innen samferdsel, som er ganske alvorlig.

Dette er vel nesten mer en kommentar enn et spørsmål fra meg, men skal det avrundes med et spørsmål, må det være: Ser statsråden på den delen som en alvorlig og viktig del av norsk samferdselspolitikk framover?

**Statsråd Knut Arild Hareide [11:56:55]:** Eg har lyst til å leggje til at det var tidlegare statsråd Jon Georg Dale

som la fram denne saka. Det synest eg han fortener ros for. Det er ei sak som er godt utarbeidd, og som det er eit godt grunnlag for.

Når det gjeld kabotasjeutfordringa i denne sektoren, har eg opplevd – òg då eg ikkje var statsråd – at det er eit sterkt engasjement i Stortinget. Dette er saker me bør jobbe breiare med. Me bør jobbe opp mot EU med denne typen problemstillingar. Det er vårt ansvar – me som jobbar med denne sektoren – å gjere det, og eg er glad for dei signala som òg Stortinget kjem med knytt til desse problemstillingane.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Morten Stordalen (FrP) [11:57:51]:** Det er ikke noen tvil om at Fremskrittspartiet både i og utenfor regjering har vært opptatt av trafikksikkerhet og kontroller. Det tror jeg Nævra og SV kan merke seg, og kanskje også har fått med seg, men det er fort gjort å glemme. Hver gang vi diskuterer samferdselspolitikk i denne salen, er vi opptatt av trafikksikkerhet – det sier i hvert fall alle partier. Derfor sier Fremskrittspartiet at det er helt greit, så lenge det er en enkel mobilapplikasjon som kan bidra til å hjelpe på for å unngå useriøs og rett og slett trafikkløslig opplæring.

Arbeiderpartiet snakker om et anstendig, seriøst og trygt arbeidsliv. Det er også Fremskrittspartiet for. Derfor synes vi det er lite byråkratisk med en enkel mobilapplikasjon, noe jeg er ganske sikker på at statsråden og regjeringen tar med seg i det videre arbeidet.

Senterpartiet snakker om trafikksikkerhet og at nullvisjonen er hovedprioriteringen. Det er det for samtlige partier her på Stortinget, tror jeg. Da er det også litt merkelig at Senterpartiet ikke synes det er greit med en liten, enkel mobilapplikasjon, at det kanskje kan hindre useriøs trafikkopplæring.

Hvis det er noe vi kan gjøre for å sørge for en god trafikkopplæring, er det at de som skal lære folk å kjøre bil ute i trafikken, har god kompetanse. Det er første bud. Fremskrittspartiet er faktisk for at det skal være trygt og godt. Det handler også i stor grad om, jeg ser det mange steder, at elever blir sendt til oppkjøring på trafikkstasjonen med for dårlig kompetanse og stryker, og således påfører store køer og lange ventetider for dem som har fått en trygg og god opplæring.

Så for Fremskrittspartiet er ikke dette et problem. En enkel mobilapplikasjon tar noen sekunder å legge inn, og så er det helt i orden. Det er det minste vi kan gjøre av hensyn til trafikksikkerhetsarbeidet og et trygt, godt, anstendig og seriøst arbeidsliv.

**Sverre Myrli (A) [12:00:06]:** Da jeg hørte innleggene til Hoksrud og Stordalen, kom jeg til å tenke på den legendariske stortingsrepresentanten Olav Oksvik, som vel var den som skulle holde innlegg, og i margen i manuskriptet sitt skrev følgende: svakt argument, hev stemmen!

Det var da voldsomt som det gikk an å svinge seg om en liten uenighet i komiteen. Jeg vil understreke at Arbeiderpartiet og Senterpartiet støtter alle lovendringene, med ett unntak, og det gjelder altså muligheten for regjeringen til i forskriftsform å bestemme at det skal være en registreringsplikt av ledsager ved øvelseskjøring, altså den som har førerkort og øvelseskjører. Jeg vil bare understreke at det i lovteksten står:

«Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om øvingskjøring, fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner og stille krav til elev og ledsager.»

Det er jo nærmest en blankofullmakt til regjeringen. Det står ikke noe sted i lovteksten eller i proposisjonen, som Stordalen nå sier, at dette er gjort på noen sekunder i en mobilapplikasjon. Det er ingen modell for dette. Hadde det ikke da vært mer fornuftig å utarbeide en modell? Vi er ikke avvisende til det å utarbeide en modell, og så eventuelt komme med lovendringer, hvis det er nødvendig. Dette synes jeg det blir voldsomt mye støy ut av.

Når det gjelder problemet med dem som tar seg betalt for å øvelseskjøre, for det er et problem, vil jeg bare si til Jon Gunnes, som brukte begrepet «useriøse aktører i bransjen»: Nei, det er ikke det det dreier seg om. Dette er ikke aktører i bransjen. Dette er folk som driver ulovlig, som også samferdselsministeren sa. Og hvis det er sånn at Vegvesenet og politiet ikke i dag har mulighet til å gripe inn mot de personene som driver med ulovlig øvelseskjøring mot betaling, får vi vel gjøre noe med det, da.

Jeg har ikke oppfattet at dette er et problem rundt omkring i landet. Er det et problem i Sveio? Er det et problem i Sørreisa? Nei, jeg har registrert at dette først og fremst er et Oslo-problem. Tar jeg feil, blir jeg gjerne korrigert på det, men spørsmålet er da om vi skal innføre et system for hele landet der alle som skal være ledsagere ved øvelseskjøring, må registrere seg.

Nå er jeg i hvert fall sikker på at samferdselsministeren og hans folk i departementet og i direktoratet har merket seg engasjementet i Stortinget, og at hvis det blir en ordning, blir det en enkel og praktisk ordning.

**Bengt Fasteraune (Sp) [12:03:18]:** Ordningen med å ha med seg noen på øvingskjøring har fungert særdeles godt rundt omkring i hele landet i mange, mange herrens år. Det er nesten litt som når folk skal gå på jakt første gang og har med seg en bestefar, far eller noen man er trygg på. De skal vise hvordan det skal gjøres,

hvordan man kan beherske bilen og beherske trafikken. Dette har vært et tillitsforhold mellom den som er ledsager, og den som kjører.

Jeg har skjønt – og jeg var faktisk ikke klar over at det var et stort problem, slik representanten Myrli sa – at det er noen som skor seg på det og prøver å skjule en virksomhet de ikke har hjemmel for å drive, ved at de tar betalt fra enkelte. Er det virkelig slik, når det i 95 pst. av tilfellene fungerer aldeles greit, at man skal lage en regel med store fullmakter, som også representanten Myrli beskrev, og si at bare vi registrerer det på en app er det greit? Statsråden sa selv at det er massevis av virkemidler i denne loven utenom denne paragrafen som gjør at man kan gå inn og kontrollere om disse virksomhetene driver ulovlig eller ikke. Å lage et byråkrati som skal gjelde for alle, bare fordi noen få bryter regelen, og å lage det til en stor sak om at Senterpartiet og Arbeiderpartiet ikke er opptatt av arbeidsfolk, er med all respekt bare tull. Det er bare tullprat det der. Det er ikke slik at vi skal lage regler for alle for å kunne ta de få. Det må da kunne gå an å finne ut på andre måter om folk driver med ulovlig virksomhet i dette landet.

Ellers synes jeg at resten av det som foreslås i loven, er særdeles bra. Det som kanskje er mest bekymringsfullt, er at det ikke har vært lover og regler som gjør at folk følger opp den utdanningen de kanskje tok for 30 år siden, med et helt annet trafikkbilde. Det er klart mulighet for at det er folk som kanskje ikke har fulgt helt med i svingene, og her har man mulighet til å gi dem et bedre tilbud, og til at de faglige lederne klarer å følge opp de ansatte de har på sin kjøreskole. Det er svært positivt og mye viktigere enn akkurat denne ledsagerregistreringen på en enkel mobilapp.

**Presidenten:** Presidenten vil gjøre oppmerksom på at «tull» og «tullprat» ikke er å anse som god parlamentarisk språkbruk.

**Morten Stordalen (FrP) [12:06:34]:** Representantene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har ikke hørt at dette er et problem. Nei vel, men hvis man har samtalt med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og lest litt fra høringene og fra møtet med dem, har man kanskje hørt at det rett og slett har vært et stort problem, for de er bekymret for at det er for mange useriøse aktører. Det er krevende, og man konkurrerer bl.a. ikke på like vilkår. Og når trafikkskolene selv etterlyser det, mener jeg det kanskje er grunn til å lytte litt. Så skal man finne balansen, og det er det flertallet her gjør.

Det er mulig det var et problem før Fremskrittspartiet, som brukte digitale løsninger og tenkte digitalt, kom i regjering sammen med de andre borgerlige partiene, fordi vi ser framover og bruker teknologien. Hvis man skulle forholdt seg til tidligere regjeringers politikk

og fortsatt sitte med planarbeid, skjer det i hvert fall ingenting med hensyn til trafikkskolenes forhold og de elevene som skal kjøre opp, eller med hensyn til å fuske på prøver. Man ville kanskje også hatt enda lengre køer framover, fordi man stadig skal utrede og legge nye planer for å finne ut hva man skal, istedenfor å handle.

Dette er ikke noen blankofullmakt, som det blir påstått fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Jeg er ganske sikker på at statsråden har fått med seg signalene fra komiteen. Det står heller ikke at dette er noe man skal, men noe man kan, i forskrift – som også statsråden selv har redegjort for her.

Flertallet er klare på én ting: Dette er enkle løsninger og tilnærminger som også bransjen selv ber om. Flertallet er også opptatt av trafikksikkerheten, ikke minst for de unge sjåførene som skal ut i arbeid. Jeg er helt sikker på at det å kunne bruke noen sekunder på å registrere seg kanskje også vil øke fokuset, slik at foreldre og elever er fokusert på å få en trygg og god opplæring hos seriøse aktører i et anstendig arbeidsliv.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:08:47]:** Jeg kan jo starte med sitatet fra Olav Oksvik, e.l. – jeg er ikke helt sikker på om jeg fikk det med meg, det gikk litt fort i svingen! Jeg tror verken representanten Myrli eller representanten Hoksrud helt har det i seg at vi er lavmælte når vi står på Stortingets talerstol, men det kan være fordi vi er glad i å sørge for at alle hører hva vi faktisk sier.

Så til det vanskelige med denne appen: Det er litt morsomt å gå inn og se på et par av forsikringsselskaperne – de har en app hvis du skal øvelseskjøre. Blant annet If og Gjensidige har en app hvor du kan gå inn. Så det er nok ikke så veldig vanskelig å fikse dette – jeg tror det går veldig bra. Den unge generasjonen er veldig god på apper, de fikser sånne ting. I løpet av noen korte sekunder er dette på stell.

Så registrerer jeg at representanten Myrli sier at dette er et Oslo-problem. Jeg er ikke sikker på om Telemark er å definere som Oslo, men vi har i hvert fall hatt et stort problem der nettopp med dette, at man kommer til trafikkestasjonene og skal ha oppkjøring, og så har man altså ikke kompetansen og har fått opplæring av noen som ikke skal drive med det. Det er det useriøse arbeidslivet, som jeg faktisk mener at det er viktig å prøve å gjøre noe med.

Så er jeg enig i at det er ikke sikkert at dette er den komplette løsningen, at man løser alt, men det er i hvert fall et forsøk på å gjøre noe. Representanten Myrli sier at dette ikke er noe stort problem. Det er i hvert fall sånn at både Statens vegvesen og politiet sier at det er et problem, og da er det i hvert fall rart at man ikke har noen egne forslag, men bare tenker å stemme imot.

Jeg synes dette er en god middelløsning for et parti som egentlig ikke er glad i byråkrati og den type ting. Vi

er tilfreds med at man nå finner en løsning som skal være effektiv og enkel å håndtere. Det blir lite byråkrati, og ungdom og voksne i dag fikser dette utrolig enkelt. Som sagt, det finnes apper der i dag. Jeg er sikker på, og statsråden har også garantert, at det kommer en god løsning hvis det blir innført, og det er jeg helt sikker på at det kommer til å bli. Det handler om trafikksikkerhet, som representanten Stordalen var opptatt av. Vi skal fortsette å være et av de beste landene i verden på opplæring, vi skal sørge for at man jobber mot nullvisjonen, og så har vi litt forskjellige virkemidler av og til når det gjelder hva som skal til for at vi skal nå den visjonen.

**Jon Gunnes (V) [12:11:29]:** Representanten Bengt Fasteraune prøver å si at vi ikke snakker helt troverdig når det gjelder vår situasjonsbeskrivelse av det vi opplever som Senterpartiets holdning til dette spørsmålet. Bengt Fasteraune snakker om at det bare er noen få vi skal ta med denne registreringen. Da forundrer det meg litt at man i § 27 snakker mye om tilsyn av de opplæringsinstitusjonene som vi har i dag. Man må faktisk passe på, for det er ikke alle som har et lovlig opplegg rundt sin opplæring. Derfor forundrer det meg at man går på privat øvelseskjøring. Det er veldig viktig, synes jeg, at man nå også har høyere tilsynsgrad når det gjelder kjøreskolene. De fleste er helt klart seriøse, men vi må ta unntakene. Vi må ta dem med tanke på lovligheten av deres opplæring – og ikke minst svart arbeid, som er arbeidskriminalitet, noe som jeg ser meget alvorlig på.

**Sverre Myrli (A) [12:13:18]:** Jeg er helt enig med representanten Hoksrud i at det er helt greit å bruke stemmen og vise engasjement fra talerstolen, men det må jo også være noe innhold i det vi framfører fra talerstolen. Jeg må si at jeg er overrasket over at dette ble en så stor debatt. Hvis det at folk driver såkalt øvelseskjøring og tar betalt for det, er et kjempestort problem i Oslo, i Telemark og andre steder, er det for meg uforståelig at det ikke er slått hardt ned på. Fremskrittspartiet har hatt samferdselsministeren i seks og et halvt år – hvis dette er et stort problem, hvorfor er ikke de folkene tatt? De driver åpenbart helt ulovlig og i strid med alle lover og regler. Det er det som er mitt og Arbeiderpartiets poeng. Det er entydig forskning på at det er svært viktig med mengdetrening når en skal ta førerkort og bli en god fører. Vår bekymring er at det lages et system som gjør det vanskeligere med øvelseskjøring, og at det dermed blir mindre mengdetrening, mindre øvelseskjøring.

Vi er usikre på om det er et poeng å gi en slik vid fullmakt til regjeringen når det åpenbart ikke er en modell. Det er ingen app der ute som nå kan tas i bruk til dette, og det er åpenbart ikke noe problem for foreldre som

skal øvelseskjøre med sønnen eller datteren, og som skal gjøre det mange ganger, for de vil åpenbart registrere seg. Men vil alle andre som skal øvelseskjøre av noe kortere varighet, gidde å registrere seg for å øvelseskjøre en gang eller to med en naboundom eller noen i familien som er interessert i å øvelseskjøre?

Jeg er for det første overrasket over at Fremskrittspartiet har gjort et så stort nummer av dette, og så er jeg overrasket over at de ikke har satt inn flere virkemidler for å ta de kjeltringene som holder på med denne organiserte øvelseskjøringen for betaling. Og så vil jeg understreke én gang til at Arbeiderpartiet langt ifra er motstandere av å finne virkemidler for å ta dem som holder på, om det er i Telemark eller andre steder. Vi frykter altså at det skal lages et system, og at resultatet av det blir at det blir mindre øvelseskjøring, mindre mengdetrening. Det er i hvert fall ikke bra for trafikksikkerheten og kjørekunnskapen til ungdommene som skal ta førerkort.

**Kirsti Leirtrø (A) [12:16:08]:** Først og fremst blir vi i Arbeiderpartiet kritisert for at vi ikke kommer med egne forslag. Vi har på Stortinget kommet med en rekke egne forslag i kampen mot svart arbeid, bl.a. når det gjelder skattemyndighetene og større kontroller på veien. Når vi skal innføre en ordning, må vi være sikre på at den virker. Hvis det hadde vært sånn at om alle foreldre og ledsagere registrerte seg, så hadde alt svart arbeid blitt borte, da hadde det vært greit. Men erfaringene fra Sverige tilsier at det ikke er noe mindre svart arbeid der. Der registrerer de seg, og vi har fått tilbakemeldinger fra foreldre og de som skal kjøre opp, om at dette er tungvint og vil gjøre at de får mindre mengdetrening. Derfor er vi skeptiske til denne innføringen.

Så er vi beroliget av at statsråden sier «viss det skal innførast eit slikt krav», og av at det blir en høring på de forskriftsendringene som eventuelt kommer.

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

**Morten Stordalen (FrP) [12:17:36]:** Representanten Sverre Myrli står her og spør om hvorfor Fremskrittspartiet – med samferdselsminister – ikke har gjort noe med dette før. Det er jo nettopp derfor denne saken ligger her i dag, den er fremmet av nettopp Jon Georg Dale, som var samferdselsminister for Fremskrittspartiet i regjeringen. Og det er nettopp derfor dette er ett av mange tiltak som er gjort de siste årene etter 2013 for å bekjempe kriminalitet langs norske veier.

Når det blir framhevet og bedyret her at dette går ut over mengdetreningen, har Arbeiderpartiet svært liten tillit til norske innbyggere og norske foreldre, som i hovedsak kjører med barna sine. Det å kunne registrere

den enkelte på mobilapp har Fremskrittspartiet tillit til at foreldre vil gjøre for å øvelseskjøre med barna sine, som er de som i all hovedsak gjør dette. Dette er ett av tiltakene som også kjøreskolene er for, for å sørge for at det er et nytt verktøy i verktøykassa for å kunne bekjempe og bli kvitt useriøse aktører som bedriver ulovlig opplæring mot vederlag.

**Statsråd Knut Arild Hareide [12:18:51]:** Eg skal ikkje dra ut debatten, men når nokon spør kvifor me ikkje har hatt fleire kontrollar, kvifor ikkje fleire er tatt, er det noko av problemet, og det seier politiet sjølv. Dei veit ikkje om dette er privat øvingskøyning eller om det er ulovleg opplæring mot vederlag. Det er bakgrunnen for at me ønskjer dette.

Så har eg òg lyst til å seie at denne sektoren har no vist ei evne til nettopp – og eg har lyst til å vise til eksempel som Entur og førarkort på app – å få til gode løysingar. Eg trur det er veldig få 16–17-åringar som ikkje er villige til å hjelpe foreldra sine med å laste ned ein app for å få lov til å drive føreropplæring ved hjelp av foreldra på ein god måte.

Så har eg lyst til å understreke, som eg har sagt tidlegare: Me har no fått ei moglegheit gjennom det vedtaket Stortinget gjer i dag. Da sender me det ut på høyring og tar med oss innspela, og eg lover eit veldig enkelt system dersom me innfører dette.

**Presidenten:** Representanten Bengt Fasteraune har hatt ordet to ganger tidlegare i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Bengt Fasteraune (Sp) [12:20:19]:** President, jeg beklager at jeg sier at folk driver med «tullprat» – det skal jeg ikke gjøre mer, for det gjør ikke folk i denne komiteen. Det er helt sikkert.

Jeg vil bare kommentere litt det som representanten Gunnes var inne på. Når det gjelder det han beskriver, at § 27 sier noe om ulovlig virksomhet av folk som driver med kjørepplæring, les: såkalte seriøse aktører, som kanskje folk oppfatter som seriøse aktører også, er vi helt enig i alt det representanten sa i sitt innlegg. Det er ikke det som er vårt poeng. Vårt poeng er denne registreringsplikten for den allmenne borger som skal være med datter eller sønn og ha noen kjøretimer for at de skal bli bedre til å kjøre bil. Alt det som går på ulovlig virksomhet, er selvfølgelig også vi helt enig i, på samme måte som representanten Gunnes forklarte i sitt innlegg.

**Presidenten:** Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidlegare i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:21:27]:** Jeg kunne ikke dy meg da jeg hørte representanten Myrli, for han var

overrasket over at man ikke hadde gjort noe. Som representanten Stordalen sa, er det nettopp det vi gjorde – det er derfor saken ligger i Stortinget i dag.

Så tenker jeg sånn at gjennom den debatten som har vært, har man fått noen klare avklaringer fra statsråden, og jeg håper at Arbeiderpartiet og Senterpartiet tenker seg om en gang til og snur, for det er aldri for sent å snu før vedtak er fattet.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [12:21:54]

*Interpellasjon fra representanten Arne Nævra til samferdselsministeren:*

«Både Riksvegutredningen fra Statens vegvesen (SVV) i 2015 og den siste utredningen fra SVV i oktober 2019 slår fast at to- og trefeltsveier i større grad oppfyller viktige samfunnsbehov i forhold til firefelts motorveier på mange riksveistrekninger. Ut ifra deres case-studier er det ikke funnet at det er mer nyttig med firefeltsvei med fartsgrense på 110 kilometer i timen enn to- og trefeltsvei med fartsgrense på 90 kilometer i timen der det er trafikk under 12 000 ÅDT. Årsaken til at Vegvesenet og Vegdirektoratet konkluderer med at to- og trefeltsvei er det beste alternativet, er lavere kostnader, større samfunnsøkonomisk nytte og bedre trafiksikkerhet.

*Vil statsråden vurdere skaleringen av nye riksveiprojekter i lys av Statens vegvesens klare konklusjoner og viktige miljøhensyn?»*

**Arne Nævra (SV) [12:23:00]:** Aller først vil jeg gjerne si at i denne interpellasjonen vil jeg verken polemisere eller gå til angrep på den nye statsråden, sjølsagt, sjøl om han nå representerer regjeringa i samferdsselssspørsmål.

Det forholdet som jeg tar opp i dag, og som også har konkretisert seg i et Dokument 8-forslag som nå ligger i transportkomiteen, er veldig alvorlig, og det er viktig. Det dreier seg altså om veibygging, størrelser, behov og prioriteringer. Saken dreier seg konkret om miljø, om klima og om masse penger, og det dreier seg om ny kunnskap, både fra forskningsmiljøene og fra departementets egen fagetat, Statens vegvesen. Valg av konsepter for veibygging på et tidlig stadium er viktig for kostnader, for klimagassutslipp og for miljø- og arealbelastninger.

Så har jeg lyst til å trekke inn litt historikk: Grunnlaget for inneværende NTP, riksveiutredningen i 2015, la opp en slags edruelig utbygging med en blanding av to- og trefeltsveier og noe firefelts motorveier. Men daværende statsråd fra Fremskrittspartiet og sittende regjering la utredningen til side og lagde sin motorveiplan i



stedet. Jeg mener å huske at dette grepet økte kostnadene med rundt 550 mrd. kr innen 2050. Enorme summer! Det var altså motorveiene som skulle prioriteres, ikke jernbanen, ikke fylkesveier, ikke trygge bruksveier i distriktene. Det var firefelts veier for 110 km/t som skulle binde landet sammen, ikke moderne, tosporet høyhastighetsbane.

Nye Veier AS ble opprettet som et verktøy for gjennomføringen av drømmen om firefelts motorveier i de store korridorene, mens Statens vegvesen på et vis ble vingeklippet. Dermed ble det satt i gang bygging av firefelts motorveier i de store korridorene, mot Kristiansand og Stavanger, det gjelder E18 og E39, og nordover mot Trondheim, og mot Sverige, altså E18 og E6. Dette skjer før det blir bygd moderne, tosporet jernbane i samme korridor, og i beste fall blir jernbanen bygd samtidig med firefelts vei. Da kan vi tenke på fellesprosjektet langs Mjøsa, og vi kan tenke på fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Tror man at dette vil øke eller minske biltrafikken? Det blir selvfølgelig en enorm stimulan til mer trafikk på disse veiene. Selvfølgelig gjør det det.

SV har vært av den mening at vi først burde fått en moderne tosporet jernbane i disse korridorene, og så skalert veien – etter behovet – etterpå. Det burde være en normal, logisk slutning. Jeg har selvfølgelig ingen vanskeligheter med å forstå at det ville vært uholdbart med en to- og trefeltsvei nedover i Vestfold, og nedover mot Telemark, uten at jernbanen er bygd først. Alle som har sittet i kø nedover mot Sørlandet, skjønner dette.

I tillegg til en stadig større klima- og miljøbevissthet i samfunnet, har det altså kommet nye utredninger som gjør det helt nødvendig å tenke nytt rundt bygging av firefelts motorveier. I oktober 2019, altså i fjor, kom det to grundige utredninger fra Statens vegvesen om fart og lønnsomhet for smalere firefelts motorveier i forhold til to- og trefeltsveier. Konklusjonen var at tofeltsvei med et og annet ekstra forbikjøringsfelt, også til tre felt, var langt rimeligere og gir helt marginalt dårligere framføring enn smale firefelts veier når gjennomsnittstrafikken er på opptil 12 000 ÅDT.

Både det å bygge motorveier for 120 km/t og det å la smal firefeltsvei for 110 km/t erstatte to- og trefeltsvei for 90 km/t er altså, ifølge Statens vegvesens utredning, ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette må jo transport- og kommunikasjonskomiteen merke seg, dette må statsråden merke seg, og stortingsflertallet må merke seg disse konklusjonene. Vi håndterer enorme pengesummer på veiutbygging i dette landet. En av de viktigste konklusjonene var at på strekninger med mindre enn 15 000 ÅDT vil en to- og trefeltsløsning greit klare trafikkavviklingen, altså opp til 15 000 ÅDT. En kan godt prøve å huske det framover, det er greit å ha det tallet.

NTNUs forskningsleder Gro Holst Volden påpekte i forbindelse med en presentasjon av en forskningsrapport i Oslo 4. februar i år at den viktigste måten å få ned kostnader på, er å velge rett konsept på et tidlig stadium, underforstått vurdering av veistørrelsen i KVVU-stadiet. Dette var basert på en følgestudie som ble gjort av Nye Veiers E18-utbygging Dørdal–Grimstad. Likevel har Nye Veier AS fått stadig nye, større oppgaver, og de er altså rigget for den oppgaven de er satt til, å bygge firefelts motorveier. Man har bestemt seg, på et vis, på forhånd, med potensielt store kostnader for klima og miljø, statskassen og bompengebetalt, uten at gevinsten er i nærheten av å veie opp for det. Det blir firefelts motorveier. Det er mantraet.

Bilistene betaler en stor del av kostnadene til nye motorveier. Bare i juni 2019 tror jeg de fleste i transportkomiteen husker at de garanterte for over 20 mrd. kr i bompenger, på fire prosjekter, her i salen. Statsråden har svart på to skriftlige spørsmål til meg i løpet av de siste ukene, både om historikken i veistørrelser og om hva som er planlagt av motorveier framover i forhold til trafikkmengden. Så vidt jeg kan forstå, framgår det av svarene at på de 22 strekningene som er åpnet fra 2013 og til nå, er fire under 12 000 ÅDT og åtte under 15 000 ÅDT.

Også framtidige prosjekter som ligger klare i løpet, kan tyde på at firefeltsveier velges på fem–seks prosjekter under 15 000 ÅDT i årene som kommer. På toppen av det hele har altså Nye Veier AS nylig tatt til orde for at smalere firefeltsveier kan gjennomføres helt ned til 8 000 ÅDT. Er vi da på ville veier? Det spørsmålet må vi stille oss.

Framtidige veiprojekter kan altså bli enda mer overdimensjonerte dersom vi ikke nå setter oss ned og tenker over hva vi gjør. Som forklaring på oversikten understrekes det i svaret fra statsråden at en alltid vurderer prognosene for trafikkbildet 20 år fram i tid. Men da må jeg spørre: Vil man ikke ta noen grep – ingen grep – for å få ned trafikken, slik at prognosene på et vis blir gjort til skamme? For det må vi, rett og slett.

Så hvordan står det til i andre land? Det er et nærliggende spørsmål. To- og trefeltsveier brukes i mange land i Europa – og det til langt høyere ÅDT enn i Norge. I Sverige er to forskjellige typer 2+1-veier i bruk. Rundt 300 km er klassifisert som motortrafikkvei. Disse har planfrie kryss og midtdeler, og da har de omtrent lignende sikkerhetsnivå som firefelts motorveier. I Tyskland har 2+1-veier faktisk vært i utstrakt bruk over tid for ÅDT mellom 15 000 og 25 000. Tenk på det! Høyeste observerte verdi er 30 000 kjøretøy per døgn.

Så til trafiksikkerhet: Statens vegvesen sier at to- og trefeltsveier med fartsgrense på 90 km/t på dagstrekninger gir om lag 10 pst. lavere ulykkesrisiko enn smale fire-

felts motorveier. Utredningen viser også at da Sverige økte farten på en del eksisterende motorveinett fra 110 til 120 km/t, økte personskadeulykkene med om lag 10 pst. på disse strekningene. Det er fortsatt sånn at fart dreper. Det skal vi ikke glemme, det skal vi ta med oss videre.

Forskning viser generelt at det er fysisk skille mellom kjøretningene som er viktig, ikke antall kjørefelt. Når farten øker, blir det flere og mer alvorlige ulykker. En firefelts motorvei for 110 km/t er derfor mer trafikkfarlig enn en to- og trefeltsvei for 90 km/t, når begge har midtdeler.

Derfor er konklusjonen min, som munner ut i et spørsmål: Vil statsråden vurdere skaleringen av nye riksveiprosjekter i lys av Statens vegvesens klare konklusjoner og viktige miljøhensyn?

**Statsråd Knut Arild Hareide [12:32:59]:** Eg vil takke interpellanten Arne Nævra for å invitere til ein spennande og viktig debatt for Stortinget. Min intensjon er ikkje minst at me skal byggje dei riktige vegane for framtida. Da er eg einig i det representanten Arne Nævra seier, at nettopp det med kva nytte desse vegane gir, har stor betydning. Sjølv sagt betyr trafikkikkerheit noko, det må me fokusere enda meir på framover, og sjølv sagt har kostnadene stor betydning.

Så har eg berre lyst til her i starten å trekkje fram tre dimensjonar som viser at dette òg reelt sett kjem til å vera viktig å fokusere på. Nå ser me altså at dei første førarlaus bilane kjem. Kva betydning har det for kva standard me treng, for kva kapasitet me treng? Der skal eg vere ærleg og seie at me har ikkje alle svara i dag, men det er all grunn til å tru at nokre av dei svara får me dei komande åra, og det må me ta med oss.

Me har òg hatt ei historie i vårt land der veksten i biltrafikken ofte har blitt betydeleg større enn me hadde føresett. Eit område som eg kjenner godt til, er strekningen mellom Lyngdal og Flekkefjord. Det var eit OPS-prosjekt som blei opna i 2006, og nå er me allereie i full gang med å planleggje ein ny veg i det området. Det synest eg viser at me ikkje har treft heilt godt, når me allereie 14 år etter må sjå på ein ny veg.

Det er òg viktig å sjå på den utviklinga me har når det gjeld nullutsleppsbilar i landet vårt. Tala frå januar viser at 43 pst. av alle nye bilar i dette landet var nullutsleppsbilar. Tala var endå høgare for februar. Det er òg ei utvikling som fortset.

Utfordringa med bompengesituasjonen i juni 2019, som me alle opplevde var krevjande, som òg interpellanten viste til i sitt innlegg, viser at me må byggje på eit riktig nivå. Det er til det beste for alle.

Det er ikkje tvil om at det er løyvd betydelege midlar til å byggje ut vegnettet i Noreg, bl.a. for å få betre fram-

kome og trafikkikkerheit. Me kjem framleis til å satse på utbygging av vegane våre for å leggje til rette for eit effektivt og framtidsretta transportsystem i Noreg.

Når me set av så store ressursar til investeringar i vegsektoren, meiner eg det er viktig at me tenkjer nøye gjennom korleis me får mest mogleg igjen for desse pengane. Samferdselsdepartementet har dei siste åra arbeidd aktivt med å sjå nærare på korleis me kan få mest mogleg veg igjen for pengane me investerer, med særleg vekt på å redusere kostnadene og auka nytten i framtidige vegprosjekt.

På bakgrunn av anbefalingar frå Statens vegvesen og Nye Vegar AS bad derfor Samferdselsdepartementet i mars 2019 Statens vegvesen om å greia ut nærare om smal firefeltsveg med 110 km/t bør innførast som ein eigen standard i vegnormalane. Tanken har bl.a. vore å sjå nærare på om smal firefeltsveg kan vere eit fornuftig alternativ til to- og trefeltsveg på strekningar med middels trafikk, og også om smal firefeltsveg kan erstatte full firefeltsveg på strekningar med noko høgare trafikk. Smal firefeltsveg kan vere aktuelt på strekningar som bind byar eller regionar saman, og der meirkostnaden i forhold til ein to-/trefeltsveg blir sett på som liten, eller at høg fart og høg standard kan bidra til samfunnsøkonomisk lønsemd.

Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen spesielt greie ut om smal firefeltsveg med fartsgrense 110 km/t bør innførast som eit alternativ til to-/trefeltsveg med fartsgrense 90 km/t på vegar i ÅDT-intervallet 6 000–12 000 bilar. Samtidig er Statens vegvesen bede om å greie ut om ein slik smal firefeltsveg kan innførast som eit alternativ til full firefeltsveg med fartsgrense 110 km/t der ÅDT-intervallet er 12 000–20 000 bilar.

Samferdselsdepartementet har samtidig presisert at det i utgreiinga er føresett at det skal gjerast vurderingar i kvart enkelt prosjekt om alternativet med smal firefeltsveg har høgare samfunnsøkonomisk lønsemd enn alternativa full firefeltsveg eller to-/trefeltsveg. Tanken har vore at dette opnar for ein større fleksibilitet i praktiseringa av vegnormalane enn det me har i dag, nettopp for å få dei riktige vegane.

Samferdselsdepartementet bad om at utgreiinga av desse spørsmåla blei sendt på offentleg høyring, og Statens vegvesen sende si utgreiing om smal firefeltsveg på høyring i oktober 2019, med høyringsfrist 10. februar. No jobbar Statens vegvesen med å sette saman høyringsuttalene, og dernerst vil saka bli sendt over til Samferdselsdepartementet for behandling så snart etaten er ferdig med arbeidet.

Eg skal ikkje føregripe kva Samferdselsdepartementet landar på i denne saka, og kva regjeringa landar på. Det finst argument både for og imot å innføre mogleg-

heit for smal firefeltsveg i norske vegnormalar. Eg vil på bakgrunn av utgreiinga frå Statens vegvesen og høyringsuttalene setje meg grundig inn i alle sidene av saka før eg tar ei avgjerd. Men eg kan forsikre om at spørsmål som har med trafikkisikkerheit, kostnader, trafikantnytte og miljøomsyn å gjere, vil bli tillagt stor vekt i dei vurderingane som blir gjorde.

Så tar Arne Nævra bl.a. opp riksvegutgreiinga i 2015, som konkluderte med at to-/trefeltsvegar i større grad oppfyller viktige samfunnsbehov enn firefelts motorvegar på mange strekningar. I riksvegutgreiinga frå 2015 blei val av vegstandard basert på vegnormalane som gjaldt på dette tidspunktet. Utgreiinga samanlikna derfor ikkje to-/trefeltsveg og firefelts motorveg på dei same strekningane.

Sjølv om det ikkje blei gjort nokon direkte samanlikningar i utgreiinga i 2015, blei dette gjort i motorvegutgreiinga frå 2016. Her viste utgreiinga at motorveg gav like god samfunnsøkonomi som eller betre samfunnsøkonomi enn to-/trefeltsveg for fire prosjekt, men i all hovudsak viste berekningane at to-/trefeltsveg hadde best samfunnsøkonomi.

Eg meiner dette er ein viktig debatt å ta. Korleis me byggjer riktig for framtida, er vårt ansvar. Me har no store satsingar på veg. Det er viktig at me da gjer dei kloke vurderingane. Som eg seier, er nettopp det perspektivet som går på økonomi, kva som gir den beste nytten, framkome, trafikkisikkerheit og miljøomsyn, det me må ta med oss.

Me byggjer nå for ei ny tid, der det kanskje blir andre vekstanslag, der – som eg òg seier – bilparken vår heldigvis blir betre og meir miljøvenleg, men der det òg kjem teknologiskift som gjer at den typen spørsmål reelt sett kan vere endå vanskelegare og utfordrande å svare på, og da er det viktig at me nettopp òg har ein større fleksibilitet.

**Arne Nævra (SV) [12:41:41]:** Jeg takker statsråden for svarene, sjøl om han kanskje ikke helt kommenterte i hvilken retning han vil gå. Men jeg liker at statsråden har en åpen holdning, og sjølsagt at han signaliserer at han skal bygge de riktige veiene. Så får vi se hva det innebærer etter hvert. Jeg savnet kanskje at statsråden foretok en liten sammenligning med tanke på vei i forhold til jernbane i de samme korridorene, og at han kommenterte rekkefølgen på utbyggingen av jernbane og vei som vi har vært vitne til. Det er ganske vesentlige spørsmål.

Statsråden nevnte også ny teknologi, og det er helt klart avgjørende viktig. Vi skal være foroverlent og ikke bakoverlent, vi skal tenke på ny teknologi, hva det innebærer. Og jeg tror nok vi kan si at det ikke nødvendigvis er autonomi, altså selvkjørende kjøretøy, som er det vik-

tige, men at bilene snakker sammen, som kan bety veldig, veldig mye. Det kan bety, slik alt tyder på, at bilene trenger mindre plass på veien. Det vil altså på et vis underbygge noe av den holdningen jeg har i disse spørsmålene.

Det hører også med i bildet at ikke-prissatte kostnader er lite vektlagt i samfunnsanalysene. Det gjelder arealnedbygging, større utslipp, høyere energibruk, osv. Uansett energikilde vil biler forårsake mye svevestøv og mye mikroplast fra dekkene. Det har nylig kommet fram nye tall: Det slippes ut 5 000 tonn mikroplast fra norske bildekk hvert år. Det spiller ingen rolle om det er elektriske biler eller fossilbiler; det slippes ut 5 000 tonn mikroplast fra dekkene våre. Dette havner sjølsagt i stor grad til slutt i havet.

Det er også sånn at energiforbruket øker kolossalt med økt hastighet, eksponentielt nesten over 90 km/t – presidenten ser at jeg kikker mot Fremskrittspartiets representanter i salen. Og det er klart at det vil bli en kamp om energien i framtiden, uansett hvilke biler vi har. Det blir en kamp enten det er elbiler eller fossilbiler. Sånn blir det.

Også fart betyr mye i modellene til samfunnsanalytikerne, dette med hva som er samfunnsøkonomisk lønnsomt – 110 eller 120 km/t betyr masse. Da kommer representantene Hoksrud og Johnsen og de andre fort fram: Det gir bedre samfunnsøkonomi. Men det er altså store haker ved det, både hensynet til trafikkisikkerhet og hensynet til utslipp. Og jeg må vel spørre på nytt: Burde ikke slike avgjørende forhold, ikke-prissatte hensyn, faktisk telle mer i veiplanleggingen?

**Statsråd Knut Arild Hareide [12:45:04]:** Eg er einig med representanten Nævra nettopp når han peikar på at dette ikkje berre gjeld det at bilane kan bli sjølvkjørande, men òg den teknologiutviklinga som ligg føre, og kva kapasitet me treng. Det gjer at me i realiteten får nye moglegheiter og må sjå på analysane våre på ein ny måte.

Det er ikkje tvil om at eg synest dette med smal firefeltsveg er spennande, for det er ei reell moglegheit til å treffe betre. Den strekninga som har det i dag, er Grimstad–Kristiansand. Det blei i si tid gjennomført som eit OPS-prosjekt. Da har eg lyst til å presisere at vegbreidda er akkurat den same, men det er vegskuldra som er annleis, og òg partiet mellom dei to banene som møtest. Eg legg òg merke til at både Statens vegvesen og Nye Vegar peikar nettopp på moglegheitsbildet her.

Signalet frå meg er at her har me ikkje konkludert, men at eg synest nettopp perspektivet med nye, smale firefeltsvegar absolutt gir oss nokre moglegheiter me bør sjå på. Nå skal me få arbeidet frå Statens vegvesen ferdig før me behandlar det. Smalare firefeltsveg handlar jo òg

om at me bruker mindre areal, som er ei reell utfordring som representanten Nævra tar opp, og som òg går på jordvernsspørsmål knytte til utbygging.

Så til spørsmålet om veg og jernbane: Ja, me har nå hatt nokre prosjekt. Me hadde Mjøs-prosjektet der me bygde veg og jernbane saman, me har fellesprosjektet Ringeriksbanen, vestpå har me òg K5-prosjektet Arna–Stanghelle og vidare derfrå som byggjer veg og jernbane saman. Me må nettopp gjere oss evalueringar av det. Men strukturen slik han er i Noreg i dag, er at me treng både meir veg og meir jernbane for å lykkast med dette.

For å summere opp: Dette meiner eg er eit veldig viktig og spennande arbeid, og det er meir krevjande enn det var berre få år tilbake i tid, gjennom den utviklinga me ser. Det gjer det desto viktigare å prioritere dette arbeidet. Derfor ser eg fram til å ta fatt på det arbeidet som no Statens vegvesen har slutført, og som har vore på høyring, for å konkludere rundt det.

**Helge Orten (H) [12:48:17]:** Jeg vil få lov til å takke interpellanten for å reise en interessant debatt. Det er en interessant debatt både ut fra et faglig ståsted og også ut fra et prioriteringsspørsmål, sett framover. Så vil jeg også takke interpellanten for at han så tydelig understreket den massive satsingen vi har hatt på samferdsel siden 2013, på jernbane, men ikke minst på vei, med over 80 pst. økning i denne perioden. Vi ser også at vi har fått et representantforslag fra den samme representanten, med flere, levert til komiteen, så dette er en debatt som vi sånn sett får rikelig anledning til å komme tilbake til i komitéarbeidet.

En av de store utfordringene i samferdselssektoren har vært betydelige kostnadsøkninger for prosjekter fra de kommer inn i Nasjonal transportplan, til de blir gjennomført og ferdigstilt. Derfor er det ikke nok å bevilge mer penger til veibygging, vi må også gjennomføre reformer slik at vi kan få mer igjen for hver krone som blir brukt. Etableringen av Nye Veier har vært et slikt tiltak, som har vist at det går an å tenke nytt. Forutsigbare bevilgninger og økt involvering av entreprenørene i den tidlige planleggingsfasen har bidratt til økt innovasjon, redusert risiko og lavere kostnader. Det nytter altså å tenke nytt og utfordre både eksisterende veinormaler og etablerte måter å jobbe på.

Statens vegvesen endrer nå sin organisering, og målet må være at fagmiljøer i både Nye Veier og Statens vegvesen kan utfordre hverandre og bidra til å utvikle norsk veibygging ytterligere. Jeg har stor tro på at dette vil gi gode resultater for begge organisasjonene og bidra til å øke samfunnsnyten i prosjekter.

Vi ser også at bruk av offentlig-privat samarbeid, OPS, gir betydelige innsparinger og bidrar til at vi får mer igjen for hver krone som blir benyttet til veibygging.

Så er det viktig å se investering, drift og vedlikehold i sammenheng. Det gir et bedre og mer helhetlig bilde av prosjektets livsløpskostnader samtidig som det bidrar til mer langsiktige investeringer med en høyere total nytte. Men en slik tilnærming forutsetter at forventet langsiktig utvikling i trafikken legges til grunn når veiene skal dimensjoneres. Det er ikke god samfunnsøkonomi å bygge veier som er underdimensjonert, og der det må iverksettes nye tiltak kun få år etter at prosjektene er ferdigstilt. Høyres grunnleggende utgangspunkt er at veiene må dimensjoneres ut fra behovet. Det betyr at det bygges firefeltsveier der det er behov for det, og to- og trefeltsveier der det er riktig. Etter vår mening må det gjøres en konkret vurdering i hvert enkelt prosjekt, der den løsningen som gir størst samfunnsnytte, blir valgt.

Det er positivt at både Statens vegvesen og Nye Veier AS har utredet smal firefeltsvei med 110 km/t som et alternativ til dagens to-/trefeltsveier med 90 km/t der trafikkgrunnlaget er mer moderat, og at det blir vurdert om dette bør etableres som en egen standard i veinormalene. Vi er positive til at det etableres økt fleksibilitet i veinormalene på dette punktet. Det forutsetter selvfølgelig at trafiksikkerheten er godt ivaretatt, og at samfunnsnyten av prosjektene bedres, det vil si at den økte nytten av smal firefeltsvei er høyere enn den eventuelt økte kostnaden. Det er en vurdering som må gjøres i hvert enkelt prosjekt.

Så registrerer jeg videre at interpellanten er motstander av firefeltsveier og ønsker å bygge to- og trefeltsveier uten å ta tilstrekkelig hensyn til det framtidige behovet. Vår tilnærming bygger på at veiene må dimensjoneres ut fra et langsiktig behov, og at ordinær firefeltsvei eller smal firefeltsvei kan være et godt alternativ til to-/trefeltsveier, men at dette må baseres på konkrete kostnute-vurderinger i hvert enkelt prosjekt.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:52:39]:** Representanten Nævra tar opp en problemstilling. Jeg skjønner at han er veldig opptatt av at han ikke vil bygge firefeltsvei. Egentlig kunne man kanskje tenke at han heller ville hete «Snævra», for det handler faktisk om at han ønsker å innsnevre og ha mindre firefelts motorvei i dette landet, og vil ha to- og trefeltsvei. Når man prater om prosentregning eller om gjennomsnitt, er det ganske morsomt, for prosentregning handler om hva man tar utgangspunkt i. 10 pst. kan høres veldig mye ut, men hvis man ser på ulykkene, er det veldig lite. Eller for å si det sånn: Hvis man har 20 grader i fryseboksen og 20 grader på komfyren, blir det i hvert fall veldig kaldt, og det kan bli litt varmt, men gjennomsnittet er at det er null. Jeg er ikke sikker på om det vil være greit å bruke 60 grader isteden, det ville satt mer fyr i personen enn 20 grader, for det er jo greit.

Jeg mener man må se hva dette egentlig dreier seg om. Jeg mener det er fantastisk bra å få smale firefeltsveier – det er like god veibredde, det er litt smalere på midten og litt smalere på siden – hvis alternativet er å bygge en to- eller trefeltsvei. Det høres ut som at hvis man bare bygger to- og trefeltsveier, er det ingen problemer. Da tør jeg minne denne forsamlingen om hvordan det var å kjøre nedover i Buskerud, å komme til Drammen og stoppe omtrent når man kjørte inn i tunnelen, for der var det bare ett felt videre, eller å kjøre nedover i Vestfold da man under rød-grønne regjeringer bygde litt klattvis og delt. Men nå har vi fått noen som tenker helhetlig og skikkelig. Det er bare å reise til Bamble og se hvordan man bygger der, slik man endelig bygger når Fremskrittspartiet sitter med samferdselsministeren. Da bygger man en skikkelig firefeltsvei – litt smalere, men en god vei. I går møtte jeg et par som akkurat hadde kjørt på den veien og syntes det var en fantastisk herlig vei å kjøre på. Man tenker litt annerledes og bygger litt annerledes.

Nå skal komiteen til Telemark. Jeg gleder meg til å ta med meg representanten Nævra, for da skal vi se på den gamle Breviksbrua der. Og så er det den brua som sto ferdig i 1996, som ble bygd som en tofelts bru istedenfor firefelts, fordi prognosene sa at det ikke ble så stor vekst i trafikken. Realiteten var at ti år etterpå var veien for dårlig, og man måtte bygge en ny vei ved siden av. Nå skal man bygge en ny bru ved siden av den brua som er der i dag. Det betyr at da får vi tre bruer. Jeg er ikke sikker på om det er veldig bra, verken for miljøet eller for dem som er opptatt av dyrket mark. Det kan hende det er smart å gjøre det ordentlig med en gang, og det er det Fremskrittspartiet er opptatt av. Derfor sier vi at noen steder kan man faktisk bygge en smal firefeltsvei med god standard og sørge for trafikksikker vei. Jeg mener at det blir mer og bedre trafikksikker vei også. Jeg hører hva man sier, men jeg tror det er mye modeller, og realiteten er at på ny E18 gjennom Vestfold har det vært svært få ulykker med alvorlig utfall. Det er knallbra, og det viser at det er viktig å bygge skikkelig vei. Det skal Fremskrittspartiet fortsette å kjempe for i denne salen fordi vi mener at det er viktig. Vi er dypt uenig i representanten Nævrans forslag om snevre veier.

Jeg synes det er herlig hver gang representanten minner oss på at vi er glad i å bygge skikkelige firefelts motorveier i dette landet, for det handler faktisk om å bygge for hele landet. Det spesielle er at også Senterpartiet er litt skeptisk til å bygge skikkelige firefelts motorveier eller litt smale firefelts motorveier og heller vil bygge to- og trefeltsveier. Dette handler jo om distriktene. I Oslo og Oslo-området bygger man stort sett ordentlige firefelts motorveier med bred veiskulder osv., men Senterpartiet vil sørge for at folk i distriktene, hvor man kunne bygget en skikkelig, smal firefelts motorvei, ikke

skal få den muligheten som man skal få andre steder. Da har jeg bare lyst til å vise til E134. Da Fremskrittspartiet i Stortinget for noen år tilbake – ganske mange år tilbake – foreslo å bygge en firefelts motorvei over E134 mellom øst og vest, ble vi ledd litt av. Da er det morsomt at Nye Veier, som er det nye selskapet, sier at det er fullt mulig, de ser på den muligheten. Det viser at det er mulig å gi folk skikkelige, trygge, gode og trafikksikre firefeltsveier.

**Bengt Fasteraune (Sp) [12:57:53]:** Stortinget har satt fem mål for utbygging, drift og vedlikehold av veinettet i Norge. Det er

- framkommelighet: en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
  - mer for pengene
  - effektiv bruk av teknologi
  - nullvisjon for drepte og hardt skadde
  - bidra til oppfylling av Norges klima- og miljømål
- Målene er, som alle her i salen kjenner til, nedfelt i Nasjonal transportplan.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet framstilles ofte som et faglig nøytralt svar på hva som er best for samfunnet, og måles med betalingsvillighet for tiltaket minus kostnader. Dette gjør at et tiltak kan være svært dyrt, men allikevel bli det mest lønnsomme. Det som måles, er hva samfunnet samlet sett er villig til å betale for et tiltak, og gir ikke svar på hva som er til samfunnets beste i vid forstand. Slike beregninger alene er mindre egnet til å fatte beslutninger om hvilke veiklasser som bør inngå i veinormalene. Beslutningsgrunnlaget bør derfor suppleres med andre vurderinger. Det er det denne debatten dreier seg om.

Fordelingshensyn er svært viktig i beslutninger om samferdselsprosjekt, ikke bare samfunnsøkonomiske analyser. Da bør fordelingshensyn ha en mer framtredd plass i faglige utredninger, ellers vil de geografiske ulikhetene fortsette å øke.

Se for deg to veiprojekt: Det ene kutter reisetiden for pendlere i nærheten av en storby og gir ifølge nyttekostnadsanalysen et samfunnsøkonomisk overskudd på 30 øre per krone investert – en typisk høystandard firefelts motorvei. Det andre prosjektet gir raskere og sikrere vei i et distriktområde der mange er avhengige av bil, men analyser viser et samfunnsøkonomisk tap på 20 øre investert. Den veien kommer da aldri.

Hva skal prioriteres? Mange samferdselsprosjekt er ulønnsomme, og det er vanskelig å påvise hvilke hensyn som faktisk styrer geografisk fordeling. Hvilke analyser som skal gjøres av fagfolk, er det springende punktet. Fordelingshensyn er politisk, men fagfolk må ta mer ansvar. En differensiert veistandard er et godt eksempel på at fagfolk tar ansvar og peker på samfunnsnyttige prosjekt.

I brev fra Samferdselsdepartementet i mars 2019 ba man Statens vegvesen, som det har blitt referert til tidligere, utrede en firefeltsvei med 110 km/t. Det skal utredes hvordan en slik vei skal utformes, og for hvilke trafikkmengder den eventuelt bør benyttes. En sammenstilling av to-/ trefeltsvei med fartsgrense på 90 km/t og en smal firefeltsvei med fartsgrense på 110 km/t viser at investerings- og ulykkeskostnader faktisk vil være lavest med en to-/ trefeltsvei. Tidskostnadene vil selvfølgelig være lavest for firefeltsalternativet.

For prosjektene som er testet ut, er hovedkonklusjonen at en firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t vil ha en lavere netto nytte – være mindre lønnsom – enn en to-/trefeltsvei med fartsgrense på 90 km/t. Men det er kapasiteten som er interessant her. Det er klart at to-/trefeltsvei har god avviklingskvalitet ved trafikk opp til ÅDT 15 000. Firefeltsveien har god avvikling opp til ÅDT 45 000. Det er ÅDT som må bestemmes hva vi skal bygge. Det er det som er viktig, for det har noe med kostnader å gjøre.

Andre sammenstillinger er gjort mellom en firefeltsvei, 20 m, og en normert firefeltsløsning med ÅDT 12 000–20 000. Begge veiene har fartsgrense på 110 km/t. Veiene med bred 23 m medfører økte investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnader og økte arealinngrep, men har lavere ulykkeskostnader enn den smale firefeltsveien. Et beregningseksempel viser at den samfunnsøkonomiske nytten er tilnærmet lik for de to firefeltsalternativene.

For å sikre en enhetlig standard og kostnadseffektive løsninger på det overordnede veinettet bør løsninger med firefeltsveier og trafikkmengder lavere enn ÅDT 12 000 godkjennes av nasjonal veimyndighet. Det må være noen som sier hvor vi skal bygge de forskjellige veiene.

Nye Veier er inne på den samme tankegangen. De vil ha en smalere firefeltsvei. Det er litt andre normer enn det Vegvesenet har lagt opp til. Men de er også tydelige på at her er det ÅDT som er viktig for hvilket valg man bør ta, og valget bør være mellom to-/trefeltsvei og firefeltsvei, stor eller liten.

Heidi Greni hadde her overtatt presidentplassen.

**Jon Gunnes (V) [13:03:10]:** Jeg vil også takke representanten Arne Nævra for en god interpellasjon.

Det er helt klart veldig forskjellige synspunkter, til og med blant trafikkforskere, på nytteverdien av firefelts, to-/trefelts og problematikken rundt det, både brede og smale. Jeg hadde ønsket at SV kanskje var litt mer opptatt av å gå inn i de forskjellige prosjektene og se på hvilke utfordringer man har med de veiene som er der i dag, hvilke utfordringer man hadde fått hvis man hadde

valgt en to-/trefelts, og hva man oppnår med f.eks. en firefelts.

Mine to eksempler er fra Trøndelag. Representanten Nævra nevnte dem i innledningen sin. Nye Veier hadde fått to prosjekter i Trøndelag, som vi vedtok i juni i fjor, det er riktig. SV stemte imot, og det forundrer meg lite grann. Venstre og jeg har i hvert fall ingen dårlig samvittighet for at vi stemte for disse firefeltsveiene.

Først til Melhus–Ulsberg: Melhus–Ulsberg er i den kategorien som Arne Nævra snakker om. Ja, den har ikke en ÅDT på over 15 000 biler, men i dag er det en meget trafikkfarlig strekning, som går gjennom mange tettbebygde strøk og har en gjennomsnittshastighet i løpet av de sju-åtte milene på ca. 60 kilometer i timen. Statens vegvesen hadde et prosjekt med to- og trefeltsveier. Da klarte man kanskje å oppnå rundt 75 kilometer i timen. Så kom Nye Veier inn og fikk det i sin portefølje, og ut fra de samfunnsøkonomiske kriteriene og beregningene de gjorde, lå den veldig langt nede på lista. Så gjorde man en helomvending og fant noen billige løsninger, noen kryssløsninger o.l., i god dialog med lokale politikere og lokale myndigheter, samtidig som man utvidet til firefelts. Det var for å øke farten – Arne Nævra har helt rett i at det primært var for å øke farten.

Men når vi ser på utviklingen på den veien, så er det en næringsvei. Over 25 pst. – kanskje opp i 30 pst. om få år – av trafikken som bruker den veien, er store trailere. Det er laks som skal til Europa, som enten er slaktet på Hitra eller Frøya eller lenger nord i Trøndelag, eller også i Nord-Norge, som skal nedover den veien. En meget stor trafikkmengde utgjøres av disse kjøretøyene, og vi regner med at den bare øker. Da synes jeg det er helt riktig å bygge en firefeltsvei, slik at man får en helt klart mye mer trafiksikker vei. Man hindrer heller ikke privatbiler eller annen næringstrafikk, for da får man et forbikjøringsfelt.

Den andre strekningen er fra Trondheim inn mot Åsen, og man passerer flyplassen på Værnes. Der er det en strekning som i dag er virkelig hardt belastet, med en ÅDT på 20 000, og vi har noen tunnelloøsninger der som er meget trafikkfarlige. Der må man nå ha atskilte tunneler i fartsretningene. Vi kan ikke risikere noe – vi må være åpne for at det kan skje en stor katastrofe på en av de tunnelstrekningene. Jeg håper SV også ser at når man har behov for å utbedre veien med disse løsningene, med tunnelloøsninger, er det helt andre krav til trafiksikkerhet som gjør at man velger de løsningene. Representanten Helge Orten ba også i sitt innlegg om at vi nå ser klart at det kan være løsninger med to- og trefelts, men at det må vurderes fra prosjekt til prosjekt. Jeg håper at SV i større grad er med på det, i stedet for at de med dagens prinsipielle holdning bare sier nei til disse motorveiene.

**Tor André Johnsen (FrP) [13:08:08]:** Jeg må si at hele denne debatten oppleves helt uvirkelig. Alle land i verden, selv om de ikke er i nærheten av å ha så god økonomi som det vi har i Norge, bygger – eller ønsker å bygge – ut et nettverk av trygge, sikre og framtidsrettede firefelts motorveier, som reduserer ulykker, reduserer reisetid og knytter regioner og landsdeler sammen. Hele Vest-Europa bygde ut et nettverk av firefelts motorveier etter andre verdenskrig. Eisenhower startet en tilsvarende utbygging av Interstate-systemet i USA på begynnelsen av 1950-tallet. Og Øst-Europa satset også tungt, delvis med EU-finansierte midler, på utbygging av et tilsvarende veinett med fire felt så fort Muren falt.

I Norge hadde vi, eller Arbeiderpartiet – jeg får vel være rettferdig med dem – faktisk tilsvarende planer på slutten av 1950-tallet og begynnelsen av 1960-tallet. Bratteli hadde ambisjoner. Det er fælt å si at jeg synes det var synd at Arbeiderpartiet tapte valget, men akkurat da var det synd at Arbeiderpartiet tapte, for de hadde ambisjoner om å bygge ut landet – slik Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre nå gjør – for 60 år tilbake. Vi tok fram planene fra skuffen, børstet støv av dem og gjennomfører nå mange av de planene. Og det er ganske oppsiktsvekkende at vi – 60 år etterpå – fortsatt har partier på venstresiden som ønsker å legge de planene tilbake i en skuff. Jeg håper ikke Arbeiderpartiet ønsker å svikte sine tradisjoner og svikte sine forgjengere ved også å legge dem tilbake i skuffen, men at de heller vil støtte regjeringen i at vi skal fortsette å bygge landet.

Om noe skulle vært kritisert her, er det ikke ambisjonen regjeringen har om å bygge landet. Det burde være kritikk av at tidligere regjeringer ikke har tatt tak i det for lenge siden, for det veinettet skulle stått på plass helst før jeg ble født.

På slutten av 1990-tallet leste jeg et meget interessant innlegg i Aftenposten om E16 fra Kløfta til Kongsvinger. Da hadde regjeringen – det var vel en ganske rød regjering da, tror jeg – og byråkratene i Vegvesenet planlagt en såkalt to-/trefelts, som SV har blitt så glad i. Byråkratene fra Vegvesenet sa selv i intervjuet at det egentlig var behov for en firefelts motorvei, men fortsatt valgte de den særnorske, dårlige løsningen med to-/trefelts.

Det er et men, og et stort og viktig men, for takket være en dyktig Ullensaker-ordfører, Harald Espelund, og en dyktig veisjef i Statens vegvesen, Stein Fyksen, kastet de den to-/trefeltsløsningen på havet, holdt jeg på å si. De skrotet den og valgte heldigvis en løsning med smal firefelts. Og det er en virkelig smal firefelts på 16,5 meter, men den fungerer bra. Bilistene er fornøyde. Det er flyt i trafikken, det er trafiksikkert, og det er vesentlig bedre enn den løsningen som opprinnelig var planlagt med to og tre felt, som ville gitt kengurukjøring, rykk-og-napp-

kjøring og absolutt ikke vært noe positivt for bilistene eller trafikkflyten.

Helt siden de første to- og trefeltsveiene ble bygd i Norge, har jeg fulgt nøye med på den debatten og satt meg ganske godt inn i temaet. Jeg glemmer aldri en tilsvarende artikkel Hamar Arbeiderblad hadde for over ti år tilbake. Da var det intervju med en byråkrat fra Vegdirektoratet. Han var også tydelig på det med kostnads-spørsmålet, at fra to- og trefeltsvei til en smal firefeltsvei er kostnaden minimal hvis man ikke har broer og tunneler som på Vestlandet. Her på Østlandet, hvor vi bygger nye veier nå, er kostnaden omtrent hipp som happ.

Hvis man snakker med de store entreprenørene, Hæhre, AF, Veidekke, Skanska og Gjermundshaug-gutta fra Østerdalen, bekrefter også de at merkostnaden for fire felt kontra to-/tre felt er minimal. De største og mest erfarne entreprenørene i Norge er ganske tydelige på dette, og de foretrekker faktisk en standardisert løsning, slik Nye Veier nå har lagt opp til, hvor man har en smal firefelts, hvor alt er standardisert, i stedet for å gå ut og inn og fram og tilbake med litt smalt og litt bredt om hverandre. De har så grovt utstyr og så store maskiner at det faktisk er plunder og heft for dem å bygge sånne Arne Nævra-veier. De ønsker standardiserte løsninger med fire felt. Det er raskere, billigere og mer effektivt, både for dem som skal bygge veiene, og for dem som skal kjøre på veiene.

At SV ikke forstår det, er ikke overraskende, for SV er mest opptatt av tog. Den kritikken SV hadde av regjeringen, at vi bare bygger veier, er helt feil. Jeg vil si at vi har fått til en veldig god balanse. Nå er ikke Fremskrittspartiet mer i regjering, men så lenge vi satt der, hadde vi en god balanse med å gi Venstre seire på jernbanesiden og Fremskrittspartiet seire på veisiden. Det håper vi også regjeringen vil videreføre framover.

At det er motstandere mot å bygge bedre, sikrere og tryggere veier, og at de viser til Sverige, er ikke alltid like relevant. Mange av de svenske veiene er gamle tofelts som er blitt gjort om til to-/trefelts. Det er ikke helt nye motorveier i nye traseer. Det er det viktig å skille på.

**Sverre Myrli (A) [13:13:21]:** Jeg blir bestandig veldig imponert når folk er så skrāsikre i sin sak. Om temaet vi diskuterer i dag, er det noen som åpenbart mener at det skal bygges mest mulig firefeltsveg flest mulig steder, og så er det noen på den andre sida som mener at det ikke skal bygges firefeltsveg i det hele tatt. Jeg vil tro at det riktige ligger et eller annet sted imellom, og jeg må si at jeg synes samferdselsministeren hadde en veldig fornuftig og balansert tilnærming i sitt innlegg.

Det minner meg litt om en debatt vi også til tider har i denne salen, angående ferjer eller fjordkryssinger. Da er det noen som er helt overbevist om at vi skal bygge

nye bruer, tunneler og fjordkryssinger alle steder, og noen på den andre sida som mener at vi ikke skal bygge noen, og ha ferjer alle steder. Der også tror jeg løsningen ligger et sted imellom. Noen steder skal vi fortsatt ha ferje, og noen steder er det riktig å bygge bruer og tunneler – nye fjordkryssinger.

I arbeidet nå med rulleringen av NTP mener jeg vi skal gjøre det som er riktig. Noen steder er det åpenbart riktig å bygge to- og trefeltsveg, noen steder er det riktig å bygge smal firefeltsveg, og noen steder er det riktig å bygge bred firefeltsveg. Jeg mener at vi kan ikke slå fast at vi skal gjøre enten det ene eller det andre – bygge bare firefeltsveg eller bare to- og trefeltsveg. Jeg tror egentlig vi skal klare å finne gode løsninger på dette i arbeidet med rulleringen av neste Nasjonal transportplan.

Jeg har lest utredningene fra Statens vegvesen som Arne Nævra viser til i interpellasjonen, og jeg må si at jeg synes det er veldig interessant lesestoff. Som bestandig håper jeg og tror – er helt sikker på – at samferdselsministeren og regjeringen har lagt merke til det og bruker de argumentene som der framføres, i sitt arbeid med Nasjonal transportplan. Så må en veie de ulike hensynte opp mot hverandre, og som jeg startet med å si: Det finnes ikke én løsning som skal bygges alle steder.

Så vil jeg si – og et par andre har også tatt det opp – at noen steder har vi åpenbart bygd veger med for dårlig kapasitet og for dårlig standard. En av de mest omdiskuterte vegene, med svært mange ulykker, er E16 mellom Bergen og Voss. Noen vil kanskje tro at det er en eldgammel veg, men det er en veg som ble ferdigstilt på 1990-tallet. Det er åpenbart at den vegen ble bygd med for dårlig kapasitet. For ikke å snakke om E39 på Sørlandet, Lyngdal–Flekkefjord, som samferdselsministeren nevnte. Noen vil kanskje påstå at jeg er veldig gammel, og at jeg har sittet veldig lenge på Stortinget. Men i min første periode – i samferdselskomiteen, som det het – var vi og så på hvor den nye brua over Fedafjorden skulle bygges. Det er ikke så lenge siden. Den er planlagt, den er bygd, den har vært i drift noen år, og nå har den vegen for liten kapasitet, og det skal bygges ny firefeltsveg. Så vi må lære av historien og ta de riktige valgene for framtida.

Så til Bård Hoksrud – han nevnte E18-utbyggingen i Vestfold. Ja, den var det veldig riktig å få på plass, men jeg bare minner om at den ble vedtatt under den rød-grønne regjeringen, iallfall sør for Kopstadkrysset. Det var vel firefeltsveg bygd på slutten av 1990-tallet og begynnelsen på 2000-tallet fram til Kopstadkrysset, men utbyggingen sørover derfra ble vedtatt og ble det fart i under den rød-grønne regjeringen. På en veg som E18 gjennom Vestfold var det selvsagt helt riktig å bygge firefeltsveg. Så det er bra Hoksrud minner oss på alt det gode som ble gjort under den rød-grønne regjeringen – med SV i regjering, til og med.

**Arne Nævra (SV) [13:18:29]:** Jeg takker for debatten. Hvis jeg skal oppsummere lite grann, har det i hvert fall vært mange freske innspill, og det har vært ganske bra innspill sånn innimellom. Tanken min var i hvert fall å starte en debatt der vi tok opp alvorlige og seriøse spørsmål som betyr mye i norsk samferdsel.

Om det er jeg som er innsnevra, eller om det er andre som er det, kan man jo diskutere, men poenget er i hvert fall at representanten Hoksrud ikke har tatt inn over seg hva de to FN-panelene har kommet med av alvorlige konklusjoner. De blir aldri nevnt av Fremskrittspartiets representanter i denne salen – jeg tror faktisk jeg aldri har hørt det. Det kan være noe med min hukommelse, men det er fint hvis det kommer en henvendelse til meg om det hvis det ikke stemmer. Naturpanelet og FNs klimapanel har kommet med de største advarslene som menneskeheten har stått overfor. Dette må vi ha i bakhodet hele tida når transportkomiteen skal diskutere løsningene sine. Det er ofte innen transport at veldig mange av disse avgjørelsene tas. En tredel av utslippene våre kommer fra transport, dette må vi ha med oss hele veien.

Naturpanelet snakker om arealdisponering som den alvorligste trusselen når det gjelder tap av naturmangfold. Det er helt avgjørende å ha med seg hele veien. Dette er et forsøk på konstruktive løsninger for norsk samferdsel for å skalere ned noe av den gigantomani som har vært i norsk veiutbygging de siste årene. Det er mange eksempler på at vi har bygd for lite og for smått, blir det sagt. Ja, selvfølgelig er det det, men skal vi ikke ta noen grep, da, for å få trafikken ned? Skal vi ikke stille oss fundamentale spørsmål om hvordan vi skal få trafikken ned, f.eks. ved å få jernbane først? Skal vi akseptere utviklingen med at gods på vei bare øker og øker og øker, mens jernbanen taper? Skal vi akseptere dette? Og så skal vi bygge flerfeltsveier for å ta den godstrafikken. Jeg sier nei. Vi er nødt til å stille noen fundamentale spørsmål.

Vi har før i dag diskutert et virus som sprer seg – koronaviruset. Jeg må si at vi har et annet virus å frykte også, og det er motorveiviruset, som sprer seg raskt. Jeg vet også hvilke representanter som kanskje burde vært isolert.

**Statsråd Knut Arild Hareide [13:21:36]:** Eg vil, til liks med representanten Arne Nævra, takke for ein god debatt. Denne debatten blir viktig med tanke på NTP. Som eg sa, har me bedt Statens vegvesen og Nye Vegar om å sjå på korleis me kan forbetre vegnormalane våre. Det var vel Bård Hoksrud som sa at viss me får smalare firefeltsveg, er det ikkje vegbreidda i seg sjølv som blir smalare. Det blir smalare i midten og på sidene, noko som gjer at me får nokre moglegheiter.



Det er fleire som har sagt gode og kloke ting. Helge Orten sa det godt, han sa at me må vurdere kvart enkelt prosjekt. Det meiner eg er naturleg.

Bengt Fasteraune peikte i sitt innlegg på kor viktig det er å sjå på trafikkmengda. Det er òg ein diskusjon – det var òg nemnt i innlegget til Bengt Fastereaune – om både kva type vegar me skal byggje, og kvar me skal gjere det. Det er politikarar som må gjere ei heilskapleg vurdering, men når det gjeld den delen me har diskutert i dag, kva slags vegar me bør byggje, er det naturleg at me lyttar til fagfolka i størst mogleg grad.

Så vil eg berre peike på at det å få samfunnsøkonomisk nytte, betre trafiktryggleiken og få kostnadane mest mogleg ned er vårt felles ansvar. Me må ta inn over oss den teknologiske utviklinga som gjer at me kan få ein meir effektiv bruk av vegane våre med ein annan type standard, når me skal sjå på den neste NTP-en. Det blir ein spennande debatt, som me kjem tilbake til her i Stortinget. Høyringa er no ferdig. Statens vegvesen sender no ei reell vurdering til departementet, og da vil eg naturleg nok ta saka vidare.

**Presidenten:** Debatten i sak nr. 4 er da over.

Stortinget tar nå pause, og i samsvar med den annonserte dagsordenen vil det bli votering kl. 15.

Stortinget tok pause i forhandlingene kl. 13.24.

----

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15.

President: Tone Wilhelmsen Trøen

#### Votering

**Presidenten:** Stortinget er da klar til å votere over gjenstående sak på dagsorden nr. 56 fra torsdag 5. mars og sakene på dagens kart.

#### *Votering i sak nr. 2, debattert 5. mars 2020*

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Redegjørelse gitt i Stortinget 5. november 2019 av arbeids- og sosialministeren om praktiseringen av EUs trygdeforordning 883/2004 artikkel 21 (Innst. 168 S (2019–2020))

**Presidenten:** Til denne saken er det satt frem i alt to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Bjørnar Moxnes på vegne av Rødt
- forslag nr. 2, fra Freddy André Øvstegård på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Under debatten ble forslag nr. 1 omgjort til oversendelsesforslag. Forslaget lyder i endret form:

«Det henstilles til regjeringen om at det startes et arbeid der Navs ulike fagforeninger og brukerne er direkte representert, med formål å sikre at problemstillinger i førstelinje og internt i Nav blir fulgt opp, og at regjeringen kommer tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Presidenten foreslår at forslaget oversendes regjeringen uten realitetsvotering. – Det anses vedtatt.

Det votes over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest sette ned et panel bestående av personer med brukererfaring fra Nav, med mandat til å være referansegruppe og høringsinstans underveis i arbeidet til det nedsatte granskingsutvalget, Navs innsatsteam og departementet med opprydning og granskning i trygdeskandalen.»

Miljøpartiet De Grønne og Rødt har varslet støtte til forslaget.

**Dag Terje Andersen (A)** (fra salen): President! Arbeiderpartiet vil også støtte forslaget.

**Presidenten:** Da har Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Rødt varslet støtte til forslaget.

#### Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 69 mot 36 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.11)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

#### vedtak:

##### I

Regjeringens håndtering av sak om praktiseringen av EUs trygdeforordning 883/2004 artikkel 21 er sterkt kritikkverdig.

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

#### Votering:

Komiteens innstilling ble med 56 mot 49 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.45)

Videre var innstilt:

##### II

Redegjørelse gitt i Stortinget 5. november 2019 av arbeids- og sosialministeren om praktiseringen av EUs

trygdeforordning 883/2004 artikkel 21 – vedlegges protokollen.

**Votering:**

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart, dagsorden nr. 57.

*Votering i sak nr. 1, debattert 10. mars 2020*

Innstilling fra valgkomiteen om valg av nytt varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling (Innst. 180 S (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**vedtak:**

I Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling gjøres følgende endring:

Aleksander Stokkebø velges som varamedlem i stedet for Mudassar Kapur for den resterende del av stortingsperioden.

**Votering:**

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** I sak nr. 2 foreligger det ikke noe voteringstema.

*Votering i sak nr. 3, debattert 10. mars 2020*

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i vegtrafikkloven (opplæring) (Innst. 176 L (2019–2020), jf. Prop. 30 L (2019–2020))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

**vedtak til lov**

om endringer i vegtrafikkloven (opplæring)

**I**

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 26 skal lyde:

§ 26 *Øvingskjøring.*

Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødig ulempe. Politiet kan av hensyn til trafikkforholdene for-

by eller begrense øvingskjøring på bestemte steder og til bestemte tider.

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn to år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få førerrett for vedkommende motorvogngruppe. Er øvingskjøringen ledd i føreropplæring mot vederlag, kan den bare finne sted når det brukes godkjent lærevogn og eleven ledsages i vognen av godkjent lærer *tilknyttet lovlig opplæringsinstitusjon*. I andre tilfeller må eleven ledsages i motorvognen av person som har fylt 25 år og har gyldig førerrett for vedkommende motorvogngruppe og har hatt slik førerrett uavbrutt i minst *de siste fem* år.

Obligatorisk *sikkerhetskurs på bane* kan bare gjennomføres på øvingsbaner som er særskilt godkjent av *Statens vegvesen*.

Ved øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen. Det som er bestemt i eller i medhold av kap. II og §§ 21, 22 og 22 a), *samt helsekrav gitt i eller i medhold av § 24*, gjelder likevel også for eleven.

*Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om øvingskjøring, fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner og stille krav til elev og ledsager. Departementet kan i forskrift fastsette unntak fra kravene i andre ledd andre og tredje punktum og fjerde ledd andre punktum. Departementet kan fastsette strengere alderskrav for øvingskjøring for visse motorvogngrupper.*

§ 27 skal lyde:

§ 27 *Opplæringsinstitusjoner for førerkortrettet opplæring m.m.*

*Førerkortrettet opplæring mot vederlag kan bare gis av offentlig skoleverk og godkjente virksomheter med godkjente trafikkklærere og godkjent faglig leder. Den som skal godkjennes som trafikkklærer, må fremlegge ordinær politiattest som viser at vedkommende er skikket til oppgaven.*

*Departementet kan i forskrift:*

- a) *gi regler om godkjenning og drift av virksomheter etter første ledd, gjøre unntak fra kravet om godkjenning etter første ledd og gi nærmere regler om gjennomføringen av førerkortrettet opplæring, herunder sette begrensninger for hvilke klasser og emner det kan gis opplæring innenfor,*
- b) *stille krav til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig ansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen, krav til alder, utdanning, førerkort, edruelighet og helse, tilleggskrav for undervisning i visse klasser, emner eller visse oppgaver, krav til regodkjenning og etterutdanning samt fastsette overgangsordninger,*
- c) *gi regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell samt tilsynsobjektets plikt til å medvirke,*

- d) gi regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring, herunder at undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes,
- e) gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

§ 29 overskriften skal lyde:

§ 29 Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører m.m.

§ 29 andre og nytt tredje ledd skal lyde:

Opplæring med sikte på å erverve eller fornye retten til mot vederlag å utføre person- eller godstransport med motorvogn på veg åpen for alminnelig trafikk, kan bare gis av offentlig skoleverk og godkjente læresteder med godkjent utdanningspersonell og undervisningsansvarlig.

Departementet kan i forskrift:

- a) gi regler om godkjenning og drift av virksomheter etter andre ledd, fastsette begrensninger i retten til drift, gjøre unntak fra kravet til godkjenning etter andre ledd samt regulere gjennomføringen av opplæringen,
- b) gi regler om grunn- og etterutdanning, prøver, gebyr for prøver og krav til bevis,
- c) stille krav til den som skal gi yrkessjåfør opplæring, og til undervisningsansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen, utdanning, førerett og erfaring for å inneha slike godkjenninger, krav om etterutdanning og regodkjenning samt fastsette overgangsordninger,
- d) gi regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell samt tilsynssubjektets plikt til å medvirke,
- e) gi regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring, herunder at undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes,
- f) gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Ny § 29 a skal lyde:

§ 29 a Opplæringsinstitusjoner for fører av utrykningskjøretøy m.m.

Opplæring med sikte på å erverve kompetansebevis for utrykningskjøring kan bare gis av Politihøgskolen og godkjente kursarrangører med godkjent utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig.

Departementet kan i forskrift:

- a) gi regler for godkjenning og drift av opplæringsinstitusjoner etter første ledd, fastsette begrensninger i retten til drift, gjøre unntak fra kravet til godkjenning etter første ledd samt regulere gjennomføringen av opplæringen,
- b) stille krav til utrykningsinstruktøren og undervisningsansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen,

utdanning, førerett og erfaring for å inneha slik godkjenning, krav om etterutdanning og regodkjenning samt fastsette overgangsordninger,

- c) gi regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell samt tilsynssubjektets plikt til å medvirke,
- d) gi regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring, herunder at undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes,
- e) gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

## II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

**Presidenten:** Det voteres over I, § 26 femte ledd, første punktum.

Arbeiderpartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

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

Komiteens innstilling ble bifalt med 65 mot 40 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.05)

**Presidenten:** Det voteres over resten av I samt II.

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

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

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

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** Lovvedtaket vil bli satt opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

I sak nr. 4 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 5 [15:04:32]

### Referat

1. (191) Statsministerens kontor melder at
  1. lov om endringer i obduksjonsloven mv. (rettsmedisinsk obduksjon av drepte i veitrafikken og regulering av Statens vegvesens arbeid med ulykkesanalyser) (Lovvedtak 43 (2019–2020))
  2. – er sanksjonert under 6. mars 2020
  3. Enst.: Vedlegges protokollen.

2. (192) Endringer i utlendingsloven (pålegg om DNA-testing, utestengelse av vertsfamilier fra au pair-ordningen mv.) (Prop. 49 L (2019–2020))  
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
3. (193) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Marit Knutsdatter Strand, Ole André Myhrvold og Geir Adelsten Iversen om et nytt jordvernmål for maksimal omdisponering av 2000

dekar dyrka mark årlig innen 2026 (Dokument 8:84 S (2019–2020))

Enst.: Sendes næringskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.05.







