



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 5 · 11. oktober
Sesjonen 2022–2023

Fra 1. oktober 2019 har Stortinget innført ny vateringsordning med faste vateringstidspunkter. Derfor vil saksreferat og tilhørende vatering i perioder være i ulike hefter. Dette er markert i referatet.

Møte tysdag den 11. oktober 2022 kl. 10

President: Nils T. Bjørke

Dagsorden (nr. 5):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i midlertidig lov om stønad til husholdninger som følge av ekstraordinære strømavgifter (økt stønadsgrad) (Lovvedtak 1 (2022–2023), jf. Innst. 18 L (2022–2023) og Prop. 144 L (2021–2022))
2. Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 21 S (2022–2023))
3. Interpellasjon fra representanten Kari Elisabeth Kaski til samferdselsministeren:
«I Groruddalen er det tre firefelts motorveier som gir betydelig trafikkstøy og lokal forurensing for de 140 000 menneskene som bor i dalen. Dette er veier som til dels kunne blitt betydelig avlastet med større utbygging og styrking av kollektivtilbudet i dalen, men dette er ikke prosjekter som lar seg realisere uten større statlige bidrag. Langs Trondheimsveien fra Sinsen til Grorud bor det tusenvis av mennesker i svært støyutsatte boligområder. Verst er det for de som bor langs Sletteløkka, der støynivået er uakseptabelt. På kort sikt kan man få på plass akutt støyreduksjon gjennom støyskjerming, utskifting av vinduer og redusert fartsgrense. Det vil gi umiddelbar effekt. På lengre sikt må veien nedskaleres til ett felt hver vei, med kollektivfelt. Dette må ses i sammenheng med politiske mål om å redusere biltrafikken i Oslo. Befolkningen langs Trondheimsveien har ventet lenge. Hvordan følger regjeringen opp budsjettenigheten om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboerne langs denne strekningen, og hvordan kan man samarbeide for å gå fra stillstand til realisering av kollektivprosjekter i Groruddalen?»
4. Interpellasjon fra representanten Sveinung Stensland til justis- og beredskapsministeren:
«Det utføres rettslige obduksjoner i om lag fem prosent av alle dødsfall i Norge hvert år. Etter at kostnadene ved rettslige obduksjoner ble overført fra Justisdepartementet til politidistriktene i 1992, falt andelen obduksjoner markant. Tilsvarende tall i Sverige og Danmark er hhv. ca. 8,9 og 8,5 prosent, hvor kostnadene fortsatt belastes sentrale myndigheter. Hva vil statsråden gjøre for å sikre at det blir gjennomført rettslig obduksjon i tilfeller der det forelig-

ger mistanke om unaturlig og/eller mistenkelig dødsfall?»

5. Referat

Presidenten [10:00:15]: Følgjande innkalla vararepresentantar tek no sete:

For Aust-Agder: Abel Cecilie Knibe *Kroglund*

For Vest-Agder: Emma Georgina *Lind*

For Buskerud: Solveig *Vestenfor* og Lavrans *Kierulf*

For Hedmark: Bente Irene *Aaland* og Håvard *Sagbakken Saanum*

For Hordaland: Sigbjørn *Framnes* og Stig Atle *Abrahamsen*

For Møre og Romsdal: Kim *Thoresen-Vestre*

For Oslo: Stina Baarne *Hassel*

For Sør-Trøndelag: Steinar *Krogstad*

Frå den innkalla vararepresentanten for Hordaland, Charlotte *Spurkeland*, ligg det føre søknad om å verta fritaken for å møta på Stortinget under representanten Ove Trelleviks permisjon, jf. Stortingets forretningsorden § 5 andre punktum.

Etter forslag frå presidenten vart samrøystes vedteke:

1. Søknaden vert handsama straks og innvilga.
2. Andre vararepresentant for Hordaland, Lise-May *Sæle*, vert innkalla for å møta i permisjonstida.

Presidenten [10:01:08]: Lise-May *Sæle* er til stades og vil ta sete.

Frå representantane Per Martin *Sandtrøen*, Kamzy *Gunaratnam*, Sveinung *Stensland*, Aleksander *Stokkebø*, André N. *Skjelstad* og Hege Bae *Nyholt* ligg det føre søknader om permisjon i tida frå og med 12. til og med 22. oktober – alle for å delta i FN's 77. generalforsamling i New York.

Presidenten føreslår at desse søknadene vert handsama straks og innvilga – og ser det som vedteke.

Frå andre vararepresentant for Rogaland, Athar Ali *Tajik*, ligg det føre søknad om å verta fritaken for å møta på Stortinget under representanten Aleksander *Stokkebø*s permisjon, jf. Stortingets forretningsorden § 5 andre punktum.

Etter forslag frå presidenten vart samrøystes vedteke:

1. Søknaden vert handsama straks og innvilga.
2. Følgjande vararepresentantar vert innkalla for å møta i tida frå og med 12. til og med 20. oktober:

For Hedmark: Ole Mathias *Rønaasen*

For Oslo: Agnes *Nærland Viljugrein*

For Rogaland: Irene *Heng Lauvsnes* og Karoline *Sjøen Andersen*

For Nord-Trøndelag: Guro *Holm Skillingstad*

For Sør-Trøndelag: John-Peder *Denstad*

Presidenten [10:02:26]: Representanten Sveinung Stensland vil setja fram eit representantforslag.

Sveinung Stensland (H) [10:02:29]: På vegne av representantene Tone Wilhelmsen Trøen, Ingunn Foss, Erlend Svardal Bøe og meg selv vil jeg gjerne sette frem et forslag om bedre ivaretagelse av personer som er dømt til tvungent psykisk helsevern.

Presidenten [10:02:47]: Forslaget vert handsama etter reglementet.

Val av setjepresident

Presidenten [10:02:51]: Presidenten vil føreslå at det vert valt ein setjepresident for stortingsmøtet i dag – og ser det som vedteke.

Presidenten foreslår Roy Steffensen. – Andre forslag ligg ikkje føre, og Roy Steffensen er samrøystes vald som setjepresident for Stortingets møte i dag.

Sak nr. 1 [10:03:14]

Stortingets vedtak til lov om endringer i midlertidig lov om stønad til husholdninger som følge av ekstraordinære strømudgifter (økt stønadsgrad (Lovvedtak 1 (2022–2023), jf. Innst. 18 L (2022–2023) og Prop. 144 (2021–2022))

Presidenten [10:03:27]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:03:31]

Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 21 S (2022–2023))

Presidenten [10:03:40]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 3 [10:03:44]

Interpellasjon fra representanten Kari Elisabeth Kaski til samferdselsministeren:

«I Groruddalen er det tre firefelts motorveier som gir betydelig trafikkstøy og lokal forurensning for de 140 000 menneskene som bor i dalen. Dette er veier som til dels kunne blitt betydelig avlastet med større utbygging og styrking av kollektivtilbudet i dalen, men dette er ikke prosjekter som lar seg realisere uten større statlige bidrag. Langs Trondheimsveien fra Sinsen til Grorud bor det tusenvis av mennesker i svært støyutsatte boligområder. Verst er det for de som bor langs Sletteløkka, der støynivået er uakseptabelt. På kort sikt kan man få på plass akutt støyreduksjon gjennom støyskjerming, utskifting av vinduer og redusert fartsgrense. Det vil gi umiddelbar

effekt. På lengre sikt må veien nedskaleres til ett felt hver vei, med kollektivfelt. Dette må ses i sammenheng med politiske mål om å redusere biltrafikken i Oslo. Befolkningen langs Trondheimsveien har ventet lenge. Hvordan følger regjeringen opp budsjettenigheten om å gjennomføre tiltak og reguleringer i dialog med Oslo kommune som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen for beboerne langs denne strekningen, og hvordan kan man samarbeide for å gå fra stillstand til realisering av kollektivprosjekter i Groruddalen?»

Presidenten [10:03:44]: Interpellasjonen vert teken opp av representanten Cato Brunvand Ellingsen.

Cato Brunvand Ellingsen (SV) [10:05:25]: SV har tatt opp trafikkforholdene i Groruddalen med ulike samferdselsministere de siste årene. Jeg er glad for at vi får muligheten til å ta opp denne saken med nåværende i denne sal. Det viktigste er ikke hva jeg sier. Mye av det er sagt fra før av. Det viktigste er de signalene statsråden kan gi – ikke til oss i SV, men til befolkningen i Groruddalen.

Det er underlig at vi ikke klarer å sikre barn, unge og voksne i Groruddalen bedre bomiljø enn det vi gjør i dag. Det er behov for en politisk samtale om trafikkforholdene i Groruddalen. Den samtalen må først og fremst skje sammen med befolkningen selv, men jeg håper at også denne interpellasjonen kan bidra.

Jeg er ingen ekspert på samferdselspolitikk, men jeg forstår at vi i landet vårt bruker svært mye penger på dette feltet; jeg er jo tross alt fra Vestlandet. Jeg vet at det i år er vanskelig å prioritere, og at regjeringen og SV har ulikt syn på hva som bør prioriteres. Men denne saken handler ikke om prioritering av de store pengene. Den handler om å prioritere folks levekår og bomiljø. Det er underlig at det er så vanskelig for regjeringen å endre på trafikkforholdene i Trondheimsveien fra Sinsen til Grorud, noe som i første omgang kan gjøres med små grep til en svært billig penge, og som vil ha stor betydning for mange, mange mennesker. Befolkningen vil ha endring. Lokalpolitikken vil ha endring, og vi håper selvsagt at storting og regjering kan stå sammen om å få til dette.

De fleste av oss er nok enig i at trafikkforholdene på denne veistrekningen burde det vært gjort noe med for lenge siden. Det burde selvsagt vært gjort en skikkelig utredning og et planarbeid for å endre veistrekningen permanent. Det hadde fått store, positive ringvirkninger for befolkningen og bymiljøet vårt. På kort sikt er det ganske små grep som kan og bør gjøres. Miljøfartsgrensen som innføres hver vinter, bør selvsagt som et minimum videreføres om sommeren, og aller helst bør fartsgrensen settes ned til 50 km/t både vinter og sommer, og det bør også innføres kollektivfelt i begge retninger. Dette kan umulig være veldig kostbart, og statsråden kan

sikkert, med god samvittighet, fortelle finansministeren at dette nok ikke påvirker budsjettimpulsen i nevneverdig grad.

Vi vet at Statens vegvesen og regjeringen har vært redd for de mulige negative konsekvensene en slik omlegging vil ha, kanskje spesielt for det omliggende veinettet. I en rapport fra Transportøkonomisk institutt fra mai i år skriver instituttet følgende om dette:

«Analysen konkluderer med at redusert skiltet hastighet, som øker kjøretiden på strekningen med 2,2 minutter, vil gi ingen eller marginale endringer i trafikkmengden på andre lokale veier. Videre, at en kapasitetsreduksjon fra fire til to felt ikke kan forventes å gi vesentlig økte forsinkelser i Trondheimsveien».

Slik jeg forstår det, vil ikke regjeringen engang gjennomføre et prøveprosjekt for å se om analysen til instituttet holder vann. Det synes jeg er skikkelig underlig. Det er jo ikke nytt at vi diskuterer dette med regjeringen. I vår budsjettavtale fra i fjor ble vi enige med regjeringen om at regjeringen skulle ta initiativ overfor Statens vegvesen om å gjennomføre tiltak og reguleringer som kan redusere den lokale støy- og forurensningsbelastningen. Av og til må slike politiske prosesser være underlig for utenforstående. Ja, for en ganske ny vararepresentant er det i hvert fall det.

Det burde være enkelt å forstå at det vi var enige om, var at det skulle gjennomføres både tiltak og reguleringer for å redusere både støy og forurensning. I Prop. 111 S for 2021–2022 står det at man kartlegger støy innendørs og tilbyr fasadeendringer. Dette er vel og bra, men fasadetiltak er vanskelig nok når en skal si til unge at de skal spille fotball utenfor blokken, eller de eldre skal drikke kaffe sammen på benken.

I forslag til statsbudsjett som ble lagt fram på torsdag, skriver regjeringen at Statens vegvesen på nytt har invitert Oslo kommune til å se på hvilke tiltak som kan være mulig å gjennomføre, og som bidrar til å bedre forholdene, og at de dermed har fulgt opp anmodningsvedtaket. Dette synes jeg også er svært underlig. Denne enigheten kan vel umulig kvitteres ut før det er gjennomført tiltak og reguleringer.

Jeg ser fram til statsrådens redegjørelse nå etterpå for å finne ut mer om disse samtalene som Vegvesenet og Oslo kommune har, og om statsråden kan si at de aktivt jobber for å redusere fartsgrensene og innføre kollektivfelt, i det minste som en prøveordning. Ingenting hadde vært bedre enn det. Det er mulig jeg ikke kan så mye om samferdselspolitikk, men jeg kan ganske mye om levekårsutsatte områder. Vi vet at befolkningen i disse områdene er utsatt for en lang rekke utfordringer som mange andre slipper. At de i tillegg skal bli nedprioritert i samferdselspolitikken, burde være unødvendig.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:10:46]: Ved behandlingen av Innst. 2 S for 2021–2022 ba Stortinget regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om i dialog med Oslo kommune å gjennomføre tiltak og reguleringer som kan redusere den lokale støy- og luftforurensningen for beboerne langs rv. 4 mellom Sinsen og Grorud. Jeg oppfatter at hovedspørsmålet i interpellasjonen er hvordan regjeringen har fulgt opp dette vedtaket.

Som oppfølging av anmodningsvedtak i Stortinget sendte departementet 15. mars brev til Statens vegvesen der vi ber etaten om å gå i dialog med Oslo kommune for å finne gode løsninger for å bedre trafikksituasjonen på både kort og lang sikt.

Litt om tiltak som skal vurderes: Det skal ses opp mot en helhetlig løsning for veisystemet i Groruddalen, der hensynet til avvikling av næringstrafikk og gjennomgangstrafikk nord for Oslo må veies opp mot hensyn til miljøtiltak og støyskjerming for dem som bor langs veien. Det er altså flere hensyn som må balanseres.

Jeg er kjent med at Statens vegvesen og Oslo kommune hadde sitt første møte i juni i år. Det ble da avklart at arbeidet organiseres som et samarbeidsprosjekt ledet av Statens vegvesen. Endelig organisering og tidsplan vil ventelig foreligge i løpet av den nærmeste måneden. Statens vegvesen ser for seg at en konkretisering og vurdering av kortsiktige tiltak i hovedsak vil kunne foreligge i løpet av høsten 2022 eller første halvdel av 2023. Forutsatt bevilgninger kan gjennomføring av de første tiltakene som krever midler, skje i løpet av 2024. Tiltak som ikke har behov for bevilgninger eller formelle prosesser, kan bli iverksatt tidligere.

La meg nevne noen eksempler på aktuelle tiltak. På kort sikt vil det særlig være tiltak for å redusere støy- og luftforurensning og økt trafikksikkerhet som er relevant å vurdere. Det er høy støybelastning for bebyggelsen som ligger tett på rv. 4. Statens vegvesen legger opp til å gjennomføre en detaljert beregning og eventuelle befaringer i løpet av første halvår 2023. Dersom det viser seg at gjennomsnittlig innendørs støynivå er over grenseverdi, vil Vegvesenet selvfølgelig tilby støytiltak for å senke støynivået.

Det er i Statens vegvesens gjennomføringsplan planlagt å sette opp støyskjerm i Refstadsvingen. Statens vegvesen opplyser meg om at det innværende år pågår utbedring av gang- og sykkelvei som et strakstiltak, utbedring av kollektivholdeplasser og mindre tiltak for å bedre trafikksikkerhet på strekningen Årvoll–Gjelleråsen, samt bygging av innfartsparkering på Gjelleråsen. Alt dette skal sluttføres i 2023. I tillegg til dette vil permanent nedskilting av hastighet bli vurdert.

Så litt om det lengre perspektivet: Groruddalen har tre store riksveier. Det er E6, rv. 163 Østre Aker vei og

rv. 4 Trondheimsveien. Store mengder varer fraktes daglig til bedrifter i Groruddalen og til og fra Alnabru godsterminal. Derfor vil det også i framtiden, selv med nullvekstmål, være behov for et velfungerende veisystem med veitrafikkårer i Groruddalen.

Statens vegvesen utreder nå ulike forslag til løsninger og tiltak for rv. 4 Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud. Det har imidlertid vist seg vanskelig å komme fram til løsninger som partene kan enes om, og representanten kjenner sikkert til debatten som har pågått rundt det. Hensynet til både kollektivtransport, varetransport og god trafikkisikkerhet er selvfølgelig premisser for utvikling av et hensiktsmessig transportsystem i byområdet.

Som en del av videre utredning av framtidig veisystem vil nedbygging og kollektivprioritering av rv. 4 Trondheimsveien vurderes opp mot mulighetene for å overføre trafikk til rv. 163 Østre Aker vei og E6. Jeg er opptatt av at vi får vurdert behov for helhetlige løsninger før vi kan gå for en løsning som anbefaler å bygge Trondheimsveien om til en bygate, som har vært et ønske fra flere. Jeg mener det er naturlig at vi avventer resultatene fra samarbeidsprosjektet mellom Oslo kommune og Statens vegvesen som nå er satt i gang på oppfordring fra Stortinget. Etter hvert som det vil foreligge resultater i dette prosjektet, vil jeg komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Cato Brunvand Ellingsen (SV) [10:15:57]: Tusen takk for en god redegjørelse. Det er flere positive signaler i den redegjørelsen, og vi setter selvfølgelig pris på at regjeringen har ønsket at Statens vegvesen skal komme i dialog med Oslo kommune. Det er også bra med innendørs målinger og fasadetiltak som sørger for at støybelastningen innendørs er bedre.

Utfordringen er at når vi hele tiden skal snakke om helhet rundt Groruddalen, er det ofte de menneskene som bor der, som kan bli glemt. Vi vet alle sammen at hvis vi må vente på de store tingene, blir de små tingene sjelden gjort. Det er litt overraskende at ikke statsråden er tydelig nok på at dette må vi teste ut, bl.a. når det gjelder det som er knyttet til fartsreduksjon og kollektivfelt.

Det har riktignok vært ulike meninger om f.eks. Fossumdiagonalen, og det er klart at vi i SV er skeptisk til det at store nye veiprojekter skal bidra til å få ned biltrafikken, og nullvekstmålet er åpenbart ganske så tamt, etter vår mening. Men det burde ikke hindre at vi setter i gang prøveprosjekt med særlig disse to faktorene.

Jeg er glad for at statsråden snakker om at man skal vurdere nedskilting av hastighet, men jeg blir litt skeptisk av ord som «vurdere», «helhet» og den slags. Så jeg stiller et konkret spørsmål: Er regjeringen positiv til tiltak som skal redusere farten og sørge for kollektivfelt?

Og har regjeringen gitt slike signaler i samtaler med Statens vegvesen om det arbeidet de skal gjøre?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:18:16]: Jeg takker for positive tilbakemeldinger på redegjørelsen som ble gitt.

Jeg har selvfølgelig forståelse for at det er utålmodighet knyttet til den saken, og jeg har selvfølgelig også forståelse for de utfordringene som beboerne i området kjenner på. Samtidig kommer vi ikke rundt nettopp det poenget at det er ulike interesser som må veies opp mot hverandre. Dersom vi nå går rett på uten å ha et faglig godt grunnlag for det, vil vi kunne risikere at vi bare skyver trafikken over i andre gater og veier i nærområdet, og slik sett bare påfører andre beboere byrden. Det er ingen god løsning.

Jeg har den tilnærmingen til det at vi bør bruke de fagkreftene vi har, og de beste fagfolkene vi har i denne sammenhengen, er Statens vegvesen, selvfølgelig også sammen med Oslo kommune. De vil samarbeide om dette og komme tilbake med forslag.

Så kommer vi ikke rundt at det her vil være noen utfordringer, det vil være litt ulike interesser, men jeg er ikke så sikker på at vi skal si at beboerne ensidig har den ene interessen eller den andre interessen. Dette handler om folks arbeidsplasser, og det handler om intern trafikk i nærmiljøene. Så her er det mange ulike interesser som virker sammen.

Jeg håper at vi gjennom de prosessene som nå er igangsatt, kan få gode løsninger på bordet, men det vil selvfølgelig til sjuende og sist også kreve noen valg – sikkert noen valg av prioriteringer innenfor Oslopakkene, og sikkert noen valg også vi må ta når det handler om ressurser og økonomisk satsing fra statens side. Men det ligger et stykke fram i tid.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:20:05]: Jeg vil takke interpellanten for å ta opp et viktig tema og for en interessant debatt her i Stortinget. Det er som statsråden godt har sagt, at her er det flere interesser som det er viktig at vi tenker over. Vi i Arbeiderpartiet kjenner veldig godt til folk som blir berørt, og som også har nytte av denne veien, i begge perspektiver av saken. Dette er jo Groruddalen, hvor vi har mange medlemmer og velgere, og rv. 4 benyttes av industrien, bl.a. på Raufossområdet, hvor vi også har sterke samarbeidspartnere og sterk historikk. Det er et viktig utgangspunkt for å forstå saken.

Jeg synes representanten Ellingsen hadde flere gode poenger, for det er helt klart at det er utfordringer med støy og forurensning for folk i Groruddalen. Samtidig er vi alle tjent med at industrien, bl.a. på Raufoss, har mulighet til å bli sterkere i årene som kommer, og kan fortsette sitt gode arbeid. Det som er veldig interessant, er at

mange av de store industristedene som vi har i Norge, ligger langs kysten, men så har vi særlig to som ligger inn i landet. Det er Kongsberg og Raufoss. Det som er likheten mellom Kongsberg og Raufoss, er bl.a. at begge de stedene produserer forsvarsmateriell i verdensklasse. Det er klart at for Norge er det veldig viktig at de industrimiljøene fortsatt skal kunne være levedyktige.

Det drar meg tilbake til hovedpoenget, at jeg synes statsråden har et veldig bra perspektiv når han sier at vi skal tenke helhetlig på dette. Selvfølgelig skal veimyndighetene og vi som storting bidra til at de lokale belastningene for innbyggerne vi jobber for, er så lave som mulig. Samtidig er dette en riksvei, og den må også tjene rikets og fellesskapets interesser og fungere som en infrastrukturelle for å eksportere de produktene som våre arbeidstakere er med og produserer hver dag. Så jeg synes statsråden skal ha honnør for nettopp å bruke det helhetlige. Svaret går jo dit hen at en viser vilje til å gjøre justeringer på hvordan dette fungerer, både på kort sikt og på lengre sikt. Da kan det være ulike syn, og da er vi tilbake til om vi f.eks. skal se på Fossumdiagonalen som en langsiktig løsning.

Men igjen, det er veldig bra at vi får opp en sann sak. Det gjør oss klokere både med tanke på dem som lever tett på vei, og med tanke på å forstå hvilke typer industri vi har i Norge og hva vi skal ta vare på og forsterke i årene som kommer når det gjelder innbyggernes sikkerhet og helse, men også verdiskaping.

Michael Tetzschner (H) [10:23:27]: Jeg vil begynne med å berømme interpellanten for å reise en veldig viktig problemstilling. Støy og luftforurensning som tilfeldigvis avleirer seg for dem som bor nær store trafikklårer i våre tettbygde strøk – og her snakker vi om et område av landet hvor folk bor særdeles tett – er en veldig viktig problemstilling. Nyere forskning viser også at det er en sammenheng mellom stresslidelser og andre belastninger i tillegg til dem knyttet til forurensning som vi tidligere har vært klar over.

Jeg synes allikevel at de svarene vi har fått fra statsråden, ikke vitner om noen særlig offensiv holdning for å komme inn under problemet. Jeg mener i motsetning til interpellanten ikke at løsningen ligger i å strupe trafikken – den vil finne andre veier, den vil også gå over på andre hovedveier og øke belastningen der, i tillegg til at den tyter ut i lokalnettet. Det vi må begynne å tenke på i byene, særlig der det er arealknapphet og et presset boligmarked, er hvordan vi kan innvinne areal ved nettopp å få trafikken under bakken, bruke lokk i større utstrekning, også fordi det har et gevinstperspektiv utover at det på avgjørende måte vil forbedre boligmiljøene for dem som er der. Jeg synes det er for passivt å tenke seg at man bare skal gå til fasadetiltak, støyskjerming osv. Det

er nesten som å be folk som bor ved siden av et diskotek og ikke får sove, om å utstyre seg med øreklokker.

Dette er også en side for de av oss som er villig til å investere mye i samferdselssektoren, og som ikke bare vil strupe trafikken. Jeg må også si at interpellantens parti er blant de viktigste fortalere for at vi ikke velger trafikk-løsninger som har fremtiden for seg, hvor vi ikke får trafikken drenert bort fra overflaten og inn i kapasitetssterke tunneler. Partiet SV har et historisk langt synderegister for nettopp ikke å ville løse det grunnleggende ved transportproblemene. Det er selvfølgelig ingen løsning å si at trafikk ikke skal finne sted – det er en del av vårt økonomiske liv, det er en del av pulsåren i det moderne Norge.

Derfor er ikke jeg så fornøyd som representanten Sandtrøen, som sier at her har han registrert helhetlig tenkning. Her gjelder det å handle helhetlig.

Ola Elvestuen (V) [10:27:04]: Jeg vil også takke for interpellasjonen, og at dette er blitt løftet.

Som statsråden sier, går det tre motorveier gjennom Groruddalen: rv. 4 Trondheimsveien, Østre Aker vei og E6. På lang sikt er dette to for mange, og det må komme tiltak nå. Det er særlig i Trondheimsveien, mellom Grorud og Sinsen og forbi Sletteløkka, at behovene er størst.

Det er bra at det på kort sikt nå pågår en prosess mellom Statens vegvesen og Oslo kommune for å se hvilke tiltak man kan komme med nå, f.eks. støyskjerming og andre tiltak som kan innføres på kort sikt. Men jeg er også veldig opptatt av å se på de større grepene som kan tas på kort sikt, ikke på lang sikt. Et viktig element for Trondheimsveien er at vi frikobler diskusjonen om Trondheimsveien fra Fossumdiagonalen. Vi må ikke ha Fossumdiagonalen, med trafikkoverføring til Østre Aker vei, før vi kan nedgradere Trondheimsveien. Den kan nedgraderes nå ut ifra den vurderingen som er nå, for å få ned belastningen omkring Trondheimsveien. Da kan man se på en løsning som mer likner den som er på Ring 2, at man strammer inn hele veibanen og reduserer de negative sidene ved veien. Det kan gjøres nå. Dette må også ses i sammenheng med andre behov vi har, f.eks. løsningen vi trenger med trikk til Tonsenhagen, som er helt grunnleggende.

Det er viktig at dette frikobles fra det største bildet, og at vi ikke nå får en situasjon hvor alt henger sammen med alt, som gjør at det egentlig ikke blir framdrift på det som er det største behovet, som er en nedgradering av Trondheimsveien.

La oss se mer langsiktig på dette: Representanten Nils Kristen Sandtrøen tok opp behovene på Raufoss. De er der, men når det gjelder behovene for transport til og fra Raufoss, er det mer nærliggende å se på forbindelsen fra Gjelleråsen og ned til E6 utenfor Oslo. Det er fullt

mulig å se på Hvamkrysset og hvordan man kan få dette til å fungere. Det er ingen grunn til at den tungtransporten skal gå helt ned til Sinsenkrysset for å kunne gå videre ut. Når vi da får en overføring til E6, er det viktig at man både viderefører de langsiktige ønskene og planene for Oslo om et lokk på Furuset, ettersom det der vil være transport, og at Manglerudtunnelen er med i planene framover. Det er et stort og tungt prosjekt, men det er det eneste området i hele Oslo hvor man planlegger for mer trafikk, og da må man også – som representanten Tetzschner var inne på – se på de store løsningene for å legge mer trafikk under bakken.

Dette henger sammen, men de største spørsmålene må ikke bli et argument for å vente med en beslutning om Trondheimsveien, for der trenger vi nå å planlegge hvordan vi skal få ned belastningen i nærområdet, og vi trenger også en veiløsning som er nedgradert i forhold til den som er der i dag. Jeg tror ikke at det vil gi store negative effekter på andre gater i Groruddalen. Dette er det mulig å få til samtidig som man ser på de store løsningene.

Helt til slutt: Skal vi tenke på og planlegge for de store løsningene for Groruddalen, må vi også planlegge for at Alnabruterminalen skal ut av Groruddalen. Den opptar et veldig stort område, og arealene hvor Alnabruterminalen er i dag, har mye større verdi som et byutviklingsområde enn bare som en terminal. Det betyr ikke at vi ikke skal oppgradere ut ifra hvordan situasjonen er nå, for å flytte den ut. Det tar lang tid, men nettopp fordi det tar lang tid, må beslutningen tas nå, slik at vi systematisk også planlegger for å frigjøre det området for byutvikling i Groruddalen – og for Oslo.

Rasmus Hansson (MDG) [10:32:17]: Takk til SV, som tar denne saken opp igjen. Det er en sak som Miljøpartiet De Grønne har vært opptatt av og arbeidet lenge med, og den gjelder altså sikkerheten, helsen og trivselen til veldig mange mennesker som bor i Groruddalen i Oslo, langs rv. 4 Trondheimsveien – helt vanlige mennesker.

Alle innbyggere i Norge fortjener å være en del av et bomiljø hvor de ikke plages av støy og luftforurensning. Det gjelder også i Oslo, men det er altså ikke virkeligheten for veldig mange folk i Groruddalen. Ett eksempel er folk i Sletteløkka boligsameie, hvor det passerer 26 000 biler i døgnet. En av beboerne der, Abdullah Süslü, ble intervjuet av Avisa Oslo i september i fjor. Han fortalte at familien hans ikke får sove. De kan ikke åpne vinduet om natten, ettåringen må sove på samme rom som foreldrene, de er bekymret for helsen og må kjøpe luftrenseutstyr. Sånn skal ikke hverdagen være i vår største by.

Lokalmiljøet i Groruddalen har veldig lenge kjempet for en forbedring av Trondheimsveien, og byrådet i

Oslo og flertallet i Oslo bystyre har bedt Statens vegvesen helt konkret om å redusere antall felt i Trondheimsveien og dempe farten permanent fra 70 km/t til 60 km/t, som det uansett er hele vinteren. Da kan Trondheimsveien bli en fin og effektiv gate, med trær, moderat fart, bedre luft og mindre støy, hvor det er bra å bo.

Transportøkonomisk institutt har gjort en beregning som viser at en slik innsnevring av Trondheimsveien til færre felt – fra fire til to – vil gi en marginal økning i kjøretiden fra Sinsen til Grorud, på ca. et par minutter. Det er en liten pris å betale for et sterkt forbedret bomiljø for mange, mange tusen mennesker.

Men dette er altså en riksvei som staten bestemmer over, ikke Oslo kommune, og Statens vegvesen sier nei. Til nå har de først og fremst henvist til den såkalte Fossumdiagonalen, som de mener at bør fullføres først. Det er et kjempeprosjekt som vil koste mange milliarder kroner, og i dagens budsjettsituasjon – som vi har fått en tydelig demonstrasjon av med det statsbudsjettforslaget som er kommet – er et sånt prosjekt mer eller mindre helt i det blå.

Nå redegjør statsråden for mer konkrete planer om vurderinger, undersøkelser og tiltak. Det er bra å høre, det er et lyspunkt for beboerne i Groruddalen, men det er veldig lite konkret, og følelsen er at dette er noe som fortsatt vil ta tid. Det er statsrådets ansvar, og statsråden virker ikke tilstrekkelig stresset på vegne av mange tusen mennesker i Groruddalen. Jeg er bekymret for, med den redegjørelsen vi har fått fra statsråden nå, at folk i Groruddalen fortsatt må vente lenge.

Det går tre motorveier gjennom Groruddalen, og folk i dalen må avlastes. Derfor mener jeg, som Oslo bystyre og som mange andre talere i denne saken, at det må være mulig for statsråden å konsentrere seg om å løse problemene på Trondheimsveien, uten å skulle avvente alle løsninger på alle andre problemer. Det er forståelig at industrien utenfor Oslo er opptatt av at vi får god tilgang til og fra industri og næringsliv i Oslo, men vi er allerede kjent med mange andre muligheter som kan bidra til en løsning på det, uten at man behøver å vente med det spesielle problemet som en forbedring av Trondheimsveien er.

Det er vanlige folks tur nå, og det bør være vanlige folk i Groruddalens tur til å få et bedre bymiljø.

Cato Brunvand Ellingsen (SV) [10:37:16]: Først må jeg benytte anledningen til å takke for gode innlegg fra de andre representantene her. Det er viktig å diskutere boforhold i de store byene fra denne salen.

Jeg er tilhenger av en kunnskapsbasert politikk, og jeg er opptatt av at vi ikke skal tro så mye på hva som skjer – vi skal prøve å vite mest mulig. Transportøkonomisk institutt har vurdert at det ikke vil få store conse-

kvenser for det andre veinettet i Groruddalen hvis man tar ned farten eller/og innfører kollektivfelt. Men man kan strengt tatt ikke vite før man har prøvd, og jeg tenker at her kan man bare prøve. Det kan ikke være så vanskelig å sette i gang et prøveprosjekt der man gjør dette over et par år og ser på konsekvensene og forsker på konsekvensene, både for trafikken og industrien utenfor Oslo og for befolkningen i Oslo.

Det er blitt snakk om prioritering her, og dessverre er det sann at når regjeringen og andre politikere prioriterer helhet, er det oftest barn, unge og voksne i de levekårsutsatte områdene av byene som blir prioritert ned. Jeg tenker det er på tide å bare fikse dette.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:39:07]: Jeg vil, i likhet med flere andre, takke for at vi har hatt en god debatt, med ulike syn – naturlig nok – på hva som skal være løsningsforslagene på denne utfordringen gjennom Groruddalen. Vi har hørt alt fra lokkløsninger til det å gå rett inn i bygatemodus som et prøvetiltak. Det jeg har forsøkt å løfte fram i debatten, er at vi har gjort det som Stortinget har bedt oss om. Vi har gått i gang med et prosessløp med Statens vegvesen og Oslo kommune, og da har jeg tillit til at Oslo kommune også vil løfte fram det som Oslo kommune mener er de beste løsningene for å få dette på plass. Det har jeg i hvert fall stor tro på at Oslo kommune vil gjøre.

Vi kommer ikke unna det faktum at vi her har med riksveier å gjøre, og riksveier har en annen funksjon enn bare å dekke lokalsamfunnenes funksjoner. Her vil det være interessekonflikter, og vi har vært innom det allerede i debatten. Det handler om å ha god kapasitet for næringslivet og arbeidsplassene – ikke bare arbeidsplasser i landet, men også arbeidsplasser regionalt og lokalt i Oslo er selvfølgelig avhengig av god kapasitet på disse veiene. Så har vi nullvekstmålet, og det handler om å oppnå nullvekst i personbiltrafikken i byområdet, men vi skal likevel ha gjennomgangstrafikk. Så her er det veldig mange perspektiver som berøres.

Heldigvis jobbes det på mange fronter for å bedre situasjonen. I bypakke-sammenheng jobber man med oppgradering av kollektivsystemer, og Statens vegvesen har levert inn en reguleringsplan for å bygge en ekspress-sykkelvei langs traseen, så det jobbes hele tiden med grep som kan avlaste og føre til at vi får flere trafikanter over på andre transportformer. Det vil selvfølgelig også bidra til å redusere trafikken i området.

Jeg takker på nytt for debatten og ser fram til å kunne komme tilbake til Stortinget med mer konkrete tiltak når prosessen har fått virke mellom staten og Oslo kommune.

Presidenten [10:40:00]: Då er debatten i sak nr. 3 avslutta.

Sak nr. 4 [10:41:21]

Interpellasjon fra representanten Sveinung Stensland til justis- og beredskapsministeren: «Det utføres rettslige obduksjoner i om lag fem prosent av alle dødsfall i Norge hvert år. Etter at kostnadene ved rettslige obduksjoner ble overført fra Justisdepartementet til politidistriktene i 1992, falt andelen obduksjoner markant. Tilsvarende tall i Sverige og Danmark er hhv. ca. 8,9 og 8,5 pst., hvor kostnadene fortsatt belastes sentrale myndigheter. Hva vil statsråden gjøre for å sikre at det blir gjennomført rettslig obduksjon i tilfeller der det foreligger mistanke om unaturlig og/eller mistenkelig dødsfall?»

Sveinung Stensland (H) [10:42:11]: Avdekking og etterforskning av mistenkelige dødsfall må ha høyeste prioritet for politi og påtalemyndighet. Det er viktig, ikke bare for pårørende og etterlatte, men også for samfunnet som helhet. Det var bl.a. årsaken til at Solberg-regjeringen endret loven slik at personer som dør i trafikkulykker, uten unntak skal obduseres.

Det er viktig at det gjennomføres rettslig obduksjon i alle tilfeller hvor det er grunn til å mistenke at et dødsfall skyldes en straffbar handling. Det følger av straffeprosessloven § 228 at det skal foretas obduksjon i slike tilfeller, og jeg forutsetter at regelverket praktiseres lojalt.

Politidirektoratet og Riksadvokaten opplyste i 2021 at de ikke hadde informasjon som tilsa at det ikke rekvireres sakkyndig likundersøkelse når forholdene rundt et dødsfall tilsier det. Samtidig indikerer nedgangen i antall rettslige obduksjoner at skjønnsutøvelsen etter § 228 er strammet inn.

Det er et mål å øke antallet medisinske obduksjoner, og det er viktig at obduksjon vurderes ved alle dødsfall. Det følger av straffeprosessloven § 228 at rettslig obduksjon skal foretas når det er «grunn til mistanke om at noens død er voldt ved en straffbar handling». I tillegg kan rettslig obduksjon gjennomføres når «dødsårsaken er uvis og særlige forhold krever slik undersøkelse».

Påtaleinstruksen § 13-2 gir nærmere regler om når sakkyndig likundersøkelse skal gjennomføres. Der fremgår det bl.a. at politiet «i alminnelighet» bør sørge for sakkyndig likundersøkelse bl.a. ved «selvmord», «ulykkestilfelle», «når et barn under 18 år dør utenfor helseinstitusjon og dødsårsaken er uvis», og når «dødsårsaken er uvis og dødsfallet har skjedd i fengsel».

I 1985 ble det utført over 6 000 medisinske obduksjoner. I 2000 var det tilsvarende tallet 3 000. I 2013 var det 2 181 av totalt 40 000 dødsfall. Det betyr at under 10 pst. av alle døde blir obdusert i Norge. I Sverige er det 8 000 rettslige obduksjoner av totalt 90 000 dødsfall.

Før 1992 ble kostnader knyttet til rettslige obduksjoner belastet av Delinkventfondet, underlagt Justisde-

partementet. Etter at fondet ble avvirket, ble kostnadene lagt over på hvert enkelt politidistrikt. Tjenestene knyttet til rettsmedisinske obduksjoner er ikke rammefinansiert, men finansieres ved stykkprissatser for medisinsk sakkyndig.

Obduksjoner kan redde liv, i tillegg til å oppdage drap. Et eksempel vi kjenner fra media, er som følger: I 2002 ble en kvinnes far funnet død i et badekar i sitt hjem. Tolv år senere ble hennes tidligere samboer funnet død på et hotellrom i byen. Etter mistanke om at det siste dødsfallet var skjedd ved en kriminell handling, ble omstendighetene rundt dødsfallet fra 2002 hentet frem. Faren ble ikke obdusert etter at han ble funnet død. På en pressekonferanse medga fungerende påtaleleder at dette var noe som burde vært gjort. Politiet besluttet å gjenåpne graven, liket ble obdusert, og det ble funnet spor av forgiftning – samme dødsårsak som for samboeren. Kvinnen ble dømt for begge drapene.

Vi vet ikke om økonomi var årsak til at det ikke ble rettslig obduksjon i 2002, men hadde det vært gjort, kunne kanskje et liv vært spart. Når politiet må vurdere kostnader til begjæring om rettslig obduksjon, inkludert transport, opp mot andre presserende oppgaver, fører dette lett til at rettslige obduksjoner blir nedprioritert. Konsekvensen er at mange dødsfall ikke blir rettslig undersøkt. Konkret dødsårsak og mulig svar på om dette var en ulykke, et selvdrap eller et mord, forblir ubesvart. Det går også ut over rettsikkerheten. Så er det grunn til å legge til, som tidligere helsepolitikker, at obduksjon også er en veldig viktig del av medisinsk forskning. Det er i seg selv et poeng for å få opp antall obduksjoner i Norge.

Det utføres rettslige obduksjoner ved om lag 5 pst. av alle dødsfall i Norge hvert år. Og som sagt: Etter at kostnadene ble overført til politidistriktene, falt dette tallet markant. Så det jeg egentlig vil spørre statsråden om, er hva statsråden vil gjøre for å sikre at det blir gjennomført rettslig obduksjon i tilfeller der det foreligger mistanke om unaturlig og/eller mistenkelig dødsfall.

Statsråd Emilie Mehl [10:46:21]: Først vil jeg takke interpellanten for å reise problemstillingen.

Når noen dør, skal man være trygg på at det blir gjort undersøkelser av om det har skjedd noe straffbart, dersom det er grunnlag for det. Det å identifisere og undersøke mistenkelige dødsfall er svært viktig. Spørsmålet om det foretas for få rettslige obduksjoner har vært reist med jevne mellomrom etter at finansieringsmodellen ble lagt om i 1991. Det har kommet bekymringer fra ulike hold, og det har dels vært at obduksjonsfrekvensen generelt er for lav, dels at politidistriktene har ulik praksis for å beslutte sanne undersøkelser.

Reglene om sakkyndig likundersøkelse og rettslig obduksjon er gitt i straffeprosessloven § 228, med utfyllende regler i påtaleinstruksen kapittel 13. Det skilles mellom de sakene der det skal foretas obduksjon og de sakene der det kan foretas obduksjon. I saker hvor det er mistanke om en straffbar handling, skal det foretas obduksjon. Obduksjon kan også ellers besluttes når dødsårsaken er uvisst og særlige forhold krever slik undersøkelse. Påtaleinstruksen § 13-2 gir nærmere føringer for sistnevnte vurdering. Blant annet skal det i alminnelighet utføres sakkyndig likundersøkelse når dødsårsaken er uvisst og antas å kunne skyldes bl.a. selvmord, selvskyldt skade, ulykkestilfelle eller når døden inntrådte plutselig og uventet, særlig dersom vedkommende antas å ha vært alene i dødsøyeblikket.

Det er også gitt særskilte føringer for at personer under 18 år skal obduseres når personen dør utenfor helseinstitusjon og dødsårsaken er uvisst, «med mindre særlige grunner gjør det ubetenkelig å unnlate slik undersøkelse». Også personer som dør i fengsel, arrestlokale eller under administrativ frihetsberøvelse, skal som hovedregel obduseres dersom dødsårsaken er uvisst.

Riksadvokatembetet har informert mitt departement om at embetet ikke har foretatt eller initiert noen systematisk undersøkelse av politidistriktenes praksis. Riksadvokatembetet har imidlertid grunn til å tro at det først og fremst er i tilfeller der det ikke er mistanke om at dødsfall skyldes straffbare forhold som kan ha potensial for økt obduksjonsfrekvens, og hvor praksis kan være noe ulik mellom politidistriktene.

Bestemmelsene om obduksjon i saker der det ikke er mistanke om noe straffbart, legger opp til en viss skjønnsutøvelse basert på forholdene i den enkelte sak. Riksadvokatembetet har ikke grunnlag for å konstatere at regelverket ikke praktiseres lojalt. Riksadvokatembetet kan ikke utelukke at finansieringsordningen kan påvirke skjønnsutøvelsen, men de mener at det i så fall ikke uten videre er ensbetydende med at det unnlates rettslige obduksjoner som ut fra regelverket burde vært foretatt. Jeg vil derfor i min videre dialog med påtalemyndigheten undersøke praktiseringen av regelverket samt kartlegge om det regelverket vi har i dag, er tilstrekkelig, eller om det bør gjøres justeringer.

Helsedirektoratet har i 2022 foretatt en spørreundersøkelse som bl.a. er sendt ut til landets politidistrikter, Kripos og den høyere påtalemyndighet. Spørreundersøkelsen er ment å innhente innspill til tiltak for å sikre kvalitet, rekruttering og tilgang til rettsmedisinsk kompetanse i Norge. Omfanget av rettsmedisinske obduksjoner er et av flere emner det spørres om. Når resultatet av denne undersøkelsen er ferdigstilt, vil den også gi viktig kunnskap til vurderingene av om vi bør justere dagens regelverk.

Sveinung Stensland (H) [10:50:07]: Jeg vil takke for et godt svar, som viser at statsråden tar problemet på alvor – i den grad det er et problem. Det er i alle fall oppsiktsvekkende at en har så lave obduksjonstall i Norge sammenlignet med våre naboland, og det er ingen grunn til å tro at det er så stor forskjell i disse sakene mellom de nordiske landene. Så jeg er veldig spent på hva disse undersøkelsene kommer frem til. Når det er såpass stor forskjell mellom politidistriktene, som statsråden selv inne på, er det grunn nok i seg selv til å gå nærmere inn på saken. Så lenge statsråden svarer som hun gjør, er jeg komfortabel med at dette er noe som er i prosess. Jeg ser frem til at vi får noen svar, for det må være et mål at alle drap som kan avdekkes, og selvfølgelig også kan hindres, blir nettopp det.

Statsråd Emilie Mehl [10:51:13]: Takk for fin oppfølging fra interpellanten.

Jeg ser fram til at vi får mer informasjon om dette, og det at problemstillingen har vært reist med jevne mellomrom over flere år, også av ulike partier og under ulike regjeringer, gir også grunn til å ta det på alvor og søke mer informasjon. Så vil resultatet av bl.a. undersøkelsen som Helsedirektoratet har sendt ut, og de vurderingene jeg mener at vi bør gjøre i Justis- og beredskapsdepartementet, vise om det er behov for å gjøre endringer, for det er for tidlig å konkludere med akkurat det. Men det er viktig at vi søker mer kunnskap, sånn at vi sikrer at regelverket er slik vi ønsker det, og at det praktiseres riktig.

Odd Harald Hovland (A) [10:52:22]: Eg vil rose interpellanten for å ta opp saka. Slik eg ser det, er dette ei viktig og aktuell problemstilling. Oppspelet var ein debatt i Arendalsveka, der det òg kom fram at Arbeidarpartiet og Høgre ikkje var veldig ueinige om problemstillinga, og at saka burde takast opp.

Så er det ikkje i alle saker at ein som politikar kan seie at ein er på heimebane eller har førstehands kjennskap til saka, men akkurat her – av alle saker – kan eg seie akkurat det. Eg gjekk ut frå Politihøgskolen i 1986 og har stått i mange av dei situasjonane der ein må vurdere om det er aktuelt å forlange rettsleg obduksjon, både før og etter 1992. Overføringa av belastninga av kostnadene frå Justisdepartementet til det enkelte politidistrikt for dei såkalla straffesaksutgiftene skjedde altså i 1992. Eg trur me kan seie at det i alle fall representerte ei klar endring i bevisstheita rundt praktiseringa av regelverket. Det at ein gjekk frå ei ordning der den som tok avgjerda, ikkje hadde ansvaret for rekninga – for å seie det slik – til ei ordning der den som tok avgjerda, faktisk måtte dekke rekninga av eige budsjett, førte nesten sjølvstendig til at ein vart meir restriktiv i tolkinga av regelverket. No har både interpellanten og statsråden gjort godt greie for gjeldande regelverk i straffeprosesslova, og dei har sitert

påtaleinstruksen, så eg skal ikkje gjenta det. Men det er altså slik at når det ligg føre ein konkret mistanke, skal ein obdusere. Det er det ingen tvil om, og eg er heller ikkje i tvil om at det faktisk vert gjort.

Så er det dei andre sakene, der ein anten ikkje har ei spesifikk dødsårsak, eller at dette kjem av dei opplista situasjonane i § 13-2 i påtaleinstruksen. Der er altså ordlyden: «Politiet bør i alminnelighet sørge for» osv. Det gjev grunnlag for å utøve skjønn.

Då endringa skjedde på 1990-talet, var dette ein del av ei endring av styringa i offentleg sektor. Ein gjekk altså over til mål- og resultatstyring og rammebudsjettering på mange sektorar i det offentlege. Dette kan vere eit eksempel på det som me kan seie er ein målkonflikt eller ei målforskyving. Det er ingen tvil om at me skal halde offentlege budsjett, det er viktig at ein har budsjett disiplin. Samtidig ønskjer me sjølvstendig kvalitet i tenestene, og at det vert skikkeleg offentleg utøving av det ansvaret ein har. Då er det heller ikkje uvesentleg kva som vert salderingspostane i dei enkelte budsjetta. Me er vel her einige om at dette området ikkje bør vere ein salderingspost.

Eg vil rose statsråden for at ho signaliserer at ein vil undersøkje praksis. Eg trur det er ei veldig fornuftig tilnærming at me no ser på korleis dette faktisk fungerer ute i politidistrikta, og at ein òg har kontakt med øvste påtalemyndigheit på dette feltet. Det trur eg er bra, og eg synest statsråden har gjort godt greie for si tilnærming og korleis ho vil ta dette vidare.

I vårt samfunn tenkjer eg at me skal vere rimeleg sikre på at straffbare forhold som fører til at nokon dør, vert avdekka, etterforska og straffeforfulgt. Det skuldar me både offer og pårørande.

Sveinung Stensland (H) [10:56:44]: Basert på oppmøtet i salen og i presselosjen kan vi vel konstatere at obduksjoner ikke er noen kioskvelter, men vi vet at strafferett og straffesaker er noe som folk er veldig opptatt av. For å gi debatten et visst tabloid tilsnitt kan jeg fortelle at statistikken viser at vi – hvis vi sammenlikner norske obduksjonsdata med våre nordiske nabolands data – går glipp av to drap hvert år fordi vi obduserer for lite. Vi hadde altså, rent statistisk, hvis en bruker de sammen tallene, oppdaget to flere drap hvert år i Norge. Det er jo en sak i seg selv, hvis noen trenger en knagg å henge dette på.

Når det er sagt, er det stor enighet om dette. Men jeg synes representanten Hovlands poeng om rammefinansiering, budsjettstyring og alt det der, er godt, for obduksjoner kan like gjerne bli sett på som forskning. En leter etter dødsårsaker, og vi har Dødsårsaksregisteret, Gades Institutt og Rettsmedisinsk institutt, som er statlig finansierte nettopp for å ha et høyt trykk på å avdekke

dødsårsaker. Derfor er det en naturlig forlengelse av det at kostnader ved rettslige likundersøkelser eller obduksjoner blir betalt av en sentral pott.

Med dette vil jeg takke for både oppmøtet og en god debatt. Jeg ser frem til oppfølgingen av dette, og jobben som allerede er gjort fra departementets side, med å innhente informasjon fra både påtalemyndighet og annet hold, lover godt. Så kommer vi sikkert til å følge med på hva som kommer ut av den prosessen.

Statsråd Emilie Mehl [10:58:45]: Jeg vil igjen takke interpellanten for å ta opp et viktig tema, og jeg vil også takke for et veldig godt innlegg, et fint tilskudd til debatten, fra representanten Hovland.

Hvis jeg ikke tar feil, var det en professor i rettsmedisin ved Universitetet i Tromsø som sa det representanten Stensland var inne på, at man bør regne med at det overses inntil to drap i året, hvis man skal sammenligne statistikken, uten at jeg skal ta stilling til akkurat det. Men jeg legger til grunn at Riksadvokatembetet ikke har holdepunkter for å tro at norsk politi ikke praktiserer regelverket om rettslig obduksjon på en lojal måte. Samtidig har jeg også merket meg at det kan være potensial for økt bruk av rettslig obduksjon, og at det trolig knytter seg til de tilfellene der det ikke er mistanke om straffbare forhold. I de samme sakene kan det også være potensial for å få en likere praksis av regelverket mellom de ulike politidistriktene.

Hvorvidt det er behov for tiltak for å få opp antallet rettsmedisinske obduksjoner i Norge, bør, som jeg var inne på i mitt første innlegg, ses i sammenheng med det arbeidet som nå gjøres av Helsedirektoratet, og den undersøkelsen vi har ute i forbindelse med at de skal se på hvordan man kan sikre kvalitet, rekruttering og tilgang på rettsmedisinsk kompetanse i Norge, som også er en viktig side av dette. Både politiet, Kripos og Den høyere påtalemyndighet har hatt anledning til å uttale seg til Helsedirektoratet, og jeg legger til grunn at de ansvarlige fagmyndighetene ved Helsedirektoratet og Riksadvokatembetet følger opp undersøkelsen på en god måte og foreslår egnede tiltak om nødvendig. Så vil vi komme tilbake til saken på et senere tidspunkt.

Presidenten [10:59:00]: Debatten i sak nr. 4 er avslutta.

Stortinget tek no pause fram til votering kl. 15.

Stortinget tok pause i forhandlingane kl. 11.01.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15

President: Svein Harberg

Votering

Presidenten [15:00:33]: Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 11. oktober 2022

Presidenten [15:00:36]: Sak nr. 1 er andre gangs behandling av lov og gjelder lovvedtak 1.

Det foreligger ingen forslag til anmerkning. Stortingets lovvedtak er dermed bifalt ved andre gangs behandling og blir å sende Kongen i overensstemmelse med Grunnloven.

Votering i sak nr. 2, debattert 11. oktober 2022

Innstilling fra valgkomiteen om suppleringsvalg til Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling (Innst. 21 S (2022–2023))

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

vedtak:

Som nytt varamedlem av Stortingets delegasjon til NATOs parlamentariske forsamling velges i stedet for Marit Arnstad: Per Martin Sandtrøen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.
(Voteringsutskrift 15.01.10)

Presidenten [15:01:12]: Sakene nr. 3 og 4 var interpellasjoner.

Sak nr. 5 [15:01:15]

Referat

- (12) Innberetning fra valgkomiteen om endring i de faste komiteers sammensetning (Innberetning 1 (2022–2023))
Enst.: Vedlegges protokollen.
- (13) Nasjonalbudsjettet 2023 (Meld. St. 1 (2022–2023))
- (14) Skatter, avgifter og toll 2023 (Prop. 1 LS (2022–2023))
- (15) Statsbudsjettet 2023 (Prop. 1 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 2–4 sendes finanskomiteen.
- (16) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sveinung Stensland, Tone Wilhelmsen Trøen, Ingunn Foss og Erlend Svardal Bøe om bedre ivaretagelse av personer som er dømt til tvungent psykisk helsevern (Dokument 8:15 S (2022–2023))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.

6. (17) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Andreas Sjalg Unneland, Kathy Lie og Marian Hussein om bedre oppfølging av unge innsatte i fengsel (Dokument 8:14 S (2022–2023))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
 7. (18) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortings-sesjonen 2021-2022 (Meld. St. 4 (2022–2023))
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
 8. (19) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes og Seher Aydar om å gi Forsvarets ombudsnemnd innsynsrett i gradert informasjon (Dokument 8:7 L (2022–2023))
Enst.: Sendes Stortingets presidentskap.
 9. (20) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget (Dokument 8:11 S (2022–2023))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
 10. (21) Langtidsplan for forskning og høyere utdanning 2023–2032 (Meld. St. 5 (2022–2023))
 11. (22) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Seher Aydar om en skole uten profitt (Dokument 8:12 S (2022–2023))
 12. (23) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hege Bae Nyholt og Tobias Drevland Lund om en skole for barnets beste, ikke politisk prestisje (Dokument 8:13 S (2022–2023))
Enst.: Nr. 10–12 sendes utdannings- og forskningskomiteen.
- Presidenten [15:01:53]:** Dermed er sakene på dagens kart ferdig behandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.02.

