

Møte onsdag den 7. november 2007 kl. 10

President: Carl I. Hagen

Dagsorden (nr. 12):

1. Spørretime
 - muntlig spørretime
 - ordinær spørretime

Presidenten: Det foreligger to permisjonssøknader:

- Fra representanten Olav Gunnar *Ballo* om forlengelse av den innvilgede fødselspermisjon til å gjelde til og med 27. november og deretter om velferdspermisjon i tiden fra og med 28. november til og med 7. desember.
 - Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Hill-Marta *Solberg* fra og med 12. november og inntil videre.
- Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget.
- Det anses vedtatt.

Fra den møtende vararepresentant for Finnmark fylke, Kirsti *Saxi*, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under den resterende del av representanten Olav Gunnar *Ballos* permisjoner, dvs. fra og med 12. november til og med 7. desember, av velferdsgrunner.

Denne søknad foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Vararepresentantene, for Finnmark fylke Johnny *Ingebrigtsen* og for Nordland fylke Knut Petter *Torgersen*, foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden. – Det anses vedtatt.

Representanten André N. Skjelstad vil fremsette et representantforslag.

André N. Skjelstad (FrP) [10:01:49]: På vegne av representantene Gunnar Kvassheim, Gunvald Ludvigsen og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om nasjonalt kompetansesenter for å motvirke helseskade knyttet til kjemikaliebruk.

Presidenten: Representanten Bent Høie vil fremsette et representantforslag.

Bent Høie (H) [10:02:15]: På vegne av stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Elisabeth Aspaker, Ine Marie Eriksen Søreide og undertegnede vil jeg sette fram forslag om modernisering av statens bygge- og eiendomsvirksomhet.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1

Spørretime

- muntlig spørretime
- ordinær spørretime

Muntlig spørretime

Presidenten: Stortinget mottok mandag meddelelse fra statsministerens kontor om at følgende stasråder vil møte til muntlig spørretime:

- utenriksminister Jonas Gahr Støre
- statsråd Liv Signe Navarsete
- statsråd Knut Storberget

De annonserte regjeringsmedlemmer er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

De representanter som i tillegg til de forhåndspåmeldte ønsker å stille hovedspørsmål, bes om å reise seg. –

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten Morten Høglund.

Morten Høglund (FrP) [10:03:23]: Jeg har et spørsmål til utenriksministeren.

Nå om dagen virker det som om representanter fra regjeringspartiene har tenkt å gå oss i den tradisjonelle opposisjonen i næringen om hvem som er mest i opposisjon til utenriksministerens politikk. I denne konkurransen har vi som mål å være den konstruktive opposisjonen.

I forrige måned holdt utenriksministeren et foredrag i Oslo Militære Samfund hvor han bl.a. sa:

«Behovet for å ha en styrket militær tilstedeværelse i nordområdene handler om det naturlige nærvær enhver kyststat må ha i vår moderne tid når trafikken øker og flere flokker mot våre farvann.»

Meget godt sagt! Vi kan sette to streker under denne konklusjonen. Utenriksministeren har markert seg som en nordområdeminister. Det er et stort engasjement og mange løfter. Som utenriksministeren selv sier, er styrket militær tilstedeværelse i nord viktig.

Mandag kom forsvarsstudien. Den skal behandles på behørig måte. Men siden utenriksministeren tenker mye på disse spørsmålene og er opptatt av dem – han er kunnskapsrik på området – kunne det være interessant å få vite hvordan den utviklingen vi nå ser i Forsvaret, ikke minst eksemplifisert av forsvarsstudien, harmonerer med utenriksministerens mål om en styrket militær tilstedeværelse i nord. Er det ikke slik at så lenge Forsvaret nedprioriteres som i dag, blir utenriksministerens erklærte mål kun en illusjon?

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:05:07]: Først vil jeg si at det er ingen opposisjon til Regjeringens utenrikspolitikk i Regjeringen. Regjeringen står sterkt samlet om den, og det kommer til uttrykk nærmest daglig.

Så vil jeg si at jeg setter pris på at representanten leser mine foredrag i Oslo Militære Samfund så grundig. Jeg synes kanskje han burde lest enda grundigere, for å se på tegningen av utfordringene i nord som et sammensatt bilde, der vi går fra en virkelighet hvor vi fokuserte på én militær trussel, til en sammensatt virkelighet av mange risikofaktorer, inklusiv den militære, hvor energi, transport, fisk, klimaendringer og økt oppmerksomhet er en del av hele bildet. Det krever et bredt spekter av svar fra norsk side, og godt samkjør mellom sivile politiske og militære midler.

Jeg tror ikke det militære redskapet er hovedsvaret på Norges utfordringer i nord. Derfor har jeg i mitt foredrag forsøkt å få fram et balansert budskap, at i en kyststat med ansvar for havområder med stor oppmerksomhet, potensiell rivalitet og mye å holde rede på, hører de militære hjemme. Gjennomgangstonen i både forsvarsstudien og forsvarspolitisk utvalg er å vektlegge og nyansere nordområdenes nye betydning.

Jeg ser fram til en stor politisk debatt i Norge der alle sider favner bredt i å utforme retningslinjene for norsk forsvars-, utenriks- og sikkerhetspolitikk i disse områdene i årene som kommer. Og det er jo en tone, både hos forsvarssjefen og hos forsvarspolitisk utvalg, der man vektlegger nordområdene på en ny måte, med fokus på de områdene hvor Norge har mest å følge med på i sine nærområder.

Så jeg finner, kanskje ikke overraskende, at den prioriteringen vi gjør på nordområdene, det sammensatte bildet og forsøket på å møte dette med en rad av virkemidler, inklusiv militært nærvær, samsvarer godt med det analytiske og faglige arbeid som forsvarsmyndigheter og politiske myndigheter gjør når de ser framover for Norges svar.

Morten Høglund (FrP) [10:07:02]: Jeg takker for svaret.

Jeg er enig med utenriksministeren i at vi trenger en helhet. Og det militære er kun ett virkemiddel – men likevel et viktig virkemiddel. Det er riktig at deler av Forsvaret kanskje nå skal se mer mot nord, men den utviklingen som vi f.eks. ser for Sjøforsvaret, som er så viktig for å overvåke de store havområdene, er bekymringsfull. Vi deler den bekymring som SVs forsvarspolitiske talsmann, Bjørn Jacobsen, uttrykte i Klassekampen i går: Når man konsentrerer Sjøforsvaret til Bergen og foreslår en nedleggelse av Olavsvern, hvordan vil det harmonere med å kunne være operativ og agere i nord? Og er ikke utenriksministeren enig i at vi trenger et sjøforsvar som dekker ikke minst de sårbare kystområdene vi her snakker om, nettopp med bakgrunn i de utfordringer på miljøsidan og den generelle økende aktiviteten i nord som utenriksministeren godt har beskrevet?

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:08:03]: Det er lovende at Bjørn Jacobsen og Morten Høglund begynner å finne sammen i disse spørsmålene (munterhet i salen). Det varsler bra for det arbeidet vi nå skal gjøre.

Jeg vil selvfølgelig ikke begynne en diskusjon, like lite som jeg tror noen andre er i posisjon for det nå, om base mot base, fort mot fort, i denne sammenheng. Det kommer til å bli en heftig debatt med mange interesser både av distriktpolitiske, forsvarspolitiske og sikkerhetspolitiske perspektiver. Men at begge disse studiene peker mot nordområdene, mener jeg er et klart tegn.

Så vil jeg legge til at nærvær på havet er viktig. Å ha en oppdatert, moderne marine er viktig for Norge – med havområder seks ganger landområdet i størrelse. Men det finnes altså ifølge admiral Grytting ved Landsdelskom-

mando Nord-Norge ikke én utfordring i nord som bare er militær, og der bare det militære er svaret. Vi skal som kyststat av vår størrelse, med den viktige NATO-forankringen vi har, være veldig varsomme med å definere at det militære er svaret og det eneste Norge viser når det gjelder kystforvaltning, ressursforvaltning osv. Men dette får vi altså omfattende debatt om i månedene som kommer.

Presidenten: Presidenten vil akseptere fire oppfølgingssspørsmål – først Ine Marie Eriksen Søreide.

Ine Marie Eriksen Søreide (H) [10:09:27]: Nordområdesatsingen til Regjeringa handler jo om mange løfter og stadig nye skuffelser. Representanten før meg tok opp ett aspekt av det, nemlig i forhold til Forsvaret. Men det finnes jo også andre aspekter, og statsråden selv har ved flere anledninger uttrykt at kunnskap og forskning skal være navet i nordområdesatsingen. Det gjentok også statsråden nå i sitt forrige svar, nemlig at det finnes flere ting enn forsvar som er viktig for nordområdene, også kunnskap. Da er det veldig merkelig å bivåne det vi nå ser i forhold til universiteter og høyskoler nettopp i de tre nordligste fylkene, som altså i budsjettet for 2007 har måttet tåle kutt i titallsmillionerklassen. Det er jo fristende å spørre utenriksministeren hvordan det kan ha seg at man gjør den prioriteringen, og hvordan det da skal være en satsing på nordområdene hvis selve navet i hjulet faller ut.

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:10:27]: Detaljene i det spørsmålet bør kunnskapsministeren svare på, mener jeg, som rette faglig ansvarlige for universiteter og høyskoler.

Jeg tror vi kommer veldig feil ut om vi sier at det er satsingen fra år til år på budsjettene ved enkelte universiteter som avgjør om Norge har kunnskap til å møte nordområdefordringene. Jeg har vektlagt hele tiden at nordområdesatsingen ikke er en Øst-Finnmark-satsing, det er ikke en Finnmark- Troms-, Nordland-satsing, det er en norsk nordeuropeisk satsing på det som skjer i nord. At Norge besitter kunnskap om ressursforvaltning, energiutvikling, fiskeri, klima, miljø i nord, og at vi bør være i fremste klasse på det, er navet i nordområdesatsingen. Så tror jeg vi skal klare over tid å sørge for at våre læresteder er i stand til å være i front på det, fra de nye næringene som bioprospektering, hvor vi er i ferd med å få på plass et nytt kunnskapsprogram mellom næringsliv og forskning, og så skal vi nok se på forskningsbudsjettene og utdanningsbudsjettene framover at vi er i stand til å forvalte det både faglig og i samarbeid med kunnskapsnettverkene også i næringslivet og i resten av det offentlige.

Presidenten: Jan Sahl – til oppfølgingssspørsmål.

Jan Sahl (KrF) [10:11:34]: Kristelig Folkeparti er enig med utenriksministeren når han drar opp det breie perspektivet for nordområdesatsingen, og det var også utgangspunktet da strategien ble presentert i Tromsø, med et større antall statsråder på nordnorsk jord enn noensin-

ne. Dessverre, sett fra Kristelig Folkepartis synspunkt, er dette i stor grad blitt utenriksministerens område. Det viser seg også når det gjelder oppsummeringen som er gjort i budsjettproposisjonen for Utenriksdepartementet. Der viser man altså til at det man har klart å få til på nordområdesatsingen, er 196 mill. kr. Det samme kunne jeg ha funnet for Telemark fylke og kalt det for en Telemark-satsing.

Mitt spørsmål er: Hvor er det blitt av det breie perspektivet? Folk i Nord-Norge lurer på hvor det er blitt av de andre statsrådene som skulle være med og bidra til at dette skulle bli en reell og kraftig Nord-Norge-satsing.

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:12:30]: Det interessante er at nå kommer man fra sentrum–høyre-siden i norsk politikk og roper på penger, subsidier, som svaret på nordområdeutfordringene. Det er ikke denne regjeringens holdning. Vi må satse på gode prosjekter, utvikling over tid. Vi har i vår tid satt av friske penger til nordområdeprosjekter. Skulle vi lage Telemark-budsjett for nordområdet, vet representanten Sahl at hvis vi legger sammen bare økningen i kommuneøkonomien, er vi i tittallsmilliardklassen. Vi har satt av over en halv milliard kroner til konkrete nordområdeprosjekter, og jeg er stolt av den oppsummeringen av tiltak vi har i St.prp. nr. 1 på det. Utenriksdepartementet er en minoritetshaver i det, fordi vi naturlig nok ikke har prosjekter, slik som de andre departementene har. Jeg tror vi står for rundt 20 pst. av de midlene. Men de vil over tid være stimulanser til å komme videre både når det gjelder kunnskap, næringsutvikling og det som det på mitt område jo handler veldig mye om, det diplomatiske arbeidet mot andre land. Det koster gudskjelov lite penger, og vi er da i stand til å få mye politisk oppmerksomhet og gjennomslag ved den måten vi engasjerer naboland i regionen på, og andre som er interessert.

Presidenten: Anne Margrethe Larsen – til oppfølgingsspørsmål.

Anne Margrethe Larsen (V) [10:13:44]: Som nevnt hadde utenriksministeren en tale i Oslo Militære Samfund 10. oktober i år der han framholdt at han ikke var urolig for den økte russiske flyaktiviteten i nord. Han framholdt videre at behovet for å ha en styrket militær tilstedeværelse i nordområdene handlet om det naturlige nærvær enhver kyststat må ha i vår moderne tid.

Dette synes jeg ikke vitner om noen erkjennelse av at det strategiske landskapet i nordområdene er i rask endring i og med den russiske gjenopprustningen. Jeg mener at vårt forhold til Russland bør bygge på to elementer: samarbeid og fasthet.

Deler utenriksministeren min bekymring for at vår evne til å vise fasthet er i ferd med å svekkes, gitt nedbyggingen av Forsvaret beskrevet i Forsvarsstudie 07?

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:14:35]: Det er ikke riktig at jeg sa at jeg ikke var urolig. Jeg sa at vi ikke har grunn til å se det øvelsesmønsteret som rettet mot oss. Det er en forskjell i det. Men det er klart at det at

Russland nå har et mye mer aktivt øvelsesmønster i luften, på vannet og under vannet, er et uttrykk for at Russland er framoverlent, de er tilbake til mønsteret de var i tidligere. Det må vi følge meget nøye, og Norge som nabostat til Russland ser dette som en utvikling vi skal ha et meget nøkternt syn på. Jeg får også anledning til i NATOs Råd i neste uke å orientere om våre perspektiver på nordområdene, også fra det perspektivet.

Er jeg urolig? Samarbeid og fasthet er linjen i norsk Russland-politikk. Det er jeg helt enig i. Er jeg urolig for at det står dårlig til med fastheten? Det er jeg ikke urolig for. Vi er faste i fisken i nord. Vi kan vise oss fram både med en konsekvent adferd i måten vi håndhever myndighet på og måten vi er til stede på på havet, og hele debatten om forsvaret i framtiden vil også ta form av den utfordringen.

Presidenten: Per Ove Width – til oppfølgingsspørsmål.

Per Ove Width (FrP) [10:15:40]: I likhet med hva Norge gjør, må man forvente at også andre nasjoner følger nøye med på Norges forsvars- og basestruktur. I lys av at Russland nå driver en flyaktivitet langs norskekysten som vi ikke har sett maken til siden sovjettiden, og ikke bare det, men også en aktiv marineaktivitet og en strategisk oppbygging av landstridskreftene i sine nordområder, virker det underlig at Norge bygger ned basestrukturen lengst nord i landet, for øvrig noe som må være i strid med Soria Moria-erklæringen. Skal man i henhold til FS 07 følge forsvarssjefens forslag om nedleggelse av baser i nord, vil vi i vårt nordligste fylke kun sitte igjen med grensevakten og Heimevernet.

Synes utenriksministeren dette er et fornuftig utenriks- og forsvarspolitisk signal å sende til vår største nabo i øst, i relasjon til hva de nå gjør?

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:16:39]: Jeg går ut fra at representanten Width ikke angriper forsvarssjefens rett til på faglig grunnlag å fremme sitt syn på den situasjonen han ser. Det er et integrert dokument som han leverer, og som han hefter for, og som han kan ta æren for, alt ettersom man måtte se det.

Jeg gjentar da at Norge nå skal ha en grundig prosess, politisk, faglig og militært, om hvordan vi bør innrette Forsvaret i tiden som kommer. Jeg gjentar også: Der vil nordområdene være sentrale fordi Norge er en kyststat, fordi vi har den naboen vi har, fordi vi har den alliansetilknytningen vi har.

Så vil ikke jeg gi meg inn på å kommentere den ene basen mot den andre basen, den andre garnisonen mot den tredje garnisonen. Jeg har ikke grunnlag for det. Men jeg tror jeg kan være sikker på at de politiske holdningene i Norge har så stort fellesgods at nordområdene er viktige for oss. Det er der vi møter utfordringer som krever et sammensatt nærvær av politisk, militær og sivil aktivitet. Det kommer igjen til å danne grunnlaget for en bred konsensus i Stortinget.

Presidenten: Vi går til neste hovedspørsmål.

Elisabeth Aspaker (H) [10:17:44]: Mitt spørsmål går til justisministeren.

Siden framleggelsen av statsbudsjettet har justisministeren benyttet enhver anledning til å skryte av politibudsjettet. Mot bedre vitende har statsråden gang på gang vist til at Politiets Fellesforbund skal være meget fornøyd. Sannheten er at politiets største fagforening sendte ut to pressemeldinger da budsjettet kom. Den siste har statsråden, forståelig nok, forsøkt å tie i hjel, for der redegjøres det for at det mangler om lag 120 mill. kr i 2008 på å videreføre årets driftsnivå. Alle som kan lese budsjetter, har oppdaget at i politiets driftsbudsjett – etter at man har kledd av ulike øremerker – er det faktisk mindre igjen til lønn i 2008 enn i år. En realnedgang på vel 100 mill. kr er svært alvorlig, noe som ble bekreftet i et møte med Oslos politimester i går, som opplyser at han til neste år må holde over 100 stillinger ubesatt.

Justisministeren feilinformerer folk, og problemene er i ferd med å tårne seg opp i Politi-Norge. «Ikke regn med hjelp i natt – politiet sover» hadde Nordlys på førstesiden for kort tid siden. Kioskeier sperret inne bevæpnet tyv. Politiet måtte kjøre 140 km. Trafikkoffer ble liggende i veien i nesten to timer før politiet kom. Listen over utilfredsstillende forhold kunne ha vært gjort lang. Poenget er at det er ikke lenger noen selvfølge at folk skal få hjelp hos politiet når de trenger det. Nye arbeidstidsbestemmelser fra denne sommeren presser budsjettene ytterligere. Vakt samarbeidsområdene blir større, utrykningstiden lenger. Politiet advarer nå selv mot at utrykningsterskelen er blitt altfor høy. Vi må være forberedt på et rasende publikum når utrykningstiden kryper opp mot halvannen time, uttaler politiet i Rogaland.

Det glansbildet Storberget har prøvd å tegne, kjenner politiet seg nå ikke igjen i. Så hvordan vil justisministeren forklare at et regnestykke Politiets Fellesforbund har foretatt, viser at politiet med Regjeringens forslag til budsjett for neste år får en nedgang i driftsmidler på 120 mill. kr, med de konsekvensene dette får for politiet i Oslo og distriktene?

Statsråd Knut Storberget [10:19:48]: Det skal godt gjøres å lese forslaget til statsbudsjett for justissektoren på den måten som spøreren nå gjør. Det er altså et budsjett som foreslår en økning til justissektoren på nærmere 1,9 milliarder kr. Jeg forstår veldig godt at selv Politiets Fellesforbund i sin første pressemelding skriver at dette er justisministeren på rett vei. Det er 1,9 milliarder kr som skal bidra til å øke nettopp politikraften i hele landet, og som skal bidra til ganske så store investeringer, investeringer som vi ikke har sett maken til på justissektorens område. Det er Regjeringa stolt av.

Man tar nå grep både lovmessig og økonomisk for å få på plass en stor DNA-reform. Den er finansiert gjennom det budsjettforslaget som ligger der, med over 60 mill. kr. Det at man nå legger nærmere 400 mill. kr på bordet for at norsk politi, også politiet i Oslo, skal kunne få et helt nytt nødssamband, er helt avgjørende for den politikraften

vi forventer oss. Det at vi tar grep i forhold til gjenger, og den gruppa som er etablert i forhold tilprostituerte og menneskehandelsakene i Oslo, er helt åpenbart viktige satsinger. Det som er utfordringen vår, er at vi trenger flere politifolk. Det er nærmere 50 ledige stillinger i Oslo som man ønsker å bemanne, og som man faktisk har midler til. Går man inn på landsbasis, er det mellom 80 og 160 ledige stillinger som man ikke får nok søkere til. Ett av problemene der er nettopp at man i 2003 og 2004 tok opp for få politistudenter, slik at vi har fått for få uteksaminerte politifolk. Der syns jeg nok at særlig Høyre skal gå i seg sjøl i forhold til de vedtak de gjorde da de sjøl satt i regjering, og være glad for at Regjeringa nå har valgt å kjøre maks opptak på Politihøgskolen, med over 430 studenter, som vil kunne bidra til at vi i framtida vil stå i en helt annen situasjon enn den vi ser i dag.

Elisabeth Aspaker (H) [10:21:54]: Det er bra at det tas opp flere på Politihøgskolen, men det er ikke bra at politiet til neste år får et driftsbudsjett som gjør at svært mange stillinger fortsatt vil stå ubesatt. Det er korrekt at det kommer ut flere politifolk i framtiden, men det ligger også en mulighet i å ha en mer aktiv seniorpolitikk. Det er mulig å ansette flere sivile i politiet for å avlaste politifolk for sivile oppgaver og la dem konsentrere seg om det de skal gjøre: rykke ut når publikum trenger det, etterforske hverdagskriminalitet, drive mer forebyggende arbeid. Dette er salderingsposter når vi snakker med politifolk nå.

Så jeg etterlyser igjen: Hva er det statsråden da vil foreta seg i 2008 som skal motvirke at publikum får nei når de ringer til politiet? Hvordan skal han bake et større justisbudsjett for å sikre at folk får den hjelpen de trenger hos politiet i 2008?

Statsråd Knut Storberget [10:22:50]: For det første har Regjeringa en forpliktelse i forhold til å lage gode politibudsjetter. Det er jo derfor vi skaper vekst i politibudsjettene. Allerede i revidert nasjonalbudsjett for vel et halvt år siden foreslo vi en økning til Oslo-politiet, som da fikk 30 mill. kr i økning, man fikk finansiert opp de utgiftene man hadde i forbindelse med NATO-toppmøtet, man fikk ekstrapenger til utlendingsforvaltning, så det er ikke korrekt at Oslo-politiet har noen kutt i sine budsjetter. Det siste kuttet vi så i forhold til Oslo-politiet, var Bondevik II-regjeringas siste forslag til statsbudsjett. Det samme gjelder politiet for øvrig. Når vi ser på økningen til politi og påtalemyndighet i løpet av de siste tre årene, inkludert 2008-budsjettet, er det altså en økning til politi og påtalemyndighet på nærmere en halv milliard kroner. Jeg har vanskeligheter med å se at det kan beskrives som kutt i økonomien til politiet. Det bidrar til at vi får våpen, vester og biler på plass, samtidig som vi skal rekruttere inn både seniorer og også flere sivile for å avlaste og få flere politifolk ut i gatene, slik vi alle er enige om.

Presidenten: Det blir fire oppfølgingsspørsmål – først Solveig Horne.

Solveig Horne (FrP) [10:24:08]: Ressursmangelen i politiet er svært bekymringsverdig. Trange driftsbudsjet-

ter har tvunget fram vaksamarbeid og stadig større distrikter. Dette fører igjen til lang utrykningstid ved alvorlige ulykker og ved grov kriminalitet. Igjen er dette noe som går ut over folks tillit til politiet og folks trygghet. Statsråden har vært svært uvillig til å si noe om responstid. Hver gang Fremskrittspartiet tar dette opp, er han uvillig til å angi en responstid.

Da blir mitt spørsmål til justisministeren i dag: Hva mener statsråden er en uakseptabel responstid?

Statsråd Knut Storberget [10:24:51]: Det er en rimelig akademisk problemstilling, for å være helt ærlig.

I dette ganske så mangslungne landet med forholdsvis store avstander er det vanskelig å sette én standard responstid. Det kan slå galt ut i alle slags retninger. Det jeg har sagt, og som også Stortinget har sluttet seg til, er at vi skal ha en gjennomgang i forhold til det å få responstida i norsk politi ned. Derfor er det så viktig det Regjeringa nå gjør, at man både styrker driftskapasiteten i politiet og utdanner flere politifolk, slik at man faktisk har folk til å rykke ut når noen krever det. Det er også viktig at vi i mye større grad får på plass en mulighet for at sivile kan ta seg av sivile politioppgaver, slik at de mer politiaere oppgavene kan foretas av utdannede polititjenestemenn.

Jeg er også overbevist om at den DNA-satsingen vi nå får, som vi iverksetter fra 1. august neste år, vil bidra til å frigjøre politikapasitet lokalt, man vil kunne få treff raskere, raskere oppklaring, slik at man faktisk kan drive ute i gatene, slik vi alle ønsker.

Presidenten: Hans Olav Syversen – til oppfølgings-spørsmål

Hans Olav Syversen (KrF) [10:26:04]: Jeg tror ikke det er noen tvil om at justisministeren har stor vilje til å satse på politiet. Spørsmålet er jo om evnen er der i tilsvarende grad. Og når justisministeren nevner Bondevik II-regjeringens budsjett, tror jeg at jeg rett og slett kan henviser til det budsjettet Stoltenberg-regjeringen har lagt fram, hvor den selv gir en oversikt over hva som er bevilget. I Bondevik-regjeringens siste år ble det en realvekst på 3 pst. på justissektoren. Etter denne regjeringens eget skriv i budsjettet er realveksten nede på 1 pst. Og jeg tror ikke man skal til mange politidistrikter for å se at driftssituasjonen er uhyre vanskelig.

Så mitt spørsmål: Når det er slik at Finn Abrahamsen finner å måtte gå av i politiet i en alder av 59 år – han er i sin beste alder, sier han selv – og politiet synes det er greit at han går av, hva kan vi gjøre for å sørge for at de som ønsker å jobbe i politiet, som har erfaring og kapasitet, faktisk blir i politiet til beste for oss alle?

Statsråd Knut Storberget [10:27:11]: Som jeg orienterte Stortinget om i går i en interpellasjonsdebatt, er det mange ting vi kan gjøre og skal gjøre for å få flere seniorer til å bli stående i sine stillinger. Det er viktig for å få økt antallet politifolk, men det er også viktig fordi seniorene besitter en erfaringskompetanse som jeg tror norsk politi trenger mer og mer av.

Det vi har pekt på, er at vi ønsker å bruke bl.a. lønn som virkemiddel for å få flere seniorer til å stå i stilling. Vi ønsker også å bruke arbeidstid og ferieordninger for å få flere seniorer til å stå i stilling, og vi ser nå på mulighetene for også en annen type arbeidsfordeling slik at det blir mer attraktivt for dem som har vært i politietaten lenge, å stå lenger i stilling. Jeg sa også i Stortinget i går at dette er tiltak som vi skal komme tilbake til Stortinget med så raskt som mulig. Vi er helt avhengig av det for nettopp å få opp bemanningskapasiteten. Men det viktigste for framtidens politibemannning er tross alt hvor mange politifolk vi utdanner. Og der har vi et problem, for det uteksamineres altfor få i dag. Derfor tror jeg det er et viktig skritt Regjeringa har tatt, når man øker opptaket så massivt som vi har gjort hittil.

Presidenten: Odd Einar Dørum – til oppfølgings-spørsmål.

Odd Einar Dørum (V) [10:28:27]: Kampen om borgernes trygghet foregår nå, og den foregår i morgen. Det er helt avgjørende at vi i dette landet aldri skal få en vekterstat. Derfor undrer jo Venstre på hva slags strategiske grep justisministeren vil ta for å møte dette. Et strategisk grep er selvfølgelig å få flere politifolk. Det å utdanne så mange som man gjør nå, er veldig bra. Venstre ønsker at man skal gå videre, men jeg skal ikke gjøre det til et tema i dag.

Det jeg vil gjøre til et tema, er noe som vi kan gjøre noe med nå, og det er: Mens vi venter på at det utdannes politifolk – det tar tre år, det – slik at vi skal få gode folk, kan vi ansette folk i sivile stillinger og frigjøre politifolk, slik at de slipper å gjøre det som disse sivile stillingene kan gjøre. Jeg vet f.eks. at i Oslo har man sivile som tar imot anmeldelser.

Er statsråden villig til å satse strategisk på å forplikte seg til en opptrapping, slik Venstre ønsker, på sivile stillinger hvert eneste år framover slik at vi vet at disse sivile stillingene rett og slett kan sørge for at vi får flere politifolk som kan være ute blant folk og øke borgernes trygghet? Det er et strategisk grep, da ser vi framover, og vi kan løfte.

Statsråd Knut Storberget [10:29:33]: Som jeg har sagt tidligere i dag, og som jeg også sa i Stortinget i går, arbeider Regjeringa med å få flere sivile inn som kan avlaste de politiutdannede tjenestemennene. Så det er en strategi jeg mener er helt nødvendig nå.

Jeg er også enig med spøreren i at kampen om tryggheten skjer hver dag, den skjer nå. Derfor er vedtaket som ble gjort i 2003–2004 når det gjelder opptak ved Politihøgskolen, det vi nå høster frukter av. Det var et lavt opptak. Derfor er det viktig at vi får opp opptaket.

Jeg har også lyst til å si at Regjeringa i disse dager jobber med å se på mulighetene for å utvide opptaket på Politihøgskolen – utover det allerede høye opptaket. Det er jo maksimalt i forhold til hva kapasiteten på Politihøgskolen er. Slik situasjonen – og behovet – er, er vi helt avhen-

gige av det, særlig sett opp mot de nye arbeidstidsbestemmelserne i politiet.

Vi trenger også tiltak nå. Det er derfor vi mener at det å få flere sivile inn, vil være viktig, samtidig som vi har en aktiv satsing (presidenten klubber) ...

Presidenten: Jan Tore Sanner – til oppfølgingsspørsmål.

Jan Tore Sanner (H) [10:30:47]: Justisministerens problem er at han hopper fra tue til tue, alt etter hvilken sak som er i media.

Jeg er enig med Odd Einar Dørum i at folks trygghet er politikkens kjerneoppgave. Den oppgaven svikter justisministeren når han ikke er villig til å fremme konkrete forslag for å sikre flere politifolk i gatene.

Utvidet opptak ved Politihøgskolen er veldig bra. Justisministeren sier at man jobber med tiltak for å få flere sivile inn. Vel, dette er et bevilgningsspørsmål. Hvis det var slik at justisministeren faktisk ønsket å frigjøre flere politifolk slik at vi fikk mer politi i gatene og mer trygghet ute i distriktene, kunne han ha foreslått bevilgninger, slik at det hadde vært mulig å ansette flere sivile i stillinger innenfor politiet hvor det faktisk er mulig.

Mitt spørsmål er: Når statsråden sier at han «jobber med», når kommer de konkrete (presidenten klubber) forslagene om seniortiltak og flere sivile i politiet?

Statsråd Knut Storberget [10:31:59]: Det er jo ikke slik at man ikke har fremmet tiltak i forslaget til statsbudsjett for neste år som går på at man skal ha flere ansatte i politiet, snarere tvert imot. Det er det jeg har prøvd å forklare. Vi har jo rettet opp kutt som Høyre bidro til – bl.a. overfor Oslo-politiet – i det siste statsbudsjettet da de satt i regjering. Man har senest i revidert nasjonalbudsjett økt bevilgningene når det gjelder driftssituasjonen i politiet generelt, men også til Oslo-politiet. Det er en vekst som vi ønsker å videreføre neste år.

Jeg mener at satsingen på 60–70 mill. kr ikke er å hoppe fra tue til tue, som representanten Sanner sier. Vi er altså i gang med en stor reform som gjelder DNA-satsing, som vil bidra til å frigjøre ressurser i politidistriktene, og som man selvfølgelig kan bruke til å øke bemanningen. Men når vi er i en situasjon hvor det er mangel på politifolk, er vi nødt til å finne løsninger med sivile for å avlaste. Det arbeidet er allerede i gang. Vi har bl.a. igangsatt arrestprosjekter i en del (presidenten klubber) politidistrikter hvor vi tar inn sivile. Så her jobbes det. (Presidenten klubber.)

Presidenten: Presidenten vil minne om at når den røde lampen slukker, er det et tegn på at den som snakker, skal slutte å snakke.

Statsråd Knut Storberget [10:33:14]: Beklager!

Presidenten: Vi går til neste hovedspørsmål.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:33:27]: Jeg skal gi justisministeren anledning til å snakke litt mer.

Tillit nyter norsk politi, heldigvis, men i for mange tilfeller kan ikke politiet gi den bistanden som innbyggerne trenger, og som de faktisk har grunn til å forvente. Jeg skal nevne to eksempler, som bl.a. TV 2 har presentert.

En jernvarehandler som gang på gang har tatt kriminelle på fersken, får den kriminelle til å skrive under på at han erkjenner forholdet. Like fullt henlegges anmeldelsen – ikke én gang, men alle gangene. Et annet eksempel, som er enda ferskere: En organisasjon som i utgangspunktet skal arbeide med integrering, får betydelige offentlige midler til dette. Integreringsdirektoratet merker at her misbrukes det offentlige midler. De gransker, bruker mye tid og krefter på det, og anmelder. Så kan vi se på fjernsynet at politiet i Oslo sier sorry, de prioriterer ikke den type saker, og henlegger saken.

Mitt spørsmål til justisministeren blir derfor: Føler ikke også han at det går en grense for hva folk vil akseptere før det går på rettsfølelsen løs, når kriminelle faktisk ikke straffes, men indirekte belønnes for de ugjerninger som er begått? Er justisministeren enig i at vi nå, uavhengig av regjeringer og budsjetter, er i en situasjon der vi er farlig nær en grense hvor vi setter folks alminnelige rettsfølelse på en alvorlig prøve?

Statsråd Knut Storberget [10:35:33]: Jeg er enig i at i de sakene hvor gjerningsmannen er kjent, hvor spørsmålet om straffskyld er rimelig klart, og hvor det er begått alvorlige straffbare handlinger, skal politiet selvfølgelig iredetteføre det. De enkelttilfellene som er trukket fram – uten å gå nevneverdig inn i dem, det har jeg ikke kompetanse eller mulighet til å gjøre – er ikke heldige for politiet.

Vi har altså en situasjon i både politiet og kriminalomsorgen – jeg vil også nevne den – der man faktisk oppklarer flere saker. Man gjør det raskere, mer effektivt og, etter mitt skjønn, også bedre. Det har vært en utvikling som også den forrige regjeringa skal ha ære for, og som bidrar til at vi får fram også den siden av politiets og justissektorens virksomhet når man skal vurdere hva slags tillit man skal ha til sektoren. Det er viktig.

Det samme gjelder kriminalomsorgen, hvor vi ofte hører om de få sviktene som skjer, enten det er en rømning eller bruk av narkotika i fengsel. Men situasjonen ute i kriminalomsorgen blir stadig bedre. Soningskøen er nå mer enn halvert, til tross for at Regjeringa ikke løslater fangene tidligere. Vi har strammet inn med hensyn til praksis, viser de siste tall.

Det er viktig at man har et helhetsblikk på det å vurdere tillit og resultater opp mot både politi og kriminalomsorg. Denne sektoren er så til de grader avhengig av tillit at vi skal være særdeles på vakt mot slike utslag som vi har sett i avisene i det siste. Jeg håper og tror at nettopp de tiltakene som nå blir satt i verk for å bedre oppklaringsprosenten – særlig DNA-satsingen – vil gjøre politiet bedre i stand til å oppklare mer av den kriminaliteten som bør oppklares.

Hans Olav Syversen (KrF) [10:37:30]: Jeg tror det er veldig få rundt omkring i det ganske land som har liten tillit til politiet. De aller fleste har stor tillit til politiet. Det mange stusser ved, er den åpenbare kapasitetsmangelen som er mange steder. Jeg tror ikke vi kommer bort fra at driftsbudsjettene er uhyre stramme, uansett hvordan vi nå vender på det.

Jeg har lyst til å bringe justisministerens oppmerksomhet mot ytterligere en sak som vi nå har under oppseiling. Det gjelder mulige alvorlige seksuelle overgrep mot til dels små barn. Vi hadde for noen år siden aksjon Pendulum, som også skulle iredteføre mulige overgrep mot små barn. Der ble en tredjedel av sakene henlagt av ulike årsaker, også av kapasitetsårsaker.

Mitt spørsmål er: Med tanke på denne store saken vi kanskje har under oppseiling, kan justisministeren garantere at vi skal gjøre det som står i vår makt for å avdekke dette?

Statsråd Knut Storberget [10:38:38]: Jeg kan garantere at vi skal gjøre alt som står i vår makt for å angripe denne typen alvorlig kriminalitet.

Jeg er glad for at Stortinget stod samlet rundt siste budsjettsatsing når det gjelder å styrke nettopp innsatsen til Kripos, særlig med tanke på å oppklare de sakene som dreier seg om overgrep mot barn og avdekke flere av dem som står bak bl.a. overgrepbilder. Der har Regjeringa særlig gjort to ting som vi synes er viktige. For det første tar vi sikte på å etablere en politistasjon på nettet – dette er det bevilget særskilte midler til – som skal arbeide aktivt for å avdekke hvem som står bak overgrepbilder, og vi har intensivert det internasjonale samarbeidet, bl.a. ved å styrke Interpols arbeid i Lyon med mellom 2 og 3 mill. kr, nettopp rettet inn mot dette arbeidet. Jeg er glad for at det ser ut til at man i den siste saken nå har et bedre grep rundt så alvorlige saker som dette faktisk er, enn det vi har hatt tidligere.

Presidenten: Det blir tre oppfølgingsspørsmål – først Solveig Horne.

Solveig Horne (FrP) [10:39:50]: Dette skal ikke bli en budsjettdebatt. Likevel har Regjeringen et mål om å oppklare 36 pst. av kriminalsakene i landet. Det vil si at 64 pst. av sakene ikke vil bli oppklart.

Når det gjelder politibemanning, er vi dårligst i Norden. Både Sverige og Danmark ligger mye høyere enn oss. Det er flott at justisministeren nå satser på å øke opp-taket på Politihøgskolen. Men det må også være ressurser til å ansette disse politifolkene når de er ferdig utdannet. Det har ikke det norske politiet råd til i dag.

I en høring med Oslos politisjef i går kom det fram at Oslo-politiet må redusere bemanningen hvis de skal holde seg på 2007-nivå. Mitt spørsmål til justisministeren blir da: Hva vil justisministeren gjøre for at politiet i Norge i alle fall skal holdes på 2007-nivå?

Statsråd Knut Storberget [10:40:43]: Jeg tror at vi må vurdere politiets kraft og ressurser ut fra et bredere

perspektiv enn bare å se på de konkrete politimessige bevilgningene. De øker. Det er det ingen tvil om. Det er kanskje vondt å innse for opposisjonen, men det er slik at politibevilgningene har økt.

Så er det også helt avgjørende å gi politiet bedre redskap til å oppklare mer kriminalitet. Jeg har nevnt DNA, som er en kjempesatsing fra vår side, og jeg har nevnt nødnett. Det må investeres i sikkerhetsutstyr og våpen, men også i biler. Vi skal komme å jour med våpen og ves-ter innen 2008. Jeg har mange ganger nevnt at vi vil øke opptaket, og jeg tror også det er viktig å se på hvordan vi organiserer det politimessige arbeidet.

De grep som er gjort for å bekjempe gjengkriminalitet i Oslo, som har vært viktig for Regjeringa, har bidratt til at man har kommet i posisjon når det gjelder svært alvorlig kriminalitet, på en annen måte enn man kanskje tradisjonelt har gjort tidligere, særlig i forhold til det å kunne inndra penger og følge pengestrømmen.

Presidenten: Elisabeth Aspaker – til oppfølgingsspørsmål.

Elisabeth Aspaker (H) [10:41:52]: Tilliten til politiet avhenger av at politiet evner å reagere. Samarbeid mellom politiet og andre offentlige etater, som trygdeetaten og tolletaten, er kolossalt viktig for å avdekke og effektivt kunne forfølge kriminelle forhold.

I møte med Oslos politimester i går hørte vi at han hadde hatt en dialog med trygdeetaten om at de ikke måtte anmelde flere saker enn det Oslo-politiet kunne greie å ta seg av. Samtidig har vi denne høsten hørt om to tilfeller hvor Tollvesenet varslet politiet – ett tilfelle gjaldt et rekordbeslag av dopingmidler og et annet tilfelle noen rumenere som var i besittelse av minibanksvindelutstyr. I begge tilfellene svarte politiet at de ikke hadde kapasitet – de kunne ikke rykke ut, de kunne ikke følge opp sakene.

Mener statsråden at dette er tilfredsstillende? Hva vil han gjøre for at vi skal få til et bedre samarbeid mellom offentlige etater – slik at ikke en etat avdekker det som kan være kriminelle forhold, mens politiet på den andre siden ikke evner å følge opp?

Statsråd Knut Storberget [10:42:54]: For det første er det et ressursmessig spørsmål. Derfor mener jeg igjen at det er viktig at man styrker politiets budsjetter og gir mulighet for økt bemanning, slik vi har vært inne på tidligere i dag. Samtidig har vi en utfordring i forhold til det tverrsektorielle samarbeidet mellom politi, trygdeetat og skatteetat, men jeg vil også si i forhold til barnevernsmyndigheter, hvor man ofte har sett på bl.a. taushetspliktsregler som et hinder for samarbeid. Jeg mener at vi må bryte ned de grensene i større grad enn tidligere, enten det er reelle grenser som står i lovverket, eller det er grenser vi har i hodene våre, at vi innbiller oss at det er slik.

Jeg vil f.eks. trekke fram etableringen av Barnas Hus i Norge. Der samarbeider politiet med andre myndigheter nettopp for å avdekke og hjelpe i forbindelse med overgrep mot barn. Det er et veldig godt eksempel på hvordan man kan få mer effekt ikke bare i politietterforskningen,

men også i rehabiliteringen. Det kan være en god modell for andre områder i kriminalitetsbekjempelsen. Vi åpner to Barnas Hus nå før jul.

Presidenten: Vera Lysklætt – til oppfølgingsspørsmål.

Vera Lysklætt (V) [10:44:01]: Vi har store utfordringer i dag også i vårt nordligste fylke på dette området. I Finnmark opplever vi altfor ofte at politiet ikke har ressurser til å rykke ut i forbindelse med alvorlige hendelser. Vi har veldig store avstander innad i fylket, befolkningen bor veldig spredt, vi har ulike språk å forholde oss til, og veldig mange stillinger står ubesatt. I en slik situasjon har politimesteren i Vest-Finnmark, Arild Aaserød, tenkt nytt i høst. Han har ifølge media foreslått å løse bemanningsproblemene i politiet bl.a. ved å gi skikkede lokalinnbyggere et lynkurs i politiarbeid, slik at de kan opprettholde lov og orden når politiressursene ikke strekker til. Ifølge samme media sier assisterende politidirektør Vidar Refvik at vi bare må regne med en lang utrykningstid for politiet i Finnmark.

Deler justisministeren disse synspunktene – at det i Finnmark kan være en løsning å ta i bruk et slags borgervern, og at vi bare må godta en lang utrykningstid, som ofte kan være flere timer?

Statsråd Knut Storberget [10:45:07]: I Soria Moria-erklæringen og også i Regjeringas første gjerninger det første året markerte vi veldig tydelig at den maktutøvelsen som politiet er satt til å håndtere i Norge, skal håndteres av politiet som offentlig etat. Jeg mener at dette prinsippet bare er blitt viktigere og viktigere, særlig i en tid da vi ser at kriminalitetsbildet blir mer komplisert, og i mange tilfeller også mer alvorlig. Men det er også viktig fordi vi ser at politiet håndterer metoder og midler som gjør sitt til at det kreves særlig kompetanse og særlig aktpågivenhet i forhold til en så viktig tvangsutøvelse. Derfor mener jeg det er helt uakseptabelt å tenke seg en retning hvor vi utvikler bl.a. borgervern for å ta oss av alvorlige kriminelle handlinger. Dette er det offentliges oppgave. Det er Regjeringas oppgave, det er min oppgave. Det er derfor det er så viktig å styrke denne innsatsen.

Presidenten: Stortinget går til neste hovedspørsmål.

Lars Sponheim (V) [10:46:13]: Mitt spørsmål går til statsråd Navarsete.

Det går en – kan vi si – jernbanevekkelse over landet, hvor alle snakker om å lansere spennende, flotte og nye visjoner, hvor Sør-Norge, i hvert fall om alt skulle lanseres samtidig, ville se ut som en gjennomhullet sveitserost. Jeg synes dette er et flott engasjement, som jeg deler. Jeg deler drømmene om et Sør-Norge med en effektiv jernbanesatsing. For en tidligere formann i Bergensbanemuseet og jernbaneentusiast er dette flott.

Jeg kan historien om det stolte øyeblikk da denne sal fattet et vedtak om å bruke ett statsbudsjett på ett prosjekt med skarp votering, som vi sier, hvor de to partiene som var her, stod mot hverandre, og hvor Oslo stod mot resten

av landet. Men jeg må si at jeg undrer meg litt over at miljøer – folk, politikere – som tidligere ikke ville bruke 1 mill. kr på jernbane, nå vil bruke mange hundre milliarder på jernbanesatsing. Men også det må vi glede oss over og gi uttrykk for er flott.

Men så er det et ordtak som sier at det er bedre med en fugl i handa enn ti på taket. Jeg er redd for at vi i jernbanediskusjonen framover kommer til å holde oss med jernbaneseminarer og ikke med jernbaneutbygging. Jeg er veldig opptatt av hvordan vi kan omsette all denne flotte jernbaneentusiasmen og alle drømmene om ny jernbaneteknologi til gode og – vil jeg si – mellomlange prosjekter, som gjør at vi sakte, men sikkert, kan bringes i retning av et nytt Jernbane-Norge. Og jeg har en bekymring for at det fort kun blir en diskusjon om de store visjoner, og ikke om de fornuftige bevilgninger, satsinger og prosjekter framover.

Så mitt litt åpne første spørsmål til statsråden går i denne retning: Hvilke tanker har statsråden gjort seg om hvordan all denne jernbaneentusiasmen kan omsettes til konkret satsing de neste årene? Hvordan kan de ti fuglene på taket bli til én fugl i statsrådets hånd?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:48:16]: Det har i lengre tid vore ei sterk fokusering på høg fartstog i Noreg. Det har òg vore diskusjonar i denne salen, og det er som ei oppfølging av dei at eg gav eit tysk konsulentselskap i oppdrag å gå djupare inn i nokre utvalde prosjekt. Òg den førre regjeringa var oppteken av at ein skulle ha ei nærare utgreiing av dette. Det starta med Oslo–Trondheim og Oslo–Göteborg, og vart seinare utvida med høg fartsringen i Sør-Noreg og Haukelibana, som er to prosjekt som har ulike interessentmiljø bak seg.

Rapporten, som eg har fått overlevert frå det tyske konsulentselskapet via Jernbaneverket, som har vore den utøvande i dette arbeidet, viser at høg fartsbane kan vere realiserbart. Det er dei orda statsråden har brukt ved presentasjonen. Men eg har òg sagt at det er mange oppoverbakkar før ein eventuelt kan realisere dette, og det er mange drøftingar som må gjerast på politisk nivå. Dei første drøftingane vil gå på om ein skal gå vidare inn i materien, for dei svara som me no har fått, er jo ikkje gode nok til å bestemme om ein skal gå inn for ei bygging. Dei er ein mellomstasjon for å kunne drøfte om ein skal gå inn i nærare utgreiingar, noko som vil koste atskilleg med pengar, og som sjølv sagt òg vil ta noko tid. Svaret på det vil Regjeringa gi i Nasjonal transportplan, som skal leggast fram i desember 2008. Fram til den tida håpar eg på ein open politisk debatt. Fram til 1. desember ligg rapporten ute – ja, han vert liggjande ute òg vidare. Det er ope for alle å gi innspel til Jernbaneverket. Vidare ynskjer eg, som sagt, sjølv sagt å ha denne saka i den offentlege debatten. Men ikkje minst i dei diskusjonane Regjeringa skal føre framover, vil dette bli eit stort tema. Så statsråden har ikkje gjort seg opp ei meining enno.

Lars Sponheim (V) [10:50:24]: Jeg takker for det svaret. Spørsmålet mitt gikk enda lenger, i retning av hva vi kan få til de neste 5–10–15 årene som er veldig bra for

Jernbane-Norge og for miljø og klima, som vi må finne viktige løsninger for i løpet av de neste tiårene. Så kan vi drømme om det nye Jernbane-Norge en generasjon eller to fram.

Det er jo slik at uansett hvordan en beveger seg her, ligger de store utfordringene i å komme seg effektivt ut og inn av hovedstaden i nær sagt alle retninger. Uansett vil disse nye framtidstogene måtte gå ut og inn av hovedstaden. Prosjekter ut og inn av hovedstaden vil uansett være nyttige for den mellomlange jernbaneutviklingen. For eksempel vant jo SV i sin tid en heroisk seier i forhandlinger med tidligere statsråd Opseth om Ringerikstunnelen i en byttehandel med Lærdalstunnelen – tror jeg det var. Ringerikstunnelen er et godt eksempel på hvordan man kan redusere reiseavstanden til Bergen betydelig, hvordan man kan skaffe Oslo betydelig mer effektive omlandsområder, og hvordan man kan starte på framtiden. Hvor står Ringerikstunnelen i statsrådets hode?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:51:28]: Noko av det mest positive med den rapporten som vi har fått lagd fram om høgfartsbane, er jo nettopp ei stadfesting av at det uansett er fornuftig å intensivere dei planlagde prosjekta som ikkje minst ligg i intercityområdet. Det er jo det denne Regjeringa gjer, når me har auka budsjettet til jernbane med 1 milliard kr og slik sett får fart på utbygginga av jernbane, ikkje minst i dette viktige området. Me prioriterer òg midlane slik at me skal få gjort dei store prosjekta ferdige, i staden for å setje i gang mange prosjekt, som det då vil gå veldig seint å få fullført.

Når det gjeld Ringerikstunnelen, er det eit viktig prosjekt, som ikkje har vorte prioritert så langt. Me følgjer no opp den eksisterande Nasjonal transportplan lagd fram av den førre regjeringa, men som heldigvis er påplussa midlar frå stortingsfleirtalet og følgd opp av denne regjeringa. Så Ringerikstunnelen er i mitt hovud eit svært viktig prosjekt i forhold til å korte reisetida mellom Oslo og Bergen og ikkje minst til viktige omlandsområde til Oslo, og han skal vurderast i neste NTP.

Presidenten: Det blir oppfølgingsspørsmål – først Per Sandberg.

Per Sandberg (FrP) [10:52:45]: Nå tolker jo jeg spørsmålet fra representanten Sponheim mer i forhold til hva Regjeringen ønsker å gjøre med dagens jernbane, og ikke høyfartstanken. Men la meg likevel følge det opp.

Jeg registrerer at statsråden sier at de svarene som nå foreligger, slett ikke er gode nok til overhodet å gjøre noe vedtak i forhold til høyfartstog i Norge, og der er jeg hjertens enig med statsråden. Men jeg ber statsråden se hva som står i dagens utgave av Dagsavisen, for der blir det signalisert fra forhandlingskameratene til Senterpartiet og den sittende regjering når det gjelder klimameldingen, at både Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å foreta et kupp ved allerede i forbindelse med klimameldingen å vedta å bygge høyfartstog i Norge på bortimot 300 milliarder kr.

Mitt spørsmål er: Hvilke tanker gjør statsråden seg rundt det?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:53:52]: Eg har registrert oppslaget i Dagsavisen i dag, og då tenkte statsråden at dei tre partia veldig fort har gløymt korleis det er å sitje i regjering, og at ein må ha eit ganske godt grunnlag for å ta så store avgjerder. Det er ei stor avgjerd om ein bestemmer seg for å byggje høgfartsbane i Noreg. Det har ganske store konsekvensar både for eksisterande nett, som må avklarast, og sjølv sagt for traséar, for miljø osv., og ikkje minst er dei økonomiske konsekvensane store, sjølv sagt. Dei står sjølv sagt fritt til å ta dette inn i debatten om klimameldinga, og der skal dei møtast konstruktivt frå Regjeringa. Men eg meiner at me treng litt meir tid og ein grundig diskusjon før me kan ta ei endeleg avgjerd om byggjestart.

Presidenten: Trond Helleland – til oppfølgingsspørsmål.

Trond Helleland (H) [10:54:47]: Jeg tror nok ikke klimakameratene vil kreve at det blir bygd høvfartsbane, men statsråden får vente og se på de kravene som kommer. Noe av det som det går an å gjøre noe med derimot, er Vestfoldbanen, som går på en trasé fra 1882, og der veteranjernbaneentusiaster fra hele Europa møtes for å kjøre den gamle traseen, som er dagens trasé. Den nye traseen fra Barkåker til Tønsberg er ferdig prosjektert, men ble altså ikke nevnt med ett ord i statsbudsjettet. I Vestfold er det jernbaneopprør i de rød-grønne partiene, stortingsrepresentant Gullvåg og vararepresentant Egeland fra SV raser i avisene over manglende satsing på Vestfoldbanen.

Hvorfor nedprioriterer Regjeringen utbyggingen av Vestfoldbanen, som er så viktig i klima- og miljødiskusjonen, og som er en del av intercity-triangelet på Østlandet? Regjeringspartienes representanter lovte jo 6 milliarder kr til Vestfoldbanen i forrige valgkamp. Så langt har det ikke kommet en krone til utbygging.

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:55:52]: Det er feil at Regjeringa nedprioriterer Vestfoldbana. Det som er det korrekte, er at me prioriterer å gjere ferdig dei prosjekta som ein har begynt på. I motsetning til det arvestykket eg fekk frå førre regjering, der ein prioriterte å starte opp prosjekt, ynskjer me å ferdigstille prosjekt. Valet me her står overfor med dei rammene, som faktisk er mykje høgre enn dei ville vore ved ei alternativ regjering – der me til og med tek igjen litt av etterslepet frå 2006 i neste års budsjett – er å redusere utbyggingstakten på Sandvika–Lysaker, Lysaker stasjon, for å starte opp andre prosjekt. Det synest eg er dårleg samfunnsøkonomi. Det å få gjort ferdig dei store prosjekta i vestkorridoren kjem ikkje minst Vestfold til gode. Så skal sjølv sagt Vestfold både oppstartast og ferdigstillast, men me må ta ein ting i gongen, og eg vel då å ferdigstille store prosjekt i staden for å begynne på veldig mange som vil verte ståande halvferdige i lang tid.

Presidenten: Jan Sahl – til oppfølgingsspørsmål.

Jan Sahl (KrF) [10:57:02]: Vi har nok ikke glemt hva det vil si å sitte i regjering. I møte med samferdselsstatsråden blir vi til stadighet påminnet om det, så vi får ikke anledning til å glemme det, for å si det slik.

Jeg skal bore litt mer i det vi må gjøre før høyhastighetssatsingen kommer. Det forutsettes nemlig fra det tyske konsultentselskapet at det som ligger i NTP framover, skal være gjennomført, før en kan få satt i gang høyhastighetssatsingen. Da handler det om dobbeltspor i vestkorridoren, fullføring av Vestfoldbanen, sammenkobling med Sørlandsbanen, bygging av Ringerikstunnelen, nytt dobbeltspor Oslo–Ski og dobbeltspor Eidsvoll–Hamar, alt på plass før 2020. Dette er en gedigen utfordring, det ser også Kristelig Folkeparti.

Mitt spørsmål til ministeren er derfor: Er det mulig å løse dette uten at vi finner tilbake til Soria Moria-tankene med prosjektfinansiering og midler utover de årlige budsjetter?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:58:08]: Det vil selvfølgelig avhenge av kor store dei årlege budsjetta er. Det som ligg i føringa frå konsulentfirmaet, er jo, som det vart referert til, at dei planane som er lagde for utbygging, ikkje minst i intercity-området og på andre viktige jernbanelinjer, skal liggje ferdig før ein startar på ein høg-fartbane. Det er det sjølvsagt mogleg å gjere innfor eksisterande budsjett, men då må det budsjettet aukast. Det har denne Regjeringa teke tak i, me har allereie auka budsjettet med 1 milliard kr. Mitt arbeid, og Regjeringa sitt gode arbeid, går sjølvsagt på at me skal intensivere jernbaneutbygginga, for ho er viktig. Det er spesielt viktig i dei folketette områda, der langt fleire enn i dag kan reise kollektivt om vi får eit tilbod med høgare frekvens og betre kapasitet. Det er målsetjinga, og det nødvendiggjer prosjektfinansiering, om budsjetttrammene er store nok.

Presidenten: Vi går vidare til neste hovudspørsmål.

Per Sandberg (FrP) [10:59:20]: Mitt spørsmål går til statsråd Navarsete.

Vi er nå godt kjent med – både innanfor Regjeringa og jeg trodde man også var ganske godt kjent med det innenfor Stortinget – vedrørende stamnettutredningen som ble forelagt både regjering og storting i desember 2006, at vi har enorme mangler innen vår infrastruktur. Stamnettutredningen peker på at vi har et etterslep på 230 milliarder kr på stamveiene våre, at eksisterende jernbane faktisk har et etterslep på bortimot 90 milliarder kr, og vi ser daglig mangler innenfor vei og jernbane. I en sånn sammenheng registrerer jeg at hovedfokuset hos nesten samtlige andre partier går på høyfartstog. Det er nærmest blitt en hallelujastemning rundt omkring i landet, ja en religiøs vekkelse nærmest, der man kun tenker høyfartstog. Det er på tross av at det politiske miljøet er fullstendig klar over at den eksisterende infrastrukturen er i ferd med å forfalle. Det er nærmest krise. Tunnelene våre, 974 i tallet, har et etterslep på 2 milliarder kr, bruene våre har et etterslep på

3 milliarder kr. Når Fremskrittspartiet da legger fram seriøse forslag om å ta igjen dette etterslepet på 20 år istedenfor på 50 år, blir vi nærmest karakterisert som useriøse som vil sprengte norsk økonomi.

Mitt spørsmål til statsråden er: Finnes det muligheter for innenfor en 20-årsperiode å bygge høyfartstog som beløper seg til 300 milliarder kr, og samtidig ta igjen etterslepet på den eksisterende infrastrukturen vår?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:01:15]: Det er heilt rett som representanten Sandberg seier, at me har store utfordringar fordi samferdsle ikkje har vore prioritert høgt nok av vekslende regjeringar over lang tid.

Det beste må ikkje verte det godes fiende, og ein må ha lov til å greie ut høg-fartbane som ei framtidig satsing. Ein må her tenkje på kort og lang sikt. Det er nok ingen som ser føre seg ein høg-fartbane ferdigstilt innan 20 år. Det me ser innanfor den 20-årsperioden, er å få ferdigstilt det som representanten Sahl reikna opp, som vil vere ein del av ei eventuell høg-fartssatsing, som er ein del av det handlingsprogrammet som ligg i dag, og som skal utvidast vidare ved neste NTP. Her må me ha to tankar i hovudet samtidig.

Me må satse sterkare på vedlikehald, me er nøydd til å oppgradere eksisterande veg- og jernbanenett, og me må ta nødvendige infrastrukturinvesteringar for å kome vidare. Det jobbar Regjeringa med, og i det arbeidet me no har med Nasjonal transportplan, er me nøydd til å kunne stokke tankane slik at me greier å tenkje to tankar no på kort sikt, men ikkje minst skilje mellom satsing som vi skal ha på kort og på lang sikt.

Per Sandberg (FrP) [11:02:36]: Alt dreier seg om en framtidig satsing. I stamnettutredningen slås det fast at med dagens tempo i investering på eksisterende infrastruktur vil det ta 50 år før vi får en akseptabel standard på nettet. Da er det interessant å måle det opp mot at man kanskje også skal satse milliarder av kroner på høyfartstog, for da må man på et eller annet tidspunkt velge: Skal man ha både i pose og i sekk? Skal man glemme den eksisterende infrastrukturen? Skal man glemme de regionene som ikke blir omfattet av høyfartstog? Skal man glemme veier? Skal man glemme den eksisterende jernbanen og satse på høyfartstog? Det synes jeg absolutt at Regjeringen og statsråden bør signalisere til det norske folk, før man eventuelt får et kupp i klimameldingen.

I dag går både Transportøkonomisk institutt, Norges Miljøvernforbund og ikke minst forskjellige økonomiske professorer ut og kaller satsingen på høyfartstog useriøs. Da tror jeg kanskje man må signalisere i større grad hvor man ønsker å satse, for å få på plass en god infrastruktur.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:03:46]: Det vert stadig talt om ei satsing på høg-fartstog her. Per i dag har me inga satsing på høg-fartstog. Me har ei utgreiing frå eit tysk konsulentfirma som nemner moglegheitene. Den utgreiinga reiser mange spørsmål som me må gå djupare inn i. Eg trur me skal late vere å snakke om ei satsing som iall-

fall enno ikkje er der, men som kan verte der ein gong i framtida.

Det eg vil slå heilt klinkande klart fast, er at det er heilt utenkjeleg at me skal neglisjere utbygging og vedlikehald av vegnettet i dette landet, som er eit så viktig blodåresystem for heile landet. Det er òg heilt utenkjeleg at me skal gløyme eksisterande jernbanenett. Akkurat det siste er interessant i og med at ein i rapporten slår fast at mykje av det eksisterande nettet uansett må oppgraderast før ein kan tenkje høgfartsbane, og før det kan nyttast i ei slik satsing, dersom ein vel å gå vidare med det. Men denne statsråden, som sannsynlegvis ikkje sit i stolen når det eventuelt vert ei satsing på høgfartsbane, for eg trur det ligg eit stykkje fram i løypa, vil iallfall vere veldig tydeleg på det. Så den diskusjonen avviser eg.

Presidenten: Presidenten vil, av hensyn til tiden, akseptere to oppfølgingsspørsmål – først Øyvind Halleraker.

Øyvind Halleraker (H) [11:05:10]: Statsråden har fulgt opp forrige regjerings forslag om å utrede høyhastighetstog på en utmerket måte. Hun lyttet også til signaler fra Høyre og Stortinget og sørget for at Oslo, Bergen, Stavanger og Kristiansand ble omfattet av utredningen.

Vi må ikke gjøre denne debatten om satsing på høyhastighetstog til et spørsmål om bedriftsøkonomi. Det blir for enkelt. Det dreier seg om ideologiske og etiske spørsmål knyttet til samfunnsbygging og miljø, om hvordan høyhastighetsbane kan bidra til økt mobilitet og verdiskapning og, ikke minst, om hva et slikt prosjekt vil bety for utvikling av norsk teknologikompetanse og forskning. Men dette vil antakelig kreve nye organisasjons- og finansieringsformer. Nylig ble det lagt fram en rapport om OPS, Offentlig Privat Samarbeid, som beskriver store gevinster, gjennomføringshastighet og andre forhold i samferdselsinvesteringer.

Når statsråden nå arbeider videre med høyhastighets-spørsmålet, vil hun da også legge inn vurderinger om eventuell OPS-organisering for å løse en slik stor, historisk oppgave?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:06:19]: Eg svara tidlegare på eit spørsmål om dei eksisterande planane som i så fall vil bli ein del av eit høgfartskonsept i Noreg. Eg meiner dei kan realiserast innanfor eksisterande budsjett-system. På pressekonferansen då eg tok imot rapporten frå det tyske konsulentfirmaet, sa eg, og det står eg ved, at dersom ein vel å gå inn i eit høgfartskonsept, vil det utfordre våre budsjettssystem, for det vil krevje så store uteljingar over ein del år at eg meiner me då må vurdere om me må sjå på andre typar finansiering, som t.d. prosjektfinansiering vil vere.

Presidenten: Jan Sahl – til oppfølgingsspørsmål.

Jan Sahl (KrF) [11:07:12]: Jeg er svært glad for at ministeren nå gav uttrykk for det som vi har vært opptatt av i Kristelig Folkeparti, nemlig at skal vi realisere høy-

fartstog, må vi i framtiden se på muligheter for en annen finansieringsform.

Men som jeg sa i mitt forrige spørsmål: Skal vi realisere de allerede eksisterende planer, slik at grunnlaget skal være der for å komme i gang med høyhastighetstog, tror Kristelig Folkeparti vi også der må lete etter nye måter å investere på. Da er det en glimrende idé å ta opp igjen Soria Moria-tanken om prosjektfinansiering, som også Høyre påpeker her.

Så uttrykte ministeren seg slik at hun sannsynligvis ikke får anledning til å være med på høyhastighetssatsingen i Norge. Det kan vel denne representanten også underskrive på. Men jeg lurer på: Det er vel ikke slik at vi ikke vil få noen signaler i NTP omkring dette? For det er uhyre viktig at det gis noen signaler om i hvilken retning det går.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:08:20]: Som eg sa til eit tidlegare spørsmål, vil Regjeringa gi svar på kva vurderingar me skal gjere dei komande åra, i NTP som vert lagd fram i desember 2008. Det vil gi svar på om ein skal gå inn i meir detaljprosjektering, og vil sjølvstøtt òg vere eit svar på om Regjeringa ser det som aktuelt å få realisert høgfartsbane i Noreg på sikt.

Presidenten: Stortinget går til siste hovedspørsmål.

Trond Helleland (H) [11:09:04]: Mitt spørsmål går til statsråd Navarsete.

Bondevik II-regjeringen åpnet opp for realisering av store veiprojekt på en ny måte. Det ble OPS-finansiering eller såkalt Offentlig Privat Samarbeid på tre større veiprojekt. Dette innebærer at utbyggeren får ansvaret for å bygge veien og samtidig ansvaret for drift og vedlikehold i 25 år. Etter Høyres mening har alle de tre prosjektene, E39 Klett–Bårdshaug, E39 Lyngdal–Flekkefjord og E18 Grimstad–Kristiansand, vært vellykkete eksempler på Offentlig Privat Samarbeid.

Da den rød-grønne regjeringen overtok, ble OPS lagt i en skuff. Ordningen skulle evalueres, og det nye tryllete var prosjektfinansiering, som også representanten Sahl var inne på. Regjeringspartienes representanter var svært entusiastiske i sin omtale av prosjektfinansiering, som skulle gi raskere framdrift og mer effektivitet. Overraskelsen var derfor stor da Regjeringen selv i Gul bok i fjor, side 102, punkterte sin egen Soria Moria-formulering ved å si:

«Regjeringen finner at investeringer i veg og jernbane fortsatt bør bevilges etter gjeldende budsjetteringsprinsipper, og at det således ikke etableres en ordning med lånefinansiering.»

På samme side skriver Regjeringen:

«Når det gjelder OPS-modellen, er det ikke aktuelt å fremme forslag om ytterligere bruk av denne ordningen før igangsatte prosjekter er evaluert.»

Nå foreligger evalueringen, og den er svært positiv. Evalueringen peker på at byggetiden blir kraftig redusert, at ressursene blir mer effektivt utnyttet, og at brukere og utbyggere er svært godt fornøyde. Med dette bakteppet

blir spørsmålet til statsråden enkelt: Vil Regjeringen legge opp til at OPS-prosjekter igjen blir et virkemiddel for å få gjennomført store samferdselsprosjekt her i landet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:10:54]: Transportøkonomisk institutt og Dovre International leverte den 25. oktober ein evalueringsrapport om dei tre OPS-prosjekta. Evalueringsrapporten viser at det har vore ein gevinst gjennom rask gjennomføring av prosjekta. Rapporten viser likevel ikkje nokon økonomisk gevinst ved OPS. OPS er ein annan måte å finansiere prosjekt på, der den største gevinsten ligg i at ein har finansiert opp heile prosjektet, slik at ein ikkje må vente på det årlege budsjettet for å ha vidareføring av veg- eller jernbaneprosjekt.

På eit tidlegare spørsmål i dag, som gjekk på jernbane og Vestfold, gav eg eit svar som viser at eg må følge opp tankegangen og dei positive erfaringane frå OPS, nemleg ved å ha full trøkk på gjennomføringa av allereie igangsette prosjekt og sikre budsjettmidlar dei enkelte budsjettåra, slik at det ikkje vert slik som ein dessverre har hatt erfaring med tidlegare, ein lappeteknikk når det gjeld vegprosjekt, der ein bygger litt her og litt der, og så må ein vente på nye budsjettmidlar. Det er ein teknikk som eg ynskjer å vidareføre, der ein iallfall oppnår gevinsten med OPS, og der ein fullfinansierer prosjektet innanfor budsjetttrammene og slik sett ikkje får den andre, meir negative OPS-erfaringa, nemleg at ein dreg med seg finansieringa av prosjekta mange år fram i tida. Det bind opp framtidige budsjett.

Trond Helleland (H) [11:12:35]: Høyre vil ha slutt på veibygging i halv fart. Det er jo det vi i realiteten har opplevd de siste årene, ved at det har vært klattvise bevilgninger. Det har verken den forrige regjeringen eller denne regjeringen eller andre ansvaret for, men det er den måten vi har lagt opp veitbyggingsprosjektene på her i landet. Når det gjelder f.eks. det ene OPS-prosjektet som nå er gjennomført, sier prosjektlederen at det ble gjort på fire år, mens det normalt ville tatt åtte år å gjennomføre det.

Finansieringen er noe annet. Vi vet at det i andre land er mulig å låne, bl.a. hos staten, for å få rimeligere finansieringsvilkår. Det er jo hovedproblemet for et OPS-prosjekt i dag, at man må ta opp lån i private finansinstitusjoner med høyere rente.

Spørsmålet er da: Ønsker Regjeringen å gå videre nå når OPS-evalueringen har kommet, og se seriøst på om det er mulig å finne nye finansieringsformer innenfor det OPS-regimet en har, men med gunstigere finansieringsvilkår?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:13:36]: Det er jo ikkje pengemangel korkje i den norske stat eller i samfunnet elles i dag, så det er vel ikkje der det største dilemmaet vårt ligg. I dagens utbygging av veg og jernbane har me ei utfordring når det gjeld kostnadsnivået, som ikkje handlar om pengemangel, men som handlar om at me har ein marknad som er ganske oppheta. Dessverre har prisane gått veldig mykje opp som følge av det.

Evalueringa av OPS-prosjekta vart bestilt som ledd i og del av grunnlaget for Regjeringa sitt arbeid med Nasjonal transportplan. Den skal leggast fram om vel eit år. Dessverre må eg seie til representanten Helleland at han må vente på NTP for å få det svaret som er etterspurt. Men det er klart at i tida fram til den framlegginga ynskjer eg å sjå på alle sider ved OPS og prosjektfinansiering og diskutere dei, slik at ein kan leggje fram eit svar for Stortinget på det som eigentleg her vert etterspurt.

Presidenten: Det blir to oppfølgingsspørsmål – først Per Sandberg.

Per Sandberg (FrP) [11:14:49]: La meg først få lov til å si at de siste ti minuttene i Stortinget har vært oppløftende. Mange signaler fra statsråden synes jeg har vært meget positive, både det som går på planene om høyfartsbane, og det som går på prosjektfinansiering og OPS-bruk. Jeg tolker faktisk statsråden dit hen at statsråden ønsker seg mer av både prosjektfinansiering og Offentlig Privat Samarbeid. Så når denne evalueringen skal foretas og eventuelt legges fram for Stortinget på egnet måte, vil jeg spørre statsråden om det også er mulig å utvide tanken om Offentlig Privat Samarbeid til å omfatte flere transportformer i sammenheng – altså å tenke intermodalt, med både havn, jernbane og vei i samme prosjekt, og gjerne også i sammenheng med Offentlig Privat Samarbeid. Det ville innebære en stor framgang og framdrift med hensyn til å løse de store utfordringene når det gjelder alle de etterslepene vi har, og ikke minst ville det skape et effektivt og rasjonelt transportsystem i Norge.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:15:57]: Å tenkje intermodalt og sjå dei ulike transportformene i samanheng er noko som Regjeringa er svært oppteken av. Me samarbeider veldig godt med Kyst- og fiskeridepartementet i utarbeidinga av neste Nasjonal transportplan, nettopp for å sjå dei ulike transportformene endå betre i samanheng enn det ein har evna fram til i dag.

Så må eg nok seie at representanten Sandberg kanskje har tolka statsråden vel positivt. Men eg er alltid glad for at me kan ha god dialog. Det er alltid hyggeleg, iallfall når det gjeld stortingsrepresentantar.

Når det gjeld OPS, seier eg at eg gjerne vil sjå på dei positive effektane, altså det som går på raskare gjennomføringstid. Eg sa ikkje at OPS nødvendigvis er svaret på det. Eg er oppteken av at me skal ha ei effektiv veg- og jernbaneutbygging som er til størst mogleg vinst for samfunnet. Då gjev OPS-evalueringa nokre innspel som det er viktig at vi ser nærmare på.

Presidenten: Jan Sahl – til oppfølgingsspørsmål.

Jan Sahl (KrF) [11:17:02]: Det er godt at vi kan avslutte en hektisk spørretime med god stemning og en følelse av at vi er på et positivt spor. Jeg oppfattet også svaret fra ministeren når det gjelder OPS, som vi i grunnen har vært innom i flere spørsmålsrunder, som positivt i den

forstand at man skal vurdere de ulike positive sidene av dette.

Det har vært nevnt flere ting her, som hurtig framføring. Det har vært snakk om økonomi, der det nok ikke er så veldig mye å vinne. Men det er én side til som jeg vil spørre ministeren om, og det gjelder det ansvaret som en entreprenør får for å vedlikeholde veien i 20 år etter at veien er bygd. Hva har det å si for kvaliteten? Vi har opplevd i den senere tid, særlig med tunnelene, at kvaliteten på byggingen ikke har vært så god. Er det slik at denne rapporten viser noe om at kvaliteten blir bedre når den samme entreprenøren har ansvaret for oppfølgningen?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:18:09]: Det ville jo vere ein mistillit mot bransjen som utfører ulike oppdrag for Statens Vegvesen, dersom eg skulle gjere den koplinga at dersom utbyggjaren sjølv skal stå for vedlikehaldet, gjer han ein betre jobb enn om han leverer eit prosjekt til Statens Vegvesen. Det håpar eg verkeleg er ei kopling som me ikkje skal gjere. Eg håpar at dei norske utbyggjarane og denne bransjen av entreprenørar er så seriøse at me ikkje skal gjere ei slik kopling. Me har rett nok hatt nokre uheldige hendingar i tunnelar og på prosjekt, men eg vil ikkje gjere den koplinga som representanten Sahl gjer her.

Presidenten: Den muntlige spørretimen er nå omme, og vi går over til den ordinære spørretimen.

Ordinær spørretime

Presidenten: Det blir noen endringer i den oppsatte spørsmålslisten, og presidenten viser i den sammenheng til den oversikt som er omdelt på representantenes plasser i salen.

De foreslåtte endringer i dagens spørretime foreslås godkjent. – Det anses vedtatt.

Endringene var som følger:

Spørsmål 2, fra representanten Ketil Solvik-Olsen til olje- og energiministeren, utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 3, fra representanten Line Henriette Holten Hjemdal til olje- og energiministeren, er trukket tilbake.

Spørsmål 6, fra representanten Tord Lien til miljøvern- og utviklingsministeren, utsettes til neste spørretime, da statsråden er bortreist.

Spørsmål 15, fra representanten Hans Frode Kielland Asmyhr til samferdselsministeren, bortfaller, da spørteren har sykdomsforfall.

Spørsmålene 22 og 23, fra henholdsvis representantene Elisabeth Røbekk Nørve og Anders Anundsen til landbruks- og matministeren, vil bli besvart av samferdselsministeren på vegne av landbruks- og matministeren, som er bortreist. Disse spørsmålene vil bli besvart før spørsmål 18.

Presidenten: Vi går til spørsmål 1, fra representanten Svein Flåtten til finansministeren.

Svein Flåtten ikke er til stede i salen, og dermed bortfaller dette spørsmålet.*

S p ø r s m å l 2

Fra representanten Ketil Solvik-Olsen til olje- og energiministeren:

«Til Trønder-Avisa 17. januar 2006 sa daværende energiminister Enoksen at Midt-Norge styrer mot en alvorlig kraftkrise, og at det hastet med løsninger. Tilsvarende erkjennelse kom fra statsråden i Romsdals Budstikke 27. oktober i år. Den rød-grønne regjeringen har styrt i over to år. Regjeringen har ikke initiert noen nye konkrete tiltak som har gitt nye kraftinvesteringer i Midt-Norge utover mobile gasskraftverk.

Vil man for nye gasskraftverk i regionen kreve at det skal være installert CO₂-rensing fra dag 1?»

Presidenten: Dette spørsmålet er utsatt.

S p ø r s m å l 3

Fra representanten Line Henriette Holten Hjemdal til olje- og energiministeren:

«Miljø- og utviklingsminister Erik Solheim uttalte til NRK 18. oktober i år: «Presset på Statoil må være konstant videreutvikling av den beste tilgjengelige teknologien og aldri aksept for at man for eksempel har én miljøstandard i Nordsjøen, og en annen i Guinea-bukta i Afrika.»

Mener statsråden at de samme miljøkrav skal gjøres gjeldende for StatoilHydros virksomhet i utlandet som på norsk territorium?»

Presidenten: Dette spørsmålet er trukket.

S p ø r s m å l 4

Torbjørn Hansen (H) [11:20:04]: Jeg vil gjerne stille følgende spørsmål til kommunal- og regionalministeren:

«Regjeringen har på høring forslag til endringer i regnskapsforskriften som medfører at kommunale og fylkeskommunale foretak ikke skal ha plikt til å føre regnskap etter regnskapslovens bestemmelser. Handels- og Service-næringens Hovedorganisasjon mener i høringsbrev av 19. oktober at dette vil kunne gi slike virksomheter et konkurransefortrinn på områder hvor de leverer tjenester i konkurranse med private, og at det kan føre til kryssubsidiering.

Vil Regjeringen sørge for at forslaget sikrer konkurranse på like vilkår?»

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:21:03]: Lat meg fyrst presisera at det Kommunal- og regionaldepartementet har foreslått, er at kommunale og fylkeskommuna-

* Spørsmålet tatt opp senere, jf. side 357.

le føretak som driv næring, ikkje skal ha plikt til å følgja rekneskapslova, men at dei kan følgja kommunelova sine reglar for rekneskapsføring.

Eg vil òg presisera at når vi snakkar om kommunale føretak som driv næring, meiner vi verksemdar som sel tenester i ein marknad, med føremål å tena pengar. Forslaget til departementet gjeld difor ikkje føretak som driv med velferdstenester, og som er finansierte med offentlege midlar. Slike føretak skal i alle tilfelle ikkje følgja rekneskapslova, men føra rekneskap etter kommunelova sine reglar.

Grunngjevinga for departementet sitt forslag er at kommunane bør stå fritt til sjølve å vurdere om føretak som driv næring, skal følgja rekneskapslova. Omfanget av næringsverksemd i eit føretak kan variera, og kommunane bør sjølve kunna vurdere kva rekneskap som gjev best styringsinformasjon, ut frå det føremålet dei har med å oppretta føretaket. Eg vil understreka at val av rekneskapsystem må vareta ei rekkje ulike omsyn, ikkje berre omsynet til at ein skal kunna samanlikna seg med private selskap. Grunnleggjande sett er dette eit spørsmål om korleis kommunane skal organisera og styra si verksemd, og eg meiner at kommunane sjølve er dei beste til å vurdere det.

HSH er oppteken av at private og ideelle verksemdar har like vilkår for å konkurrera med kommunale verksemdar. I sitt høyringssvar peikar HSH spesielt på sine medlemmer som driv tenester innanfor helse, pleie og omsorg og kultur. Som nemnt er det slik at departementet sitt forslag ikkje gjeld kommunale føretak som driv slike velferdstenester. Slike føretak skal uansett følgja kommunelova sine reglar om rekneskap. Departementet sitt forslag vil difor ikkje endra konkurransevilkåra for verksemdene som HSH peikar på.

Når det gjeld spørsmålet om kryssubsidiering mellom verksemd som er finansierte med offentlege midlar, og verksemd som tener pengar i ein marknad, vil val av rekneskapsystem heller ikkje påverka dette. Forslaget til departementet opnar ikkje for ulovleg offentleg støtte. Kommunane må uansett retta seg etter at kryssubsidiering er ulovleg.

Torbjørn Hansen (H) [11:23:56]: Jeg vil takke statsråden for svaret. Jeg er enig i at det er viktig at politikerne har god styringsinformasjon. Det er det det handler litt om her.

Jeg vil ta et konkret eksempel. Kirkens Bymisjon var med på et prøveprosjekt om kommunale hjemmetjenester i Oslo. De trakk seg i protest, fordi de mente at premisene for konkurransen ikke var riktig. Da uttalte generalsekretær Sturla Stålsett i Kirkens Bymisjon følgende til Finansavisen den 29. oktober:

«Da er det viktig at det ikke er noen form for skjult subsidiering hos våre konkurrenter. Hvis ikke, presses prisene og kvaliteten ned på et utydelig grunnlag. Vi er opptatt av at det er transparens, like vilkår for alle.»

Ser ikke statsråden at denne type ulike sammenlikningsgrunnlag gir politikerne et dårlig styringsgrunnlag, og at det kan svekke den offentlige tjenesteproduksjonen

hvis man ikke slipper til private, også innenfor velferdproduksjonen, på like vilkår?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:24:57]: Eg ser at det er viktig at det er gjennomsluttede forhold òg på dette området. Men lat meg presisera at spørjaren tek utgangspunkt i eit notat som no er på høyring, og som ikkje gjeld dette området – som altså ikkje gjeld velferdstenester.

Torbjørn Hansen (H) [11:25:35]: Mitt spørsmål handler om konkurranse på like vilkår. Et relatert felt der som er veldig viktig når det gjelder offentlig tjenesteproduksjon, er regelverket for offentlige anskaffelser, som jeg antar at kommunal- og regionalministeren er kjent med.

Det er jo slik at offentlig sektor kjøper inn tjenester og produkter for mer enn 200 milliarder kr hvert år. Det er en anbudsterskel på 500 000 kr, og Regjeringen har i regjeringserklæringen skrevet at den terskelen skal økes opp mot EU-nivå, som er 1,8 mill. kr. Det betyr at store deler av de offentlige innkjøpene vil bli unntatt konkurranse. Det vil lett kunne føre til økte problemer med kameraderi og korrupsjon, det vil kunne føre til høyere priser og dårligere tilbud til innbyggerne, og det vil gi næringslivet dårligere konkurransevilkår.

Ser ikke statsråden at den type konkurransepolitikk svekker velferden i Norge?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:26:29]: Regjeringa er sjølv sagt oppteken av at ein skal følgja det regelverket som er, og elles til kvar tid leggja opp til at det er eit så ryddig og så gjennomsluttet regelverk som mogleg.

Samtidig er det nok slik at det går politiske skiljelinjer i denne salen på kva for fridom kommunane skal ha til å organisera eiga verksemd. Dersom eg ikkje hugsar heilt feil, har dette vore tema fleire gonger. Høgre med fleire ynskjer at kommunane skal taka i bruk rekneskapslova så langt det lèt seg gjera, mens dagens regjering med fleire – altså eit breitt fleirtal – meiner at kommunane skal ha høve til å organisera si verksemd i tråd med kommunelova.

Presidenten: Stortinget går tilbake til spørsmål 1.

S p ø r s m å l 1

Presidenten: Spørsmålet bortfalt egentlig da spørren, Svein Flåtten, ikke var til stede da spørsmålet ble annonsert. Men finansministeren har allikevel strukket seg langt og sagt at hun kan være her noen minutter til og besvare spørsmålet. Stortinget er takknemlig overfor finansministeren for denne velvillige holdning, og presidenten har etter sterk tvil valgt å la tvilen falle tiltalte, Svein Flåtten, til gode – så han får allikevel stille sitt spørsmål.

Svein Flåtten (H) [11:28:28]: Jeg takker ikke bare finansministeren for velvilligheten, men også presidenten.

«Toll- og avgiftsdirektoratets definisjon av næringsparker har gitt blant andre Kongsberg Næringspark betydelige etterregninger på elavgift. Holdningene til disse spørsmål hindrer utviklingen av moderne parker med integrert elforsyning og dermed effektiviseringsgevinster. Den forrige finansministeren bad høsten 2005 direktoratet om å se på regelverket for å oppnå mer formålsrettede definisjoner, men intet har skjedd.

Er statsråden enig med sin forgjenger i at saken bør følges opp av direktoratet, og i så fall når?»

Statsråd Kristin Halvorsen [11:29:19]: Etter dagens regelverk for avgift på elektrisk kraft kan industribedrifter betale redusert sats på vilkår om korrekt registrering etter Statistisk sentralbyrås næringshovedområder. Problemstillingen for næringsparkene er at bedrifter som yter feljestjenester til industri som selv er registrert i kode som gir rett til redusert avgift, faller utenfor de aktuelle kodene.

Hensikten med å knytte avgrensningen av hvilke virksomheter som i avgiftsammenheng anses å være industri, opp mot standarden for næringsgruppering er bl.a. at det ikke skal være nødvendig for det avgiftspliktige nettselskapet eller avgiftsmyndighetene å vurdere hvilken type virksomhet den enkelte bedrift utøver.

Departementet utreder for tiden mulighetene for å endre reglene knyttet til næringsparker og fjernvarmeprodusenters rett til redusert avgift. Dette reiser særlige EØS-rettslige problemstillinger som må vurderes nøye. Bakgrunnen for dette er at fritak eller redusert sats for industrien i utgangspunktet anses som statsstøtte etter EØS-avtalen, og kun kan innrømmes innenfor de rammer som ble godkjent av ESA i 2004.

L o d v e S o l h o l m hadde her teke over presidentplassen.

Svein Flåtten (H) [11:30:48]: Jeg takker for svaret.

Betyr dette at departementet nå gjør en utredning av denne kodingen, denne definisjonen, og at direktoratet for så vidt ikke er inne i det? Hvis det da er slik, som jeg forstår det, når kan vi forvente at departementet har sitt arbeid ferdig – eventuelt sine klareringer overfor EØS-regelverket?

Statsråd Kristin Halvorsen [11:31:22]: Jeg tør ikke si en tidsfrist til Stortinget nå. Det er riktig, som Svein Flåtten sier, at det nå er departementet som ser nærmere på dette. Vi er jo kjent med det som representanten Flåtten tar opp, denne næringsparken i Kongsberg. Vi har også andre eksempler på det samme, der man ut fra en hensiktsmessig organisering i næringsparker har funnet – hva skal en si – å løse visse oppgaver i fellesskap, men slik sett faller man da utenfor regelverket godkjent av ESA, fra 2004. Det betyr at vi har en jobb å gjøre, men vi kan jo ikke gamble med at vi lager løsninger som blir problematiske i forholdet til EØS. Det er bakgrunnen for at dette er et arbeid som tar litt tid. Men vi er oppmerksomme på

problemstillingen, og jeg skal komme tilbake til Stortinget så fort det lar seg gjøre.

Svein Flåtten (H) [11:32:21]: Jeg takker for oppfølgingen også her.

Jeg har et siste spørsmål til dette: Hvilken dialog har departementet med de angjeldende næringsparker? Dette er jo litt kompliserte situasjoner. De forskjellige næringsparker har forskjellige situasjoner. Er det noen form for høring eller en annen form for dialog som gjør at deres problemer kommer frem på en klar måte for departementet?

Statsråd Kristin Halvorsen [11:32:53]: Dersom det er nødvendig med ytterligere kontakt med disse næringsparkene for å få belyst hva som er problemstillingen, skal vi selvsagt sørge for det. Så langt har jeg forstått at problemstillingen for så vidt er ganske klar. Spørsmålet her er om det går an å utforme et regelverk som gjør at det ikke reises EØS-rettslige problemstillinger, og som gjør at det går an å få til en løsning på dette som er innenfor en forståelse med ESA som gjør at vi ikke får problemer med vår egen oppfatning i ettertid. Men hvis det er behov for ytterligere informasjon, tar vi selvfølgelig kontakt med de næringsparkene det gjelder.

Presidenten: Vi går til spørsmål 5.

S p ø r s m å l 5

Per Roar Bredvold (FrP) [11:34:01]: Jeg ønsker å stille følgende spørsmål til forsvarsministeren:

«Krigsinvalid hjemmet på Bæreia i Kongsvinger fungete i mange år som et godt sted å komme til når man hadde behov for det etter innsats, ofte med store påkjenninger, ute i verden. I dag har ikke Forsvaret noe tilsvarende egnet sted, men det har blitt lovet at det skal bli ordnet.

Hvor langt har Forsvaret kommet i dette arbeidet, og hva har statsråden gjort?»

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:34:34]: Å delta i internasjonale operasjoner er krevende. De siste dagers hendelser for våre styrker i Afghanistan understreker vel nettopp dette. Det personellet som deltar for Norge i operasjoner utenlands, skal derfor føle seg trygge på at de får den oppfølgingen de trenger. I de siste årene har vi gjort mye for å styrke oppfølgingen av dette personellet. Det er opprettet en egen enhet for veteranadministrasjon og en poliklinikk som kontaktpunkt for medisinsk oppfølging. Våre veteraner skal ha tilbud om rådgivning om trygdemessige og sosiale rettigheter, de skal ha tilgang til profesjonelle helsetjenester, og de bør også ha et tilbud om rekreasjons- og velferdsopphold.

Regjeringen vil legge til rette for at veteraner etter internasjonal tjeneste får et slikt tilbud. Jeg var selv på Bæreia den 8. mai i år, og fikk i møte med veteranene oppleve hvor viktig det er å kunne møtes for å samtale om opplevelser og å bearbeide inntrykk fra tjenesten. Et velferds- og rekreasjonstilbud betyr mye for mange, og da må også

Forsvaret som en ansvarlig arbeidsgiver kunne legge til rette for dette.

Et velferds- og rekreasjonssenter vil kunne bidra til en helhetlig oppfølging av veteranene. Senteret skal ikke være en helseinstitusjon, men et velferdstilbud for veteraner for at de skal kunne møtes for gjensidig støtte og vennskap.

Ulike alternativer for lokalisering og drift av et slikt tilbud er vurdert av både interne og eksterne arbeidsgrupper. Forsvarsdepartementet har nå gitt Forsvarsbygg i oppdrag å utarbeide et fullstendig forprosjekt for et velferds- og rekreasjonssenter, med frist innen utgangen av inneværende måned.

Vi ser altså på flere ulike alternativer for at vi skal få den beste løsningen for et slikt senter. Forsvarsbygg vurderer eiendommer som i dag tilhører Forsvaret, og mulige private løsninger. Departementet har spesielt bedt om at Bæreia blir sett på som et mulig sted for lokalisering av et rekreasjons- og velferdssenter.

Per Roar Bredvold (FrP) [11:36:41]: Jeg takker statsråden for et informativt og godt svar, som jeg tolker det, hvor jeg ser et håp for at det blir en løsning. Nå er dette dessverre ikke første gang jeg stiller dette spørsmålet i spørretimen. Jeg hadde dette oppe den 14. mai 2003 og den 13. oktober 2004, og fortsatt er det til utredning, dessverre.

Det er ikke tvil om, slik som statsråden sier, at det er behov for et slikt sted. Det er derfor jeg nå tar opp spørsmålet for tredje gang. Jeg håper virkelig at det blir en løsning innen snarlig tid – jeg la merke til at statsråden nevnte innen utgangen av den måneden vi er i nå, november.

Jeg tolker det også dit hen at Bæreia kan være et godt sted å være for veteraner. Stedet ble etablert i 1959, og statsråden har vært der. Kan statsråden love at det skjer noe?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:37:46]: Jeg vil si at vi, og jeg, faktisk har jobbet med denne saken nettopp for å få den inn i et godt spor. Samtidig vil jeg si at det er viktig – selv om Bæreia har en spesiell stilling hos veldig mange veteraner – at vi gjør en total analyse. Forsvaret eier tross alt selv svært mange eiendommer. Vi må vurdere om disse kan være et alternativ. Vi må også, hvis vi skal overta Bæreia, ha en skikkelig tilstandsrapport om hvilke utfordringer som ligger der, både for drift og for investering.

Per Roar Bredvold (FrP) [11:38:26]: Jeg takker statsråden nok en gang.

Jeg bare nevner at i 2003 og i 2004 stod jeg også her og spurte om det samme. Jeg tolker svaret fra statsråden dit hen at nå kommer det til å skje noe, i respekt for dem som ofrer alt de kan ofre, i arbeidet for freden ute i verden.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [11:38:48]: Ja, som sagt er det et forprosjekt på dette på gang. Der er fristen satt til ut november måned for å avgi en innstilling til meg.

S p ø r s m å l 6

Fra representanten Tord Lien til miljøvern- og utviklingsministeren:

«I høst har bjørn angrepet mennesker i grensetraktene to ganger, ett angrep ble fatalt. Samtidig observeres det stadig oftere både ulv og bjørn i områder hvor det ikke ifølge rovdyrforliket skal finnes bjørn og ulv. En undersøkelse offentliggjort i Nationen 29. oktober i år viser at et klart flertall ikke ønsker en firedobling av bjørnestammen.

Mener statsråden at det er realistisk å nå bestandsmålet for bjørn uten alvorlige konsekvenser for utmarksnæringene og livskvaliteten for utmarksbefolkningen?»

Presidenten: Dette spørsmålet er utsett til neste spørretime.

S p ø r s m å l 7

Arne Sortevik (FrP) [11:39:14]: Mitt spørsmål til samferdselsministeren lyder:

«Før Stortinget har behandlet og vedtatt endring av vegtrafikkloven, er det utarbeidet forskrifter til nye bestemmelser om kjøre- og hviletid. Forskriftene skal gjelde fra 1. august 2007 for alle som kjører godstransport med lastebil med totalvekt over 3,5 tonn. I tillegg til stor iver etter å drive EU-tilpassing har norske myndigheter også skjerpet forskriftene med særnorske tiltak.

Hvordan vil statsråden sikre at nye kjøre- og hviletidsbestemmelser på en god måte tar hensyn til særnorske forhold i transportnæringen?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:40:08]: Dei nye køyre- og kviletidsreglane er viktige bidrag for å gjere det tryggare å nytte vegane våre. Samstundes skal dei gi sjåførane eit akseptabelt arbeidsmiljø og like konkurransevilkår for transportørar, uavhengig av kor desse er etablerte. For å oppnå desse måla er det avgjerande at alle partar i eit transportoppdrag legg tilhøva til rette, fyrst og fremst gjennom realistisk planlegging av transportane.

Hovuddelane i dei nye reglane er gjennomførde i ny forskrift om køyre- og kviletid for vegtransport i EØS, fastsett med heimel i gjeldande reglar i vegtrafikklova. Einskilde andre delar av dei nye reglane krev lovendringar før fastsetjing, og eg vil difor i løpet av 2007 leggje fram for Stortinget forslag til slike endringar i vegtrafikklova.

Føremålet med forordninga om køyre- og kviletid er å gi mest mogleg like tilhøve i heile EØS-området, m.a. fordi den einskilde transportør skal kunne halde seg til same regelverk uavhengig av kvar transporten, føraren eller køyretøyet kjem ifrå. Det er difor gitt svært lite rom for å ha nasjonale særordningar.

Samferdsledepartementet legg stor vekt på ikkje å drive EU-tilpassing i utrengsmål, og det er lagt ned eit stort arbeid for å halde ved lag norske reglar som unntak frå EØS-regelverket på norsk territorium. Forslag til kva type transportar det i Noreg bør vere unntak for, har vore på

brei offentleg høyring. Basert på innspel frå høyringsinstansane og av omsyn til trafikktryggleiken og sjåførane sitt arbeidsmiljø er einskilde unntak som gjaldt tidlegare, tekne ut med verknad frå 1. august 2008.

Reglane tek ikkje i alle høve omsyn til særskilde behov i Noreg. Eg har difor m.a. teke fatt i innspel om behov for unntak for transport av levande dyr utover det dei nye reglane legg opp til. Eg har fastsett eit førebels unntak for slik transport og vil arbeide mot EU for at me kan få eit varig unntak som tek omsyn til særnorske tilhøve når det gjeld transport av levande dyr.

Det har òg frå einskilde hald kome innspel om behov for auka køyretid om vinteren på grunn av vanskeleg føre. Eg ser ikkje at dette er like aktuelt. Å vere sjåfør i Vinter-Noreg kan vere krevjande, og av omsyn til trafikktryggleiken er det då sær viktig å ta pausar og kvile. Behov for meir tid til å gjennomføre ein transport må difor løysast ved god planlegging av transportane.

Det er òg sær viktig at sjåførane har raste- og kvileplassar langs vegnettet der dei kan ta pålagde pausar og kvile. Det er difor viktig at styresmaktene legg til rette for at det finst eit tilstrekkeleg tilbod heile året når det gjeld talet på plassar, og at dei har tilfredsstillande kvalitet. Eg har difor bede Statens vegvesen om ei utgreiing av status for tilbodet i Noreg i høve til våre næraste naboland, og bede om ein gjennomgang av praksis vedrørande stenging av einskilde rasteplassar om vinteren. Eg har òg bede om ei utgreiing om kva konkrete planar Statens vegvesen har for utvikling og bygging av raste- og kvileplassar for (statsråden hostar) – unnskyld, eg mista stemma – tungtransporten langs vegnettet.

Arne Sortevik (FrP) [11:43:37]: Jeg takker statsråden for svaret.

Det er fortsatt bemerkelsesverdig at man har det så travelt med det jeg vil kalle EU-tilpasning, at man parallelt med behandling av den såkalte samtykkeproposisjonen i Stortinget faktisk har laget utkast til et forskriftsverk og sendt det ut på høring. Fremskrittspartiet synes fortsatt det er en uklok, unødvendig og beklagelig praksis.

Så har statsråden i sitt svar vist frem at det er en del problemstillinger knyttet til eksisterende regelverk. Da er mitt første oppfølgingsspørsmål: Hvis det er slik at det er nødvendig å se nærmere på en del sider ved de forskriftene som faktisk er innført, er det da også grunnlag for å vente litt med å gjøre nye forskrifter gjeldende, fortsette å videreføre gamle regler, slik at man tar en grundig gjennomgang på nytt av det regelverket som er tenkt innført?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:44:48]: Eg beklagar – eg har influensa, og det gjer det litt trøblete for meg akkurat no, men eg skal prøve å svare.

Me har utsett iversetjing av enkelte delar av forskrifta til 1. august 2008, nettopp for å gje oss sjølv handlingssrom til å gjennomgå og tilpasse avtalen og disponeringa av personell og køyretøyressursar mv. til køyre- og kviletidsreglane. (Statsråden hostar.) Me ynskjer å involvere aktuelle aktørar i prosessen fram til 1. august 2008. Me er i god dialog med lastebileigarforbundet og andre, og skal

fortsetje å ha det for å vere sikre på at me tek omsyn til eventuelle sideverknader som me ikkje hadde god nok oversikt over då denne forskrifta vart sett i kraft.

Arne Sortevik (FrP) [11:45:52]: Takk igjen! Jeg beklager at jeg må bry statsråden med et tilleggsspørsmål til tross for litt trøblete stemme og hals. Jeg har forståelse for det, men ønsker å stille et lite oppfølgingsspørsmål.

Jeg merker meg fortsatt at man har utsatt deler av et forskriftsverk som nettopp er innført, ett år. Det tyder på at man har hatt litt for stor fart, vært litt for ivrig og ikke helt tatt inn over seg de innspill som har kommet. Et av de innspill som har kommet, gjelder bl.a. endring i unntakene, som jeg oppfatter som en særnorsk skjerpelse. Det rammer bl.a. vedlikehold og tilsyn med veier, et svært viktig område, som vil påvirke transport og trafikk over det ganske land. Så jeg gjentar oppfordringen om at hele regelverket utsettes ett år, slik at man får en grundig gjennomgang av det forslaget man tidligere har vedtatt.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:46:58]: Vårt dilemma har vore at mange av innspela som me har fått, kom etter høyringsfristen og etter at me sette forskrifta i kraft. Difor har me utsett ein del av forskrifta. Det kan verke som om enkelte transportørar og andre ikkje har vore heilt vakne i timen, for me fekk ikkje dei innspela i høyringa som me no har fått etterpå. Likevel vel me å vere fleksible og ta omsyn til dette. Me skal ha ein god dialog i tida framover (statsråden hostar) – eg beklagar, me får ta igjen spørsmålet litt seinare. Eg må få ein liten pause, president.

Presidenten: Presidenten innvilgar ein liten pause medan Borghild Tenden gjer seg klar til neste spørsmål.

Etter ein kort pause sa

presidenten: Då er vi klare. Vi skulle kanskje hatt nokre fleire statsrådar her, slik at ein kunne ha avlasta samferdselsministeren lite grann. – Vi prøver igjen.

S p ø r s m å l 8

Borghild Tenden (V) [11:49:07]: «Tradisjonell privatbilbruk er i ferd med å kvele de norske storbyene, spesielt i rushtiden. Kollektivsatsing i våre største byer er selvsagt viktig, men i tillegg til kollektivsatsing er det en internasjonal trend å øke investeringene innen intelligente transportsystemer (ITS). Innenfor ITS defineres også bildeling, dvs. korttidsleie av bil i by.

Synes statsråden dette er en spennende trend, og hva vil hun i så fall gjøre for å tilrettelegge for dette i våre største byer?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:49:51]: Me prøver igjen!

Eg er glad for spørsmålet til Borghild Tenden om kva som vert gjort for å leggje til rette for bruk av ITS, intelligente transportsystem og -tenester, i dei største byane i Noreg. ITS er eit viktig verktøy i arbeidet til Regjeringa

for betre effektivitet, sikkerheit, tilgjenge, brukartilpassing og miljø i heile transportsektoren i Noreg og når det gjeld utlandet.

Arbeidet er m.a. knytt til Nasjonal transportplan. Ei arbeidsgruppe med deltaking frå Jernbaneverket, Avinor, Kystverket og Statens vegvesen har som ein del av grunnlaget for NTP laga ein rapport. Rapporten er gjort om til boka «Intelligente Transportsystemer (ITS) – Nye løsnings- og effektive, sikre og miljøriktige transport», utgjeven av ITS Norge.

ITS Norge arbeider med kompetanse- og nettverksbygging for ITS både i og mellom transportsektorane, mellom styresmakter, næringsliv og forskning og gjennom internasjonalt samarbeid, samordning, standardisering og harmonisering. I foreininga ITS Norge er styresmakter, næringsliv og forskning i heile transportområdet medlemmer. Samferdsledepartementet har støtta etableringa av ITS Norge. For å få kontinuitet og tryggleik i arbeidet er det i framlegget til statsbudsjettet for 2008, for fyrste gong, foreslått løyvd 1 mill. kr til ITS Norge. Dei skal føre vidare arbeidet med å leggje til rette for ITS.

ITS rommar eit mangfald av ulike tiltak og verkemiddel. All bruk av moderne informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren vert omfatta av omgrepet ITS. ITS kan leggje til rette for betre overføring av informasjon og dermed betre samarbeid og koordinering for å nå målet om ein meir effektiv, miljøvennleg og trygg transportsektor. Det er difor viktig at aktørane tek ITS i bruk der det kan bidra til å nå slike mål.

ITS kan t.d. leggje til rette for at bane og båt får overført godstransport frå bil gjennom gode logistikkssystem med god informasjonsflyt. Det kan òg leggje til rette for betre elektronisk billettering og reiseinformasjon. Dette vil styrkje kollektivtransporten i relasjon til bruk av eigen bil. ITS er eit hjelpemiddel for å nytte infrastrukturen betre og leggje til rette for vegprising og enklare bompengebetaling. ITS kan vidare korte ned ventetida for hjelp ved ulukker.

Eg legg stor vekt på arbeidet med ITS, og deltok i oktober på den fjortande ITS-verdskongressen – «ITS for a Better Life» – med føredraget «Green and Safe Transport. ITS can Deliver Tools Required». Kongressen vart halden i Beijing, der eg òg var på møte om ITS i departementa for veg og sjø, for bane og for telekommunikasjonar.

ITS kan, som representanten Tenden peikar på, vere eit element i bildelingsordningar. Til dømes kan ITS nyttast til sjekk av tilgjenge og reservering av køyretøy. Terskelen for bilbruk er høgare for ein deltakar i bilkollektiv enn for ein med eigen bil. Dersom alternativet er å kjøpe eigen bil eller bil nr. to, gir deltaking i bilkollektiv mindre trafikk og betre miljø. Dette kan i så fall vere ein positiv trend og endå eit område der ITS kan vere eit godt verkemiddel.

Ei slik ordning er jo av privat karakter, og må difor òg etablerast innanfor private – skal eg kalle det – kollektivordningar.

Borghild Tenden (V) [11:53:23]: Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg har merket meg at statsråden har vært i Beijing og har fått gode skussmål på internettiden, der det stod at Liv Signe Navarsete var konkret og interessant i sin tale til kongressen. Da blir mitt oppfølgingsspørsmål: Hvilke konkrete planer har samferdselsministeren innenfor ITS-området for hovedstaden vår på kort sikt?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:53:53]: Samferdsleministeren har jo ikkje ein eigen handlingsplan for ITS i hovudstaden, men me har mange område der ITS vert – og der vi arbeider for at det skal verte – eit godt verkemiddel for heile transportsektoren.

Det mest nærliggjande, som òg er eit aktuelt verkemiddel i Oslo-området, er AutoPass. Det er ein ITS-suksess, det er brukarvenleg, og det gir betre grunnlag for planlegging og styring av bompengeprojekt. På same måten er Shortsea XML eit system som styrkjer transport med skip slik at ein får reduksjon i biltransporten. Me har òg område der me jobbar for at ITS kan redusere problem knytte til fart, til rus, til bruk av sikkerheitsselar i bil, for å unngå frontkollisjonar og for å unngå å køyre av vegen. Eg kan gjerne svare meir på det etter oppfølgingsspørsmålet, men no vart det ikkje tid til å gå meir inn i det.

Borghild Tenden (V) [11:54:56]: Takk for svaret.

Komiteen var nettopp i Japan, og der fokuserte de sterkt nettopp på ITS. Så mitt neste spørsmål må da bli: Vil statsråden være en pådriver? Slik som jeg skjønnte det i Japan, var det slik at stat, fylke, kommune, altså regionen, samarbeidet, og at staten også var en pådriver både innenfor det med bildeling og på andre områder.

Mine spørsmål er altså: Kan statsråden love å være en pådriver på dette feltet, og vil det være synlig i kommende NTP?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:55:36]: Svaret på begge spørsmåla er ja. Eg ynskjer å vere ein pådrivar i å utvikle ITS som eit endå betre verktøy i transportsektoren.

For å nemne eit konkret eksempel skal det no prøvast ut eit system der ein faktisk kan verte varsla om bilen kjem over i motsett køyrebane. Det er eit intelligent system i bilen som er kopla opp mot merking i midtfeltet, og som gjer at ein kan verte varsla. Sameleis på sidefelt for å hindre utforkøyringar. Det er klart at slike reiskap inn i trafikkisikkerheitsarbeidet kan vere av uvurderleg verdi.

I tillegg er eg svært positiv til å gå vidare langs dei linjene som representanten Tenden tek opp, altså korleis ITS òg kan verte eit verktøy i bilfordelingsordninga. Eg vil gjerne både gå i front og vere pådrivar for å utvikle dette systemet vidare.

Eg er ein teknologioptimist, og eg trur at det her er mykje å hente både i effektivitet og i trafikkisikkerheit i tida framover.

S p ø r s m å l 9

Svein Roald Hansen (A) [11:56:57]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til samferdselsministeren:

«EU-kommisjonen la den 25. september i år fram en grønnbok om transportpolitikken i byene som omhandler ulike sider ved de økende trafikkproblemene i større byer, som framkommelighet, miljøproblemene, sikkerhet og finansiering. Grønnboken er ute på høring fram til 15. mars 2008. Kommisjonen vil deretter fremme konkrete forslag som også kan ha EØS-relevans.

Hva vil statsråden gjøre for at det kan bli en bred debatt om de problemstillinger som reises også i Norge som grunnlag for norske innspill?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:57:36]: Me har i dag store utfordringar knytte til miljø- og køproblem og trafikktryggleik i dei største byane våre. Eit velfungerande transportsystem er nødvendig for å sikre funksjonelle og miljøvenlege storbyar. Det er behov for å dempe veksten i bilbruken og å auke delen kollektivtransport. Trafikken i storbyane har ein høg del syklistar og fotgjengarar, og det er ei utfordring å få bygd eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i tronge bygater. Det er viktig å leggje til rette for gåande og syklande, og Regjeringa satsar på tiltak retta mot dei mjuke trafikantane. Regjeringa prioriterer bypolitikk høgt. Transportpolitikk i by er eit viktig tema i arbeidet med neste Nasjonal transportplan.

Samferdsledepartementet har motteke grønboka om bytransport. Departementet tek sikte på å kome med ei fråsegn til kommisjonen om saka innan fristen i mars neste år.

For å leggje til rette for debatt om saka vil det etter planen verte lagt ut ei lenke til grønboka på Samferdsledepartementet sine internettsider. Interesserte vil i samband med dette verte oppmoda om å kome med sine innspel til kommisjonen. Det vil òg verte sendt brev til sentrale aktørar der dei vert oppmoda til å gi sine merknader til grønboka og bedne om at Samferdsledepartementet får kopi av innspela til kommisjonen som ledd i eige arbeid med saka.

Svein Roald Hansen (A) [11:59:02]: Jeg takker for svaret, som jeg oppfatter som positivt.

Jeg tror det er viktig at vi i tillegg til utviklingen av egen politikk også har et blikk på det som skjer rundt oss. Vi deler jo mange av de samme problemene, og det kan jo hende at vi også har noe å tilføre oppfølgingen av grønnboken. Men det viktigste er jo at vi sjekker ut hvilke deler av den som eventuelt kan komme tilbake i form av direktiver og altså påvirke vår egen politikktutforming. Da tror jeg det er viktig at vi også har den debatten med oss.

Det er ett element i den aktive europapolitikken som Regjeringen har tatt initiativet til, og det er å bringe Stortinget inn på et tidligere stadium enn i slutfasen av arbeidet med direktiver. Spørsmålet er om statsråden også vil forsøke å trekke Stortinget, særlig kommunikasjonskomiteen, inn i dette forberedende arbeidet, slik at de også kan ha et ord med i laget.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:00:08]: Eg er heilt samd med representanten Hansen i at det er viktig at òg

Stortinget kan få gi uttrykk for sitt syn på ulike forordningar i EU. Vår dialog med Stortinget går stort sett gjennom den utvida utanrikskomiteen, der òg samferdsleministeren har møtt for å leggje fram ulike spørsmål som er viktige for Noreg, og som det er viktig å kunne orientere om og få innspel til. Eg har ikkje på det noverande tidspunktet teke stilling til om dette er ei sak som skal til den utvida utanrikskomiteen, men eg skal ta med meg innspelet og vurdere det.

Svein Roald Hansen (A) [12:00:46]: Da takker jeg for tilleggs svaret, og skal spare statsrådets stemme for ytterligere svar i denne sammenheng.

S p ø r s m å l 1 0

Ola T. Lånke (KrF) [12:01:06]: «Skolefritidsordningen ved Okstad skole i Trondheim ville nylig reise på tur til Røros, men NSB sa nei til å frakte en gruppe med 58 skolelever på toget. I stedet måtte SFO leie en egen buss til årets høsttur, noe som også medførte en dyrere reise. NSBs informasjonssjef svarer i Adresseavisen at de ikke ønsker større grupper på toget enn de har kapasitet til, og at de ikke har vogner og materiell stående som ikke er i bruk.

Hva kan statsråden gjøre for at NSB i større grad kan imøtekomme slike behov?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:01:46]: NSB har ei ordning der skular, skulefritidsordningar og barnehagar kan nytte ledig kapasitet på toget til ein svært gunstig pris. Det er positivt. Det lærer våre unge til å reise kollektivt. Dette tilbudet har ei grense på 40 personar.

NSB har opplyst at skulefritidsordninga ved Okstad skule ynskte å ta med ei gruppe på 58 personar, altså 18 personar meir enn grensa for ordninga. Skulefritidsordninga ved Okstad skule tilbydde seg å betale full pris for dei 18 personane utanfor gruppeordninga til NSB, men av omsyn til kapasiteten på toget valde NSB å ikkje imøtekomme førespurnaden.

Eg meiner at NSB burde vore meir fleksible i handsaminga av denne førespurnaden, og eg vil ta opp saka med NSB på høveleg vis.

Ola T. Lånke (KrF) [12:02:40]: Jeg takker statsråden for svaret, og kan vel også spare statsråden litt på en travel dag. Jeg er veldig godt fornøyd med at statsråden vil ta dette opp med NSB.

Jeg må si jeg reagerte veldig raskt da jeg så dette i avisen, og kom til å huske tilbake til min egen skoletid på 1950-tallet da hele skolen reiste på skoletur med toget. Da hørte jeg aldri noe om at det var noe problem. I dag må man altså begrense seg hvis man skal reise.

Man ville her kjøpe gruppebillett, og det var der feilen oppstod. Hadde man kjøpt enkeltbilletter, hadde man satt NSB i en klemme. Spørsmålet er hvordan man kan sikre at man ikke kommer i en slik knipe at man må si nei til en gruppe skoleelever. Det er det dette handler om.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:03:33]: Eg synest det er eit positivt trekk at representanten Lånke reagerer på denne typen oppslag. Eg skjønar godt at skulen har reagert på dette. Når me har eit offentleg transporttilbod, skal det sjølvstund ikkje vere slik at det vert sett restriksjonar med omsyn til talet på personar slik at ei skuleklasse ikkje kan kome seg til og frå.

Difor vil eg ta dette opp, og eg vil òg diskutere med NSB korleis me kan sikre at dette ikkje skjer for ettertida. Det gir eit særdeles uheldig inntrykk. Eg føler med dei ungene som ikkje fekk reist på tur, så eg beklagar djupt på vegner av NSB. Det me kan gjere med det, er å ta det opp og prøve å sikre at det ikkje skjer noko liknande for ettertida.

Ola T. Lånke (KrF) [12:04:22]: Jeg takker igjen for svaret. Jeg er viss på at samferdselsministeren vil gjøre sitt ytterste for at dette ikke kommer til å gjenta seg.

Det er et poeng til her. Det at en informasjonssjef i NSB er nødt til å gå ut i avisen og forklare en slik situasjon, blir nokså pinlig for vedkommende selv og for NSB også, så jeg håper at vi unngår dette for ettertiden. Jeg har stor tro på at statsråden vil gjøre sitt ytterste for at det skjer.

S p ø r s m å l 1 1

Dagfinn Sundsbø (Sp) [12:05:00]: «Et flyselskap som opererer fra Gardermoen, avviste nylig en funksjonshemmet fra å gjennomføre en forhåndsbestilt reise. Funksjonshemmede brukere av Flytoget opplever at de blir bedt om å vente til senere avganger fordi det ikke er tid til å trekke ut handikaprampen på toget.

Hvilke reaksjonsformer er tilgjengelige mot transportører som ikke legger til rette for at personer med nedsatt funksjonsevne kan benytte deres tilbud, og hva vil statsråden gjøre for å fremme utvikling av et universelt utformet transporttilbud?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:05:38]: Eg takkar for at det vert sett søkjelys på eit viktig spørsmål. Det er svært ille at reisande med redusert mobilitet eller funksjonshemming framleis opplever å verte nekta å reise med offentlege transportmiddel.

Eg er oppteken av å styrkje dei formelle rettane til passasjerar med funksjonshemming eller redusert mobilitet, men dei døma representanten Sundsbø nemner, viser at transportselskapa har ein lang veg å gå med å praktisere gjeldande regelverk og vanleg skikk for kundehandsaming.

Samferdsledepartementet følgjer nøye med på tilgjengelegheitspraktiseringa i transporten, og eg viser til at politisk leiing allereie har kommentert den fyrst nemnde saka i media på ein svært tydeleg måte.

For luftfartens del har rettane til denne passasjergruppa så langt i stor grad vorte ivaretekne gjennom ei frivillig erklæring som vart utforma i samarbeid mellom EU-kommisjonen og ECAC, European Civil Aviation Conference, i 2001, og som ein del store og velvillig innstilte flysel-

skap har slutta seg til. Samferdsledepartementet har teke inn desse krava som eit krav i standardavtalen for anbudsrutene.

For å betre på dette arbeider eg med å utforme ei ny forskrift som forbyr å diskriminere reisande ved å vise til redusert mobilitet eller funksjonshemming. Tilsvarande regelverk er òg utarbeidd i EU. Forskrifta går ut på høyring i desse dagar.

Det nye regelverket vil vere ei klar forbetring av dagens ordning, m.a. ved at ansvaret vil liggje på lufthamnoperatøren framfor det enkelte flyselskapet. Vidare vil det verte mogleg for Lufttarsilsynet å kontrollere om flyselskapa og lufthamnene respekterer forordninga, og å sanksjonere eventuelle brot. Endeleg vil passasjerer sjølv kunne klage saka si inn for den nye flyklagenemnda, som er under etablering.

Når det gjeld å sikre rettane til passasjerar med redusert mobilitet eller funksjonshemming òg ved bruk av andre offentlege transportmiddel, syner eg til arbeidet med ei ny antidiskrimineringslov som Regjeringa tek sikte på å leggje fram for Stortinget til våren. I tilfellet Flytoget vil eg ta opp spørsmålet om manglande bruk av rampe for å ta om bord rullestolbrukarar i eit eige brev til Flytoget.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [12:07:52]: Jeg takker statsråden for svaret, og spesielt for at det var så vidt konkret når det gjelder tiltak for å gjøre noe for å sikre funksjonshemmede universelt utformede transportsystemer. Det ble her nevnt både forskriftsarbeid og antidiskrimineringsloven, og det ble nevnt at Flytoget også kan vente seg et brev om den aktuelle problemstillingen.

Beklageligvis så er ikke de to eksemplene jeg viste til, de eneste jeg kan vise til. Når man først reiser et slikt spørsmål, er det mange som melder seg på. Her står jeg med et utklipp fra NRK Buskerud, hvor en dame sier at NSB gjør henne handikappet. Hun viser til at det er fullstendig umulig for en rullestolbruker å ta seg fram på Drammen stasjon. Billettluke, undergang, uteområdene – ingen ting er organisert slik at det er mulig å komme fram. «NSB gjør meg handikappet», sier hun.

Jeg er redd for at vi er i en situasjon hvor dette er tilfellet, og mitt oppfølgingsspørsmål er da knyttet til det som går på hvilke reaksjonsformer vi må ha for at vi skal kunne stoppe dette.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:09:02]: Når det gjeld det siste spørsmålet om utforming av stasjonar, er det eit spørsmål som ligg til staten direkte, der me no arbeider etter andre retningslinjer enn før, og for at det skal vere fullt tilgjenge for alle. Dessverre har me framleis ein lang veg å gå for dette er fullgodt – òg når det gjeld utforming av stasjonsområdet på eksisterande stasjonar.

Dei sanksjonsmoglegheitene som ligg her pr. i dag, er ikkje svært store. Det er ikkje laga eit eige sanksjonssystem for denne typen åtferd, og det skulle eigentleg ikkje vere naudsynt heller. Det burde vere både vanleg service og god folkeskikk å sikre at alle passasjerar kjem med, uavhengig av om ein har ei funksjonshemming eller er

rørslehemma på noko vis. Så det som eg vil gjere inntil me får det nye regelverket på plass, er å halde eit større fokus på dette. Eg vil igjen ta det opp med transportselskapa som ligg under mitt departement, og sikre at det igjen vert implementert i deira daglege rutinar, at ein skal ta ut rampar, at ein skal sikre at folk kjem om bord, og at folk skal få naudsynt hjelp. På kort sikt er dette svaret mitt. Så viss det ikkje nyttar, får me vurdere om ein må gå inn med egne sanksjonar. Eg håper inderleg at det ikkje skal vere naudsynt.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [12:10:38]: Jeg er helt enig i at vi må håpe at folkeskikk og serviceholdning er det som skal sikre oss bedring på området.

Så ser også jeg fram til at vi får på plass et antidiskrimineringslovverk som vil formalisere både de plikter transportører vil ha på linje med andre i samfunnet, og de reaksjonsmuligheter samfunnet vil måtte ha for å følge opp sakene fra de enkelte brukerne. Men det er noe vi antakelig skal få lov til å jobbe sammen om framover før det legges fram for Stortinget.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:11:18]: Eg er heilt samd i vurderingane til representanten Sundsbø her, og eg ser fram til eit konstruktivt samarbeid i tida framover.

S p ø r s m å l 1 2

Anne Margrethe Larsen (V) [12:11:49]: «I høstens valgkamp ble det kunngjort at flere av de lokale trafikkstasjonene skal bestå, en positiv nyhet for distriktene. Brukertilgjengelighet og et helhetlig tilbud er viktig for innbyggerne. Trafikkstasjonen i Flekkefjord har ti ansatte. De får beholde sine tilbud, men disse er betydelig redusert mht. hallkontroll og oppkjøring av motorsykkel og traktor, som nå må skje i Kristiansand.

Kan statsråden gi trafikkstasjonen et mer helhetlig innhold med mulighet for ambulerende sensor eller nevnte sertifikater på stedet?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:12:30]: Tenestene som Statens vegvesen tilbyr, er viktige for mange, også i distrikta. I arbeidet med ein heilskapleg plan for tenestetilbodet på trafikkstasjonane har eg difor lagt vekt på at brukarane skal få eit godt og tilgjengeleg tilbod i heile landet. Det er difor no tilbod på langt fleire stader enn det som følgde av nedleggingsplanen under førre regjering.

Tilbodet på den einskilde trafikkstasjonen må tilpassast lokale tilhøve for å gje fleksible og gode løysingar. Dette vert gjort best av Statens vegvesen i samråd med dei lokale brukarane og kommunane. Statens vegvesen vil generelt prioritere å få redusert ventetid for førarprøve og godkjenning av køyretøy i hall.

Statens vegvesen opplyser at det ved Flekkefjord trafikkstasjon i dag er om lag fire årsverk fordelt på fem tilsette. Desse er i hovudsak knytte til skranketeneste, førarprøve for personbil og arbeid med trafikktryggleik.

Utanom kontrolltilbod for tunge køyretøy hadde Flekkefjord trafikkstasjon eit fullverdig tenestetilbod før ef-

ektiviseringsplanen frå 2004 vart sett i verk. Tekniske kontrollar for lette køyretøy vart i hovudsak lagde ned i 2005. Likevel har det i ein periode vorte tilbode slike kontrollar ein dag i veka. Etterspurnaden etter denne tenesta har vore liten, samstundes som det er ressurskrevjande å oppretthalde tilbodet. Statens vegvesen legg difor ikkje opp til å gjennomføre tekniske kontrollar ved trafikkstasjonene i Flekkefjord.

I tråd med avtale på eit møte mellom Vegvesenet og kommunen i august i år, der eg sjølv var til stades, vil Statens vegvesen i tillegg tilby praktisk førarprøve for traktor ved Flekkefjord trafikkstasjon. Vidare vil Statens vegvesen leggje til rette for praktisk førarprøve på motorsykkel klasse A1 frå komande sesong ved å nytte sensorar frå Kristiansand trafikkstasjon.

Anne Margrethe Larsen (V) [12:14:26]: Jeg takker statsråden for svaret. Dette var positive signaler, og jeg vil gjerne følge opp litt det siste du nevnte.

Trafikkstasjoner har som nevnt fått et gradvis redusert tilbud, og det gir mindre brukertilgjengelighet. Nettopp i Lista- og Flekkefjord-regionene har dette ført til at oppkjøring på motorsykkel må skje i Kristiansand eller i Egersund, som innebærer en kjørelengde på 15–20 mil, fordi man altså ikke har sensor. Dette er en samfunnsøkonomisk og miljømessig dårlig løsning, synes jeg.

Du nevnte at det kunne være mulighet for en ambulerende sensor. Vil vedkommende kunne komme til Flekkefjord noen dager pr. måned og foreta den nødvendige oppkjøringen? Dette ville være en konstruktiv og fleksibel løsning for veldig mange trafikkstasjoner i Norge.

Presidenten: Presidenten vil gjere merksam på at talen skal rettast via presidenten.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:15:28]: Slik eg har oppfatta Statens vegvesen, som har ansvaret for tilrettelegging av detaljar – eg ber om respekt for at statsråden ikkje kan gå inn i detaljane ved kvar enkelt trafikkstasjon – er poenget at det skal kome sensor frå Kristiansand trafikkstasjon til Flekkefjord for å føreta oppkjøring der. Eg meiner det er ein rasjonell måte å gjere det på. Det er lettare å flytte ein sensor til Flekkefjord for å samle opp og ta ei rekje oppkjøringar på ein dag, enn at alle skal måtte bevege seg den andre vegen, som vil bety mykje meir transport. Me er jo alle opptekne av å redusere både transportmengde og transportulempe for den enkelte. Dette handlar jo òg om tid og tidsressursar for den som skal køyre opp. Det er slik eg har oppfatta situasjonen.

Anne Margrethe Larsen (V) [12:16:26]: Jeg tar med meg svaret fra statsråden til distriktene. Det er positivt. Det er et viktig signal til befolkningen at de lokale trafikkstasjonene består. Men en bygning må jo også ha et innhold. Et redusert tilbud, gjerne med åpningstid tre dager pr. uke, har skapt usikkerhet for framtiden flere steder. Hvilke planer og visjoner er det for framtidens trafikkstasjoner?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:16:57]: På vegner av Regjeringa og Samferdsledepartementet la eg fram ein heilskapleg plan for trafikkstasjonane for ei tid tilbake. Der har me gjort om på ein god del av forslaga til nedlegging frå den førre regjeringa. Me fraus jo den nedleggingsprosessen hausten 2005. Me har brukt tida etterpå på å utgreie behovet for tenester rundt om i ulike delar av landet. Det er ingen tvil om at ein på det tidspunktet då den førre planen vart lagd fram, overvurderte endringane i folks handlingsmønster, bl.a. bruk av Internett. Men ein har ikkje kome så langt at ein ikkje framleis har behov for trafikkstasjonar. Det er ingen tvil om at handlingsmønsteret vårt stadig endrar seg. Slik sett må vi vere opne for at behovet for trafikkstasjonane òg kan endre seg i tida framover. Det er Statens vegvesen som må følgje med på dette og kome med forslag til eventuelle endringar i framtida.

Presidenten: Då er vi komne til spørsmål 13, frå representanten Arne Sortevik til samferdselsministeren.

Den observante vil leggje merke til at Arne Sortevik stiller to spørsmål i denne spørjetimen, noko som ikkje er i tråd med forretningsordene. Men på grunn av tilhøve som representanten sjølv ikkje rår over, har spørsmålet vore utsett to gonger tidlegare. Derfor dispenserer presidenten frå forretningsordene.

S p ø r s m å l 1 3

Arne Sortevik (FrP) [12:18:38]: Takk for presisering. Dessverre er det slik at problemstillingen nok har holdt seg i den ventetiden vi har måttet ha.

«Gjenstående arbeid med høydeutbedring i Haukelitunnelen og Røldalstunnelen medfører store problemer for transportnæringen og for næringslivet. Periodevis stengning, dårlige omkjøringsløsninger og mangelfull informasjon gir store forsinkelser, redusert sikkerhet samt konsekvenser mht. kjøre- og hviletidsbestemmelser. Dette prosjektet fremstår fortsatt som et skandaleprosjekt.

Vil statsråden straks sørge for at midlertidige løsninger blir forbedret og fremdriften forsert i samarbeid med berørte parter?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:19:25]: Fyrst vil eg beklage at representanten Sortevik har måtta utsetje spørsmåla sine. Av ulike grunnar har statsråden ikkje kunna møte til dei føregående spørjetimane.

Eg viser til tidlegare svar på spørsmål om utbetring av Haukelitunnelane, seinast svar på spørsmål nr. 1311 og nr. 1336. Saka er òg omtala på side 75 i St. prp. nr. 1 for 2007-2008 på Samferdsledepartementet sitt ansvarsområde.

Utbetningsarbeidet føregår for fullt på E134 over Haukelifjell. Det er dessverre ikkje mogleg å gjennomføre dette arbeidet utan at det får konsekvensar for trafikkavviklinga. Sidan omkjøringsvegane har dårleg standard og til dels ligg svært høgt, vert problema større når vêt- og føreforholda er vanskelege.

Med bakgrunn i at trafikantane oppfattar skiltinga som uklar og misvisande i samband med tunnelarbeidet, bad

Samferdsledepartementet Vegdirektoratet endre skiltinga, slik at ho no er enklare å forstå og ikkje bidreg til trafikkavvising. Eg har no fått opplyst at Statens vegvesen i tillegg vil gjennomgå informasjonsrutinane sine for å sikre at best mogleg informasjon om forholda er tilgjengeleg til kvar tid. Dette inneber m.a. at vegtrafikksentralane til kvar tid skal kunne gi rett informasjon om faktiske og forventade tilhøve. Eg har òg fått forsikringar om at Statens vegvesen legg vinn på i størst mogleg grad å redusere dei negative konsekvensane av utbetningsarbeidet.

Som følgje av snøtilhøva i vår vart oppstart av arbeidet forseinka med ca. seks veker. For i så stor grad som mogleg å kunne halde ved lag opphavleg plan med å gjere ferdig naudsynte tiltak i inneverande år, er det inngått forsøringsavtale med utførande entreprenør. Gjenstående arbeid er i slutfasen og omfattar i det vesentlegaste elektroarbeid. Ytterlegare forsøring i slutfasen vil vere lite tenleg og vil ha liten effekt. Arbeidet vil etter planen vere slutført om lag 15. desember i år.

Statens vegvesen vil opne for kolonnekøyning gjennom Haukeli- og Røldalstunnelen når vinteren set inn, og vil ikkje tillate kolonnekøyning over Dyrskar ved snødekke. Avgjerda er teken av omsyn til tryggleiken til trafikantane. Eg veit at Statens vegvesen Region vest har invitert til eit møte i Røldal i dag for å orientere om status og framdrift for oppgraderingsarbeidet og trafikkavviklinga i desse tunnelane.

Arne Sortevik (FrP) [12:21:57]: Takk for svaret.

Jeg konstaterer med tilfredshet at Statens vegvesen i etterkant tar noen grep som kan bedre en vanskelig situasjon for dem som bruker Haukeliforbindelsen.

Det som er beklagelig, er jo at opprydding og forbedrende grep kommer etter lang tids frustrasjon og mange klager fra veibrukerne. Derfor er et naturlig oppfølgings spørsmål til statsråden om å hun er tilfreds med Statens vegvesens håndtering av dette prosjektet – et prosjekt som går tilbake til stortingsbehandling i forrige periode, bl.a. med høring i Stortinget, et prosjekt der vi har hatt ett års utsettelse fordi Statens vegvesen puttet mer arbeid inn i oppdraget enn det var beslutningsgrunnlag for, og der mangelfull og dårlig informasjon har ført til mange klager. Er statsråden tilfreds med håndteringen?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:23:03]: Statsråden er fyrst og fremst tilfreds med at me no om ein månads tid – og vel så det – skal ha slutført arbeidet på desse tunnelane. Eg er glad for at me ikkje må, sånn som det såg ut ei stund, utsetje delar av dette til neste år og påføre bilistane ytterlegare problem.

Så har det vore mange «snuar» på dette prosjektet, og det kan vere ulike årsaker til det. Eg vil ikkje leggje all skuld på Statens vegvesen for at det har teke tid å få gjennomført prosjektet. Eg meiner at Statens vegvesen står for kvalitet i det arbeidet dei gjer, òg i utbetringa av Haukelitunnelane. Eg beklagar at informasjonsarbeidet ikkje var godt nok, og at me måtte følgje det opp frå vår hand. Eg håpar etter dei rundane – for å seie det slik – som me hadde i sommar, at dei vegfarande har følt at dei har vorte be-

tre ivaretekne, og ikkje minst at ein har unngått ein avvisningseffekt, som dei lokale innbyggjarane langs vegen – ikkje minst reiselivet – var opptekne av. Så i det store og heile vil eg oppsummere prosjektet slik at det har hatt ein lang veg med nokre rundar undervegs som me gjerne skulle sett ugjorde, men når me no er der me er, så er eg særdeles nøgd med at prosjektet vert ferdigstilt 15. desember i år.

Arne Sortevik (FrP) [12:24:46]: Igjen takk for svaret.

Jeg deler også følelsen av tilfredshet over at vi nå nærmer oss slutten på dette. Jeg konstaterer at statsråden imøtekommer meg på den måten at det faktisk ikke har vært en enkel vei når det gjelder Vegvesenets håndtering av dette vegprosjektet. Det bør kanskje være slik at når man går til et såpass dramatisk tiltak som å stenge eller å redusere kapasiteten på en høyfjellsovergang, bør man i god tid på forhånd ha en tett og god dialog med brukerne om hvordan dette skal praktiseres og gjennomføres på en måte som gir minst mulig problemer for dem som bruker veien. Dette eksempelet og dette prosjektet tyder dessverre på at man ikke i stor nok grad er innstilt på å ha en slik dialog på forhånd, men kommer i etterkant, etter at man har påført trafikantene store problemer.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:25:50]: Eg trur Statens vegvesen har hatt dei aller beste intensjonane om å ha eit godt samarbeid både med dei vegfarande og med innbyggjarane langs vegen. Det kan sikkert seiast mykje om korleis den kommunikasjonen har foregått, og eg vil som sagt ikkje leggje all skuld på Statens vegvesen for at det kanskje ikkje har vore optimalt, men nettopp difor er eg iallfall glad for at det er eit møte i Røldal i dag, der ein no informerer om den vidare framdrifta, omlegginga som vil følgje av at det no går mot vinter. Eg håpar at det møtet vil verte oppfatta som det det er, nemleg eit godt forsøk på å gi god informasjon i forkant.

S p ø r s m å l 1 4

Finn Martin Vallersnes (H) [12:26:51]: Det blir mye om Haukeli, og mitt spørsmål er på mange måter et supplement til det foregående.

«E134 er vegpulsåren mellom Østlandet og Sør-Vestlandet. Det pågår oppgradering i både Haukelitunnelen og Røldalstunnelen. På grunn av snø blir omkjøringsvei nå stengt. Timelange ventetider i begge tunneler er dårlig varslet og påfører uholdbare forsinkelser, og rammer særlig næringstrafikken.

Hva gjør statsråden for å sikre en tilfredsstillende og oppdatert informasjon og varsling for trafikantene?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:27:26]: Eg viser til mitt svar på spørsmål 13 frå stortingsrepresentant Arne Sortevik. Svaret på representanten Vallersnes sitt spørsmål er det same som svaret på spørsmål 13, og eg vil difor ikkje gjenta det. Det er ikkje mogleg å gjennomføre utbe-

tringsarbeidet utan at det får konsekvensar for trafikkavviklinga. Omkjøringsvegane har dårleg standard og ligg til dels sær høgt, noko som fører til større problem under vanskelege vêr- og føreforhold.

Som eg òg svarte på tidlegare spørsmål med omsyn til informasjon, skal vegtrafikksentralane til kvar tid kunne gi rett informasjon om faktiske og forventede tilhøve. Statens vegvesen har i tillegg teke initiativ til informasjonsmøte i Røldal i dag, som eg nemnde i svaret til stortingsrepresentant Arne Sortevik. Blant dei inviterte her er ordførarar, transportselskap, næringsliv og mange interessegrupper.

Eg håpar at det vert eit positivt og konstruktivt møte.

Finn Martin Vallersnes (H) [12:28:27]: Her er det to problemer.

Det første er den forlengde anleggsperioden. Den går ikke jeg nærmere inn på.

Det andre er avhjelping av problemer som oppstår i mellomtiden.

Det var onsdag den 17. oktober kl. 23 at omkjøringsveien over Dyrskar ble stengt på grunn av et lett snøfall. Det har kommet ganske mange meldinger til oss om den situasjonen som oppstod. Men de som var på veien, fikk ingen melding – verken gjennom skilt eller informasjon, og heller ikke gjennom Veimeldingssentralen. Det ble da tre timers intervallkjøring på noe som er både en europaveg og en nasjonal transportkorridor, og med vogntog i kø. Dette er den daglige logistikktransportåren til en hel region.

Hva kan statsråden utdype når det gjelder informasjonsplikten som Veimeldingssentralen har?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:29:24]: Vegmeldingssentralen skal sjølvstendig vere oppdatert på endringar som er vesentlege for dei reisande, og skal kunne gi opplysningar om det. Eg beklagar det som skjedde, at dei vegfarande ikkje fekk den informasjonen dei burde hatt, for omkjøringsvegen vart stengt. No kjem snøfall raskt. At ein ikkje fekk informert på førehand, er ei side av det, men at ein heller ikkje fekk den informasjonen gjennom Vegmeldingssentralen og trafikksentralane, er ikkje godt nok. Eg tenkjer at Statens vegvesen har lært av den prosessen som har vore her, for det har vore ein litt kronglete prosess med utbetring av Haukelitunnelane. Den viktigaste lærdomen av dette og andre prosjekt må vere at ein legg arbeid i tidleg informasjon, og god informasjon, som er retta mot dei gruppene som er direkte berørte av det arbeidet som skal foregå.

Finn Martin Vallersnes (H) [12:30:33]: Jeg takker for svarene. Jeg vil bare komme med en tilleggsbetragtning. Det gjelder hvorvidt det finnes generelle retningslinjer eller en generell instruks som veitrafikksentralene forholder seg til, og hvordan de i så fall praktiseres, og hvis det ikke finnes, om en vil sørge for at det utarbeides.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:30:55]: Det finst eit regelverk for vegtrafikksentralane. Eg har ikkje det

konkret føre meg her, så eg kan ikkje gjengi det i detalj, men det finst eit slikt regelverk, og det skal ein forhalde seg til. Så må ein sjølv sagt vurdere om det er godt nok, om det fangar opp alle hendingar som den det er referert til her, der ein omkøyringsveg vart stengd. For det er jo ein type hending som naturleg – tenkjer eg – skulle vere Vegmeldingssentralen sitt ansvar å formidle til trafikantane. Men eg går gjerne inn og ser på det regelverket som ligg føre, om det er nokon forbetringar som bør gjerast der i forhold til å fange opp denne typen hendingar.

S p ø r s m å l 1 5

Fra Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) til samferdselsministeren

«Statsråden hevder i brev til undertegnede at trafikken på tognettet i Oslo-området nå er så tett at det ikke er mulig å gjennomføre selv de minste endringer i rutetabellen. Da rutetabellen ble endret i juni førte dette til en forverret situasjon for reisende fra enkelte stasjoner. Den samferdselsmessige situasjonen i Oslo-området er kaotisk. I en slik situasjon må lokaltog ha forrang på tognettet. Vil statsråden bidra til et godt rutetilbud på tognettet i Oslo-området ved at lokaltrafikken får forrang?»

Presidenten: Dette spørsmålet fell bort, då spørjaren har sjukdomsforfall.

S p ø r s m å l 1 6

Martin Engeset (H) [12:32:06]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til samferdselsministeren:

«I tråd med et bredt politisk flertall både på kommune- og fylkesnivå i Østfold har Stortinget gjentatte ganger sluttet seg til at det første prosjektet som nå står for tur på Østfoldbanen, skal være jernbaneløsningen i tunnel gjennom Moss. Lokalt er det investert meget store beløp i tillit til at myndighetene ville følge opp sine egne løfter. I statsbudsjettet for 2008 er det ikke foreslått noen midler til det videre arbeid.

Synes statsråden det er akseptabelt å behandle et helt bysamfunn/region på denne måten?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:32:37]: I framlegget til Nasjonal transportplan frå den førre regjeringa var det ikkje inne forslag om oppstart av Haug–Onsøy eller noko anna større investeringsiltak på Østfoldbana sør for Ski. Etter at stortingsfleirtalet, mot røystene frå dei dåverande regjeringspartia, vedtok ein kraftig auke av rammen til både veg og jernbane, vart det rom for å ta Haug–Onsøy inn i planane.

Etter ynske frå Østfold fylkeskommune avgjorde Stortinget i samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2006 at Sandbukta–Moss–Såstad skulle prioriterast framfor Haug–Onsøy, sjølv om prosjektet ville koste dobbelt så mykje som Haug–Onsøy, nærare bestemt om lag 1,6 millardar 2006-kroner.

Jernbaneverket saman med Moss kommune har arbeidd med ein ny hovudplan for jernbanetunnelen gjennom Moss, då den planlagde stasjonsplasseringa måtte flyttast på grunn av at forskrift om tryggleik i jernbandedrift no set strengare krav til plasseringa av stasjonar i kurve. Etter det eg er kjend med, er dette arbeidet i ferd med å avsluttast, og det må deretter utarbeidast detaljplanar for prosjektet.

Arbeidet med detaljplanlegginga krev om lag 30 mill. kr, og det er ikkje avsett midlar til dette i statsbudsjettet for 2008. Årsaka er at innafor løyvinga til Jernbaneverket for 2008 har eg valt å prioritere ei vidareføring av satsinga på drift og vedlikehald av jernbanenettet som Regjeringa la opp til i 2007-budsjettet, og i tillegg å ha ei mest mogleg rasjonell framdrift av dei store jernbaneprosjekta som er starta opp.

Eg har stor forståing for at folk og næringsliv i Moss ynskjer fortgang i dette prosjektet. At me no har fått ei regjering som har auka dei årlege investeringane i jernbana med meir enn 50 pst. i høve til den førre regjeringa, og som prioriterer ressursane slik at dei kan nyttast mest mogleg rasjonelt, gjer at dei prosjekta som står for tur, vil kunne startast tidlegare opp. Eg håpar dette kan verte ei kjelde til inspirasjon for representanten Engesets arbeid for Østfoldbana.

Martin Engeset (H) [12:32:52]: Jeg takker statsråden for svaret, som dessverre ikke er så veldig mye å takke for, for jeg må si at den skuffelsen som både jeg og en samlet Østfold-benk følte da vi så at ikke engang disse planleggingsmidlene på 30 mill. kr var på plass, var ganske formidabel.

Jeg har registrert i etterkant av at statsbudsjettet ble lagt frem, at stortingsrepresentant Steinar Gullvåg fra Vestfold har uttalt at han er møkka lei av å forsvare brutte valgløfter. Nå er det nok også ganske mange av oss på Østfold-benken som er ganske lei, selv om ikke vi har gått så langt som til å bruke slike sterke kraftuttrykk. Men når vil statsråden komme til Stortinget med forslag om disse planleggingsmidlene, som tross alt er relativt beskjedne beløp i den store sammenhengen? Dette prosjektet haster.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:35:46]: Som eg sa i mitt førre svar, har eg prioritert å ha ei rasjonell gjennomføring av allereie igangsette prosjekt. Det ville vere veldig enkelt å berre leggje inn nokre planleggingsmidlar til ulike prosjekt rundt omkring, men det betyr at då må ein òg ha ein plan for oppstart.

Årsaka til at det ikkje er lagt inn planleggingsmidlar i 2008-budsjettet, er at ein ikkje ser at det i 2008 er aktuelt med oppstart av dette prosjektet. Når me kjem så langt, skal sjølv sagt planleggingsmidlane stillast til disposisjon. Og som eg sa i mitt hovudsvar: Eg har stor forståing for at ein både i Østfold og i Vestfold er utolmodige etter å få sett i gang planane som ligg føre for jernbana i desse fylka, men me har eit stort prosjekt i vestkorridoren no som må ferdigstillast, og som eg har valt å leggje fullt trykk på, og som betyr mykje for avviklinga i eit folketungt område her i intercity-trianglet.

Martin Engeset (H) [12:36:57]: Jeg tror det er viktig at statsråden tar inn over seg at vi nå har en ganske unik situasjon, der populariteten når det gjelder å reise med tog, er sterkt økende. På Østfoldbanen, f.eks., tror jeg det sist år var 15–16 pst. trafikkvekst, passasjervekst. Det er en situasjon en må ta vare på, for vi ønsker vel alle, ikke minst ut fra et miljøpolitisk perspektiv, at flere skal reise med tog og færre reise med bil. Og da må jeg si det er trist å registrere at statsråden ikke er mer offensiv på dette feltet.

Jeg reiser en del med tog selv, og jeg registrerer at på en del av avgangene i rushtrafikken har ikke engang alle passasjerene sitteplass. Det går ikke an når man skal foreta en togreise på kanskje opp mot én time. Så mitt siste spørsmål er: Vil statsråden ta tak i denne problemstillingen og sørge for at alle passasjerene som nå strømmer til NSB, faktisk får sitteplass?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:38:04]: På vegner av Regjeringa vil eg ikkje ta inn over meg kritikk av denne regjeringa si jernbanesatsing. Me har auka investeringsbudsjettet med 50 pst. Me har auka drifts- og vedlikehaldsbudsjettet, som er særdeles viktig for å oppretthalde ein god regularitet på jernbana. Me har inngått avtalar med NSB, som vil auke kapasiteten med inntil 15 pst. i rushtida. Me slit litt med det i 2008 på grunn av lokfører-situasjonen, men eg håpar at ein får på plass den auken som ligg i våre avtalar. Me har i det heile ein heilt annan offensiv jernbanepolitikk enn det som tidlegare tiders regjeringar – for å snakke i fleirtal – har hatt. Det er på høg tid – eg seier ikkje at det er nok. Difor arbeider me òg fram mot Nasjonal transportplan med å få ytterlegare fart på jernbanesatsinga i Noreg.

S p ø r s m å l 1 7

Torbjørn Andersen (FrP) [12:39:27]: Jeg håper samferdselsministeren fortsatt har litt stemme igjen – det har vært mange spørsmål i dag! Jeg har følgende spørsmål til statsråden:

«E18 mellom Tvedestrand og Arendal utgjør en svært trafikkfarlig strekning. Behovet for ny 4-felts motorvei på denne strekningen er nå helt prekært, og utbyggingen bør starte raskest mulig. Altfor mange mennesker omkommer årlig helt meningsløst i trafikken på Sørlandet pga. elendig veistandard i landsdelen. Antall trafikkdrepte på Sørlandet er både unødvendig, tragisk og skandaløst.

Kan statsråden svare på når det er aktuelt å sette i gang utbygging av E18 mellom Arendal og Tvedestrand for å redusere trafikkdøden?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:40:21]: Eg er glad for spørsmålet frå representanten Andersen. Me går no inn i ei tid med skiftande og ofte vanskelege føreforhold. Spørsmålet gir oss høve til å minne kvarandre om ansvaret me har som bilførarar når me tek ut på vegen. Ikkje minst er det viktig når me går inn i julebordsesongen. Når det gjeld E18 i Aust-Agder, har Stortinget i tråd med fø-

ringane i Aust-Agderpakka og lokale styresmakter sitt syn prioritert utbetring av E18 mellom Telemark grense og Risør og mellom Grimstad og Kristiansand.

E18 mellom Arendal og Tvedestrand inngår i ei konseptvalutgreiing for strekninga Langangen–Grimstad som Statens vegvesen no har starta opp. Det vil deretter verte gjennomført ekstern kvalitetssikring, såkalla KS1. Seinare følgjer konsekvensutgreiing og kommunedelplanlegging. Til slutt skal det utarbeidast reguleringsplanar for valde trasear. Ein vil òg vurdere ulike finansieringsløyser. Det er vanskeleg på førehand å vurdere tidsbruken for planlegging. Det vil m.a. avhenge av kor lang tid dei kommunane og fylka det gjeld, treng på sine planavklarings, men eit realistisk anslag vil vere om lag fem år.

Ei større utbygging av strekninga vart ikkje prioritert i Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015 då denne vart vedteken i 2004. Som eg svara på spørsmål frå representanten om same sak 7. mars 2007, vil strekninga kunne vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. Både i samband med budsjettet for 2009 og i Nasjonal transportplan 2010–2019 vil det verte vurdert målretta trafikktryggingstiltak i påvente av ei større utbygging.

Torbjørn Andersen (FrP) [12:42:08]: Jeg takker statsråden for svaret.

Jeg vil sterkt få understreke at igangsettelse av utbygging av E18 på veistrekningen Arendal–Tvedestrand for øyeblikket kanskje er den største politiske kampsaken som vi har i Aust-Agder fylke. Det har derfor høy prioritet både lokalt og regionalt å få Arendal–Tvedestrand-utbyggingen inn i Nasjonal transportplan 2010–2013, men her har vi altså, etter det jeg ser, fått litt problemer.

Jeg vil nevne at det faktisk, så vidt jeg har kunnet finne ut, bare er to gjenværende strekninger på hele E18 Oslo–Kristiansand, disse 320 kilometerne, hvor en ikke på en eller annen måte har planer klare eller finansiering, eller som er under utbygging. Det er strekningen i Bamble og strekningen Arendal–Tvedestrand som står igjen som de siste gjenværende strekningene. Jeg vil derfor be statsråden se ekstra nøye på den spesielle problemstillingen Arendal–Tvedestrand utgjør, for det ville jo være en fordel å få en mer helhetlig utbygging, slik at ikke dette i mange, mange år blir liggende der som noen kritiske flaskehalsar når resten er utbygd.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:43:20]: Å få ein jamn standard på vegnettet på lengre strekningar er ei av målsetjingane som me har med utbygging av vegar i landet. Det handlar ikkje minst om trafikktryggleik at sjåførar slepp å køyre på vekslande standard.

Eg har gjort greie for plansituasjonen for denne strekninga. Og som eg sa i mars, kan ein i løpet av ein femårsperiode ha ein veg som er klar til utbygging, det vil altså seie ein gong rundt 2012–2013. Det er eit i-beste-fall-anslag, der heile planprosessen går greitt, der ein ikkje vert hindra av lokale konfliktar om traseval osv., og der ein finn ei finansiering som er tilfredsstillande.

Torbjørn Andersen (FrP) [12:44:19]: Jeg setter pris på at statsråden er opptatt av trafikksikkerhet, spesielt på denne veistrekningen. Jeg vil også minne om at antall trafikkdrepte på veiene i Aust-Agder er fordoblet hittil i år. I Vest-Agder omkom åtte av ni trafikkdrepte i møteulykker. Vi vet at med gode veier med atskilt midtdeler eliminerer man nærmest 100 pst. møteulykker.

Ser ikke statsråden at det er tragisk, og også etter mitt syn svært umenneskelig, at mange trafikanter med stor sannsynlighet vil møte døden i trafikken helt unødvendig i årene som kommer – mange altså på grunn av de gammeltdage og dårlige veistrekningene på Sørlandet og også selvsagt ellers i landet? Jeg ber derfor statsråden innstendig om å signalisere at hun vil spare liv på dødsveiene på Sørlandet og sørge for at vi får en forsering av arbeidet med den livsfarlige veistrekningen Arendal–Tvedestrand så fort som mulig. Jeg håper statsråden følger det opp og gjør hva som står i hennes makt for å gjøre noe.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:45:29]: Statsråden beklagar sterkt alle ulukker, enten det er møteulukker, rasulukker eller andre, som medfører tap av liv, og kvart einaste liv som er tapt, er selvsagt eit for mykje. Det paradoksale i situasjonen no er at medan ein, berre for få år sidan, ikkje hadde midtdelar, gjekk dødstalet ned, men dei siste åra, når vi trass i alt gjennom både den førre regjeringa og denne har starta utbygging av firefelts vegar og fått fart på bygginga av midtdelar, ser me dessverre altså ei negativ utvikling. Eg skal ikkje samanstille dette, men det er unekteleg eit paradoks. Så når me skal drive trafikksikringsarbeid, handlar det òg om å appellere til den enkelte trafikant ute på vegen. I påvente av at me får sikra heile vegen vårt på ein betre måte, må me ta det ansvaret at me må vere utkvilde, ikkje nyte rusmiddel, og at me tek i bruk alle andre forsikringar som gjer at me kan få ned dødstala på vegane våre.

Presidenten: Vi går no til spørsmåla 22 og 23.

S p ø r s m å l 2 2

Presidenten: Dette spørsmålet, frå representanten Elisabeth Røbekk Nørve til landbruks- og matministeren, vil bli svara på av samferdselsministeren på vegner av landbruks- og matministeren, som er bortreist.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [12:46:54]: Jeg vil stille følgende spørsmål til statsråden:

«Usikkerheten rundt drifting av beredskapssenteret i tilknytning til Åknes/Tafjord-prosjektet i området Storfjorden og Geiranger lever vidare, til stor fortvilelse for både innbyggere og tilreisende. Dette til tross for at Regjeringen har hatt to år på seg til å komme med forslag til en trygg og fornuftig driftsløsning. Hva er årsaken til at Regjeringen fortsatt trener saken, og når, konkret, vil statsråden komme med sitt bidrag til finansiering?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:47:32]: Fyrst vil eg få presisere at det ikkje er rett at Regjeringa har hatt to år på seg til å kome fram til ei løysing om trygg og fornuftig drift av eit senter knytt til Åknes/Tafjord-prosjektet. Prosjektet fremja 30. august 2006 søknad om tilskot til drift av eit beredskapssenter, med eit nytt brev med nye budsjettal frå prosjektet 16. mars 2007. Etter dette har det vore kontakt med prosjektet i fleire fasar for å vurdere dei ulike elementa i søknaden. Dette er ein heilt vanleg måte å arbeide på, og er kopla til Regjeringa sin budsjettprosess. Det som har vore uvanleg i denne saka, er at senteret som no vert etablert i Stranda, er det fyrste i sitt slag i Noreg. Det har difor vore heilt nødvendig å bruke den tida me har brukt.

I Landbruks- og matdepartementet sin budsjettproposisjon for 2008 varsla Regjeringa at staten vil medverke til å sikre døgnkontinuerleg overvaking av skredfarlege område i Storfjorden – Åknes, Tafjord – og andre stader der det er behov for det. Regjeringa varsla vidare at det ville verte arbeidd vidare med korleis dette skulle organiserast, og at ein ville kome tilbake til saka på eigna måte. Dette vart signalisert til dei aktuelle aktørane allereie i august 2007. Eg er difor glad for at representanten Røbekk Nørve stiller dette spørsmålet, fordi det gir meg og Regjeringa høve til å gjere greie for Stortinget for at Regjeringa nyleg har bestemt å yte statleg tilskot på 10 mill. kr i 2008 til drift av eit overvakingssenter. Landbruks- og matministeren har gjort dette kjent i pressemelding 30. oktober. Ei slik driftsløysing er ei nødvendig oppfølging av undersøkingar og investeringar som er lagde ned i Åknes/Tafjord-prosjektet over ein fireårsperiode, og der staten har ytt tilskot på vel 64 mill. kr.

Det tiltaket som Regjeringa no vil gi driftstilskot, er viktig for befolkninga sin tryggleik og tryggleikskjensle. Føremålet er å leggje til rette for ei effektiv varslingsav befolkninga om det skulle verte rørsler og endringar i desse områda som kan bety auka rasfare, og som då vil vere grunnlag for myndighetene sine vurderingar av behov for evakuering.

Overvakingssenteret vil vere eit interkommunalt selskap, der dei aktuelle kommunane også vil delta i finansieringa av drifta. Dette er ei naturleg følgje av at kommunane har eit beredskapsansvar.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [12:50:06]: Jeg vil først få lov til å vise til at jeg mener fortsatt at det er snakk om minst to år, på grunn av at vi den dagen vi startet å bevilge midler til sikringen i fjellsiden, også burde vite at her skulle det driftes. Sett fra mitt ståsted er det ganske naturlig.

Årsaken til min uro og spørsmålet her i dag er landbruksministerens svar på mitt spørsmål senest i juni i år, der han ikke sa noe om behovet for kvalitet på sikkerheten, men han la stor vekt på følgende: «Jeg er opptatt av at ordninger som skal etableres er kostnadseffektive, og har derfor bedt om at prosjektet også beskriver mulige alternative løsninger.»

Jeg og befolkningen i området rundt Storfjorden og Geiranger ser nå litt mer optimistisk på situasjonen etter at Regjeringen endelig kom med 10 av de 16 mill. kr som det var søkt om. – Banket presidenten?

Presidenten: Ja, tida er ute.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:51:16]: Det var vel ikkje noko oppfølgingsspørsmål i det som Røbekk Nørve no sa, meir ei presisering av ståstaden. Det som er viktig no frå Regjeringa si side, er at me har ein god dialog med lokale styresmakter, at ein får opp det beredskapssenteret så raskt som mogleg, og at me får ei god form på drifta av dette. Regjeringa er oppteken av at me skal ha eit system som gjer at folk i dette området kan føle seg trygge, at dei kan bu og drive i det daglege der utan å måtte tenkje på risikoen for eit mogleg ras. Eg trur berre dei som har levd med rasfare, skjønar kva dette betyr for livskvaliteten. Så Regjeringa er oppteken av at me skal få dette i gang og opp så fort som mogleg.

Elisabeth Røbekk Nørve (H) [12:52:18]: Mitt oppfølgingsspørsmål her var egentlig om Regjeringa nå, og statsråden på vegne av Regjeringa, kan slå fast at økonomien til drifting av beredskapssenteret er sikret med statlig støtte også i framtida, og at vi slipper omkamp om hvorvidt dette skal ha andre løysningar enn den beredskapen som er planlagt.

Jeg takker for øvrig statsråden for svaret så langt og håper at jeg får svar på det siste spørsmålet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:52:51]: No er det slik at Regjeringa kjem med eitt budsjett om gongen, så eg må nok seie til representanten at ho må vente på det komande budsjettet for å få svar på det ho spør etter no. Men det at ein frå Regjeringa si side har gått inn med 10 mill. kr, er eit synleg prov på at me er opptekne av problemstillinga, at me skal samarbeide godt med kommunale og lokale styresmakter både for å sikre oppstart av senteret og for å få på plass ei god drift vidare. Dette er ikkje eit eitt-årig prosjekt. Regjeringa er også innforstått med at dette må vere ei varig løysing.

S p ø r s m å l 23

Presidenten: Dette spørsmålet, frå representanten Anders Anundsen til landbruks- og matministeren, vil bli svara på av samferdselsministeren på vegner av landbruks- og matministeren.

Anders Anundsen (FrP) [12:53:55]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til statsråden:

«Mattilsynet i Vestfold er av eierdepartementene pålagt å bedre ressursutnyttelsen. Det medfører at Mattilsynet vil legge ned sin virksomhet i Larvik og flytte den til Tønsberg. Det foreligger ingen dokumentasjon på at dette vil bidra til en mer effektiv eller rimeligere tjenesteproduksjon. I Larvik/Sandefjord ligger de store næringsmid-

delprodusentene i fylket. Larvik havn er regionhavn med kraftig økende godsmengde.

Hvorfor vil statsråden tvinge gjennom en sammenslåing som er meningsløs og kvalitetsreducerende?»

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:54:33]: Eg har ingen planar om å tvinge gjennom samanslåing av nokon av distriktskontora i Mattilsynet. Eg legg stor vekt på at Mattilsynet er og skal vere ein desentralisert etat. Ein viktig føresetnad for strukturen i Mattilsynet er at distriktskontora har kunnskap om, nærleik til og direkte kontakt med dei verksemdene dei skal føre tilsyn med. Det er aktiviteten på distriktskontora som er kjernen i Mattilsynets utøvande tilsyns- og rettleiingsarbeid.

Mattilsynet har orientert om at dei vurderer å redusere talet på distriktskontor for å redusere bruken av tid til intern administrasjon og frigjere ressursar til utøvande tilsyns- og rettleiingsarbeid. Mattilsynet opplyser at det i den samanhengen har kome forslag frå regionkontoret om ei samanslåing av dei to distriktskontora i Vestfold, som representanten Anundsen viser til. Dette forslaget er no til vurdering på hovudkontoret til Mattilsynet.

Dei politiske rammene for organiseringa av Mattilsynet på distriktsnivå vart lagde i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 8 for 2002-2003. Her er det lagt til grunn at talet på distriktskontor vil liggje i området 50–65. Vidare vart det ved opprettinga av Mattilsynet lagt til grunn ei effektivisering på 10 pst., noko som inneber ei redusert bemanning i organisasjonen på om lag 10 pst. I St.prp. nr. 1 for 2007-2008 er det presisert at effektiviseringsgevinsten skal takast ut i løpet av 2008, og at Stortinget sine føresetnader om talet på distriktskontor skal liggje til grunn for eventuelle organisatoriske endringar i Mattilsynet.

Eg er oppteken av at Mattilsynet aukar det utøvande tilsyns- og rettleiingsarbeidet på distriktsnivå. Dette vil vere positivt både for dei bedriftene som Mattilsynet fører tilsyn med, og for forbrukarane. For å frigjere ressursar til utøvande arbeid kan eitt grep vere å redusere talet på administrative einingar. Så lenge dette skjer innanfor dei overordna rammene som er lagde for organiseringa av Mattilsynet, og på ein måte som ikkje svekkjer nærleiken mellom tilsynet og brukarane i vesentleg grad, ynskjer eg at Mattilsynet skal ha fridom til å gjere det dei sjølve meiner er hensiktsmessige tilpassingar av organiseringa på distriktsnivå. Departementet har lagt til grunn at Mattilsynet fører vidare undereiningar til distriktskontor, slik at talet på kontorstader i Mattilsynet, og dermed nærleiken til verksemdene, vert ført vidare på om lag same nivå som i dag.

Anders Anundsen (FrP) [12:57:14]: Jeg vil takke statsråden for svaret.

Jeg synes svarets innledning var svært god, for da klargjorde statsråden at ingen skulle tvangssammenslås. Så ble jeg litt mer i tvil om hva svaret for øvrig gikk ut på, fordi det ble vist til en del større, overordnede rammer og gitt åpning for at man skulle rasjonalisere ved å legge ned kontoret likevel. Derfor vil jeg gjerne få statsråden til konkret å svare på følgende: Ønsker statsråden å bidra til at

Mattilsynet i Larvik legges ned og flyttes til Tønsberg, eller vil statsråden bidra til at den nærheten som er helt avgjørende for tjenestetilbudet i søndre deler av Vestfold, vil bli opprettholdt ved at kontoret til Mattilsynet i Larvik blir opprettholdt?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:58:03]: Som det gjekk fram av hovudsvaret, er det Mattilsynet sjølv som innanfor gitte rammer har fridom til å gjere tilpassingar i sitt kontornett. Det viktige, som også vart presisert, er at dette skal gjerast på ein måte som ikkje svekkjer nærleiken mellom tilsynet og brukarane, altså at ein ikkje får ein struktur som gjer at avstandane gjer eit godt tilsyn og ei god rettleiing vanskeleg. Rettleiingsbiten er svært viktig i arbeidet til Mattilsynet. Statsråden vil vere oppteken av å sikre at ein ikkje får ei svekking av Mattilsynet ved dei endringane som no vert diskuterte.

Anders Anundsen (FrP) [12:58:56]: Jeg vil takke for svaret nok en gang, og jeg er fristet til å tolke svaret på følgende vis: Mattilsynets kontor i Larvik skal ikke legges ned, for det er den eneste måten å klare å opprettholde den nærheten og kvaliteten på tjenestetilbudet på som statsråden sier er nødvendig for Mattilsynets virksomhet. I den sammenheng vil jeg takke for presiseringen.

Vi har også erfaring med at en flytter andre tjenestetilbud fra Larvik til Tønsberg, f.eks. trafikkstasjonen og kontrollvirksomheten der, som har ført til en så stor avstand at kvaliteten på tjenestetilbudet til innbyggerne i søndre Vestfold har blitt vesentlig redusert. Derfor er jeg på mange måter glad for at signalene fra statsråden, slik jeg tolker dem i det siste svaret, går på at man skal opprettholde Mattilsynet i Larvik.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:59:45]: Sjølv om eg no er freista til å gå over til samferdsle, skal eg halde meg til Mattilsynet.

Det eg sa som svar på oppfølgingsspørsmålet, var at dei endringane som ein no vurderer på hovudkontoret til Mattilsynet, må gjennomførast på ein måte som ikkje svekkjer den kontakten Mattilsynet har med det lokale næringslivet, både tilsyn og rettleiing. Det ligg fast. Det er sjølvsagt slik at statsråden vil sjå til at det vert halde ved lag. Når det er sagt, vil eg seie at Mattilsynet har fridom innanfor desse rammene til å kunne gjere organisatoriske endringar. Men det ligg veldig tydelege føringar på kva som er avgrensingane med omsyn til dei endringane som kan gjerast.

Presidenten: Vi går da tilbake til spørsmål 18.

Spørsmål 18

Kari Lise Holmberg (H) [13:00:42]: Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål:

«Flere utenlandske statsborgere med kjæreste i Norge har ikke fått innvilget visum. Praktiseringen av regelverket gjør det nesten umulig å komme på besøk til Norge

hvis du er fra visse land. Dette til tross for at det fremvises både lønsslipp og gis økonomisk garanti. I brev fra UDI sies det at praksisen er å avslå nær alle søknader fra bestemte land.

Vil statsråden ta initiativ overfor UDI slik at visumpraksisen endres, blir mer fleksibel og i større grad imøtekommer unges behov for å besøke hverandre før ekteskap?»

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [13:01:23]: De fleste som søker om turistvisum, får innvilget søknaden. I 2006 ble 101 000 av 110 400 søknader innvilget. De siste fire årene har det vært en jevn økning i antallet visumsøknader, og andelen innvilgelser har økt fra 89 pst. i 2005 til 91 pst. i 2006.

Statistikken for de 50 utenriksstasjonene som mottok flest visumsøknader i fjor, tyder på at utenriksstasjonene med flest avslag av slo rundt 50–55 pst. av søknadene. For sakene som avgjøres av UDI, viser også statistikken for 2006 at flertallet ble innvilget. Av de 3 826 visumsøknadene UDI avgjorde, ble 2 194 innvilget.

Det er viktig å huske at Norges deltakelse i Schengensamarbeidet innebærer at vi i realiteten har liten handlefrihet på visumfeltet. Schengenkonvensjonen forutsetter en harmonisering av de enkelte lands visumpraksis og forplikter deltakerlandene til å føre en felles visumpolitikk.

Kjærestebesøk er et tungtveiende velferdshensyn som kan veie opp for manglende returforutsetninger. Dette vurderes individuelt, og det må gis en konkret begrunnelse dersom søknaden avslås.

Vi har søkt å tilrettelegge for en liberalisering av visumpraksis for kjæresten gjennom justeringer i regelverket. Tidligere kunne de som hadde kommet på turistvisum, søke om familiegjenforening etter at de hadde kommet til Norge. Dette medførte at enkelte kjæresten hadde vanskelig for å få visum fordi det ble vurdert å være en reell mulighet for at de egentlig ønsket å inngå ekteskap og så søke oppholdstillatelse fra Norge.

I oktober 2006 – altså ikke for veldig lenge siden – endret departementet reglene slik at de som kommer på besøksvisum, nå må reise hjem før de kan søke familiegjenforening med ektefellen. Som det framgår av rundskrivet for endringen, mente Regjeringen at dette kunne bidra til en viss liberalisering av visumpraksis for unge enslige personer uten barn.

Vi vil nå be UDI redegjøre for om denne endringen har hatt den antatte effekten i form av liberalisering av praksis for dem som søker visum til kjærestebesøk.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Kari Lise Holmberg (H) [13:04:08]: Jeg takker for svaret.

Uavhengig av både Schengen og regelverk er det nå engang slik at jeg har fått mange henvendelser fra personer som har fått avslag, og de tilhører helt riktig gruppen unge ugifte uten barn. Det er vel også bakgrunnen for at

det her i Stortinget har blitt reist forslag om et kjærestevisum, noe jeg synes burde være unødvendig, fordi jeg mener at vi har et regelverk som med god praktisering basert på skjønn og hensyntaken til det enkelte menneske burde være godt nok. Det burde være unødvendig å ha enda flere lover for å imøtekomme vanlige menneskers søknad om å få hit en kjæreste. Men brevet fra UDI gir en helt spesifikk begrunnelse for at det er en generell og negativ holdning til denne type visumsøknader. Synes statsråden det er rimelig? Kan ikke statsråden bruke den myndigheten han har, til å gi et generelt direktiv til UDI om å endre praksisen?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [13:05:24]: Jeg hører hva spøreren sier, men det var altså 110 000 søknader om visum til Norge i 2006, og av disse ble over 100 000 innvilget. Da er det litt krevende etterpå å framstille det som at norsk visumpraksis er veldig streng. 91 pst. av alle søknadene fikk ja. Da kan man umulig beskrive det på en annen måte enn at den generelle visumpraksisen i Norge er veldig liberal. Den er mer liberal nå enn den har vært.

Så er det også slik at visum ikke bare skal vurderes ut fra det generelle ønsket om en liberal praksis. I tillegg skal det gis en individuell vurdering, og i den individuelle vurderingen skal man bl.a. ta hensyn til returforutsetninger. De individuelle vurderingene fører da til at noen får avslag til tross for en liberal praksis. Vi har ønsket å myke opp det og skal nå etterspørre effekten av regelendringene i så måte.

Kari Lise Holmberg (H) [13:06:30]: Det er andre måter en kan løse denne problemstillingen på. Dagens situasjon er at myndighetene mangler oversikt over de besøkendes situasjon. Vi vet ikke om de reiser hjem eller ikke etter at visumperioden er gått ut, men det jeg vet, er at enkelte norske ambassader følger opp sine visumsøkere og har møte med dem når de kommer tilbake til landet. Så de har oversikt.

Hvis vi delegerer myndigheten til å avgjøre disse visumsøknadene til de norske ambassadene, kan vi få en bedre oppfølging enn det vi klarer her i landet. Vil statsråden jobbe ut fra den vinklingen, og dermed også lette presset som er på UDI i forhold til saksbehandlingsmengde og kapasitet?

Statsråd Bjarne Håkon Hanssen [13:07:21]: Jeg tror dette oppfølgingsspørsmålet må basere seg på en misforståelse, for av de 110 000 visumsøknadene er det jo det store, store flertall som innvilges av utenriksstasjonene. I 2006 var det bare 3 826 av 110 000 saker som ble behandlet i UDI. Resten ble behandlet av utenriksstasjonene. Det er de som er lokalt i landene, som sitter og foretar disse individuelle vurderingene. Sporet er jo at visumsøknad behandles av utenriksstasjonene. Det er altså bare noen få, en spesiell gruppe av dem, som behandles av UDI.

Så stemmer det, som representanten Holmberg spør om, at noen ambassader har innført et krav om at man ved

retur må henvende seg til ambassaden igjen. Det er en linje som vi er opptatt av å kunne bygge videre. Det kan være et utgangspunkt, men det er klart at det påfører visumsøkeren betydelig ekstra arbeid knyttet til visumsøknad.

S p ø r s m å l 1 9

Vigdis Giltun (FrP) [13:08:55]: «I Dagbladet 21. oktober og i Fredrikstad Blad 28. oktober i år kan vi lese om 2 tilfeller hvor jenter med anoreksi ikke får nødvendig helsehjelp selv om det finnes ledig kapasitet ved Capio Anoreksi Senter. Jeg har mottatt mange henvendelser fra fortvilete anoreksisyke og pårørende, og også fra en far som tidligere har mistet en datter på grunn av for dårlig behandlingstilbud.

Hva er årsaken til at Capio Anoreksi Senter fremdeles etter 6 måneder venter på svar på sin søknad om å bli innlemmet i fritt sykehusvalg?»

Statsråd Sylvia Brustad [13:09:34]: Capio Anoreksi Senter søkte om godkjenning som sjukehus 24. mai i år. Alle søknader om sjukehusgodkjenning blir først forelagt Sosial- og helsedirektoratet og det aktuelle regionale helseforetaket. Det gjelder sjølsagt også denne søknaden. Helse Sør-Øst RHF har uttalt seg i brev av 26. juli, og vurderingen fra Sosial- og helsedirektoratet forelå 19. september i år.

Departementet er nå i ferd med å avslutte sin behandling av søknaden, og saken vil bli avklart i løpet av svært kort tid. Jeg vil allikevel i denne omgang presisere at en sjukehusgodkjenning ikke i seg sjøl medfører at institusjonen blir innlemmet i ordninga med fritt sjukehusvalg. Private sjukehus må i tillegg ha avtale om fritt sjukehusvalg med ett eller flere regionale helseforetak. Så dersom Capio Anoreksi Senter blir godkjent som sjukehus, vil det være opp til de regionale helseforetakene om de eventuelt vil inngå avtale om fritt sjukehusvalg med Capio.

Vigdis Giltun (FrP) [13:10:36]: Jeg takker så mye for svaret og er også klar over det med avtale med helseforetakene.

Nå hadde Capio en avtale fram til nyttår, og det var vel forventet at den avtalen skulle videreføres, i og med at det ikke finnes noe alternativ til Capio til denne pasientgruppen som er tilfredsstillende i dag. Nå ble det også gitt signal denne uken fra Sykehuset Østfold at de ikke skulle få fornyet sin avtale, og det gjør saken straks verre. Det er en svakhet allerede at de ikke blir innlemmet i fritt sykehusvalg uten avtale.

Hva tenker statsråden om situasjonen til pasientene hvis det blir slik at Capio ikke får noen avtale og pasientene da vil stå uten tilbud, eller med det mangelfulle tilbudet som allerede eksisterer i dag? For det finnes ikke noe tilsvarende Capio. Dette er et spesielt behandlingskonsept. Det er mange som nå sitter og er ganske fortvilet, og spente på hva statsråden mener om at Capios anoreksisenter kan stå i fare for å bli nedlagt, eller bare bli et tilbud til dem som har god økonomi og betaler oppholdet selv.

Statsråd Sylvia Brustad [13:11:40]: For det første er jeg særdeles opptatt av at mennesker med ulike spiseforstyrrelser skal få hjelp når de trenger det. Så er det slik at Helse Sør-Øst nå har etablert et eget kompetansesenter ved Ullevål universitetssykehus. Det er i ferd med å bli bygd opp et tilsvarende senter som er planlagt og er under oppbygging ved Sykehuset Buskerud HF. Så skal vi, som sagt, i løpet av veldig kort tid ta stilling til søknaden om det skal få lov til å være et sjukehus eller ikke, i den forstand vi her tenker på.

Når det gjelder spørsmålet om avtalen, er det meg bejkt slik at Helse Sør-Øst har sagt at det vil de vurdere på nytt, så her er det heller ikke tatt noen endelig stilling til det. Det jeg derfor kan si i dag, er at jeg sjølsagt følger denne saka veldig nøye og vil, som sagt, om kort tid avklare mitt syn på denne søknaden. Avtalen er jo også helt klar på at Helse Sør-Øst håndterer det på en skikkelig måte.

Vigdis Giltun (FrP) [13:12:39]: Jeg takker statsråden for at hun vil følge saken videre. Det har hun også sagt tidligere, og jeg tror at statsråden har et oppriktig ønske om at disse pasientene skal få god behandling. Jeg skulle nesten ønske at statsråden kunne ta en tur til Fredrikstad og snakke med noen av pasientene og se det spesielle stedet. Det er ikke det samme å komme på en psykiatrisk avdeling hvor det er andre med tunge psykiske lidelser, som å komme til et spesielt tilrettelagt behandlingstilbud som Capio er, som har god kompetanse. Der har de breddekompetanse, og de viser bedre resultater enn jeg kjenner til at det finnes i helsevesenet ellers. Det vil være veldig viktig at alle pasienter som ønsker seg til Capio – som ønsker seg til det behandlingstilbudet – får anledning til å prøve det, for å få en større mulighet til å bli friske.

Sykehuset kan opparbeide et annet tilbud hvis de ønsker det, eller noe tilsvarende. Foreløpig eksisterer det ikke noe som jeg kjenner til, som disse pasientene på Capio ønsker seg til.

Statsråd Sylvia Brustad [13:13:45]: For det første tar jeg med meg det som representanten Giltun her sier om sjølve Capio-senteret, og hva pasientene måtte mene om det.

Det jeg er opptatt av, er at alle pasienter som trenger det, også de med spiseforstyrrelser, anoreksia, får hjelp når de trenger det. Så gjentar jeg at det er i ferd med å bli bygd opp tilbud både ved Ullevål og ved Buskerud for denne spesielle gruppa. Jeg ser også at det er behov for å ha litt forskjellige tilbud til denne gruppa. Vi får om veldig kort tid se hva svaret på søknaden blir, og hva svaret på avtale også blir, som jeg vet blir løpende vurdert i disse dager.

S p ø r s m å l 2 0

Bent Høie (H) [13:14:36]: «Administrasjonen i Helse Vest har igjen fremmet et forslag om organiseringen av

det nevrokirurgiske tilbudet i regionen som strider mot vedtakene i Helse Stavanger. Helse Vest mener i innstillingen at vedtaket endelig bør vedtas av et foretaksmøte.

Vil statsråden sørge for å få en endelig beslutning i denne saken som også får tilslutning i Helse Stavanger?»

Statsråd Sylvia Brustad [13:15:01]: Jeg er opptatt av å sikre befolkninga i hele helseregion Vest et faglig godt behandlingstilbud innenfor nevrokirurgi. Jeg mener det er uheldig både for pasientene, ansatte og befolkninga at det reises usikkerhet om behandlingstilbudene, slik det har skjedd i denne saka.

Etter anmodning fra Helse Vest bad departementet Sosial- og helsedirektoratet om en faglig gjennomgang av det nevrokirurgiske tilbudet i Helse Vest. Den rapporten ble som kjent ferdigstilt til fristen 20. september i år. Samme dag sendte vi den rapporten videre til styret for Helse Vest, som er ansvarlig for videre behandling og oppfølging.

Jeg er kjent med at administrerende direktør i Helse Vest i sin innstilling til styret har valgt ikke å legge den faglige tilrådinga fra Sosial- og helsedirektoratet til grunn for organiseringa av det nevrokirurgiske tilbudet i Helse Vest. Som representanten Høie helt sikkert er kjent med, var Sosial- og helsedirektoratets anbefaling at det nevrokirurgiske tilbudet i Helse Vest skulle samles på ett sted. Jeg forstår det slik at administrerende direktør begrunner sin tilråding med at Sosial- og helsedirektoratets faglige tilråding ikke ivaretar alle de hensyn som styret for Helse Vest la til grunn i sitt vedtak, bl.a. den store oppmerksomheten som har vært om denne saka, og at dette er et tilbud som har vært etablert i Helse Stavanger i mange år.

Jeg har merket meg at administrerende direktør i sitt forslag til vedtak til styret tilrår at saka bør legges fram for eier, altså meg, for behandling i et foretaksmøte. Det skal jeg sjølsagt gjøre, hvis styret fatter vedtak i tråd med denne innstillinga i sitt styremøte.

Før styret har fattet sitt vedtak og departementet har fått saka til behandling, kan jeg ikke foregripe hva foretaksmøtet vil konkludere med i en så komplisert sak.

Bent Høie (H) [13:16:54]: I dag er det blitt kjent at det sannsynligvis foreligger en feil i Sosial- og helsedirektoratets rapport. Den bygger på to amerikanske undersøkelser. Den ene av disse undersøkelsene er korrekt gjengitt og fremstiller helt klart at Universitetssykehuset i Stavanger tilhører den halvparten av sykehus som har et antall operasjoner som gir lav dødelighet i forhold til størrelsen, altså den øvre halvparten.

Den andre undersøkelsen hadde en annen konklusjonen. Nå viser det seg imidlertid at den andre undersøkelsen i rapporten faktisk opererer med en kommafeil. Når denne rettes opp, tilhører Universitetssykehuset i Stavanger den øvre halvdelens også i forhold til den delen av rapporten. Det vil si at begge undersøkelsene i rapporten konkluderer med at antallet operasjoner på Universitetssykehuset i Stavanger er faglig forsvarlig.

Vil helseministeren sørge for at denne feilen blir rettet opp, før hun eventuelt tar endelig stilling til denne saken?

Statsråd Sylvia Brustad [13:17:55]: Det representanten Høie nå tar opp, er helt ukjent for meg, men jeg skal sjølsagt undersøke det nærmere. Før jeg har fått gjort det, og før vi har sett styremøtets vedtak i morgen, har jeg ikke noen ytterligere kommentarer. Men jeg skal sjølsagt, dersom de innstiller på at jeg skal ha saka, og vedtar det, gå nøye igjennom alle sider av den.

Som representanten Høie vet, har jeg vært på besøk ved Helse Stavanger og snakket med både brukere og ansatte og med dem som sitter i ledelsen, både ved sjukehuset, i styret og på regionnivå. Så jeg føler at jeg har et ganske bredt grunnlag for å kunne fatte et endelig vedtak i saka, hvis det er ønskelig.

Bent Høie (H) [13:18:40]: Jeg er glad for at helseministeren nå bekrefter at hun vil ta et endelig standpunkt i saken, og være den som tar den endelige avgjørelsen gjennom et foretaksmøte. Det har vært et samlet krav fra stavangerregionen i veldig lang tid, for dette er en sak av så stor betydning at den hører hjemme i et foretaksmøte.

Vil statsråden da stå på det standpunktet hun har hatt tidligere, at Universitetssykehuset i Stavanger skal ha et godt nevrokirurgisk tilbud? Vil det tilbudet innebære at det skal være planlagt operasjoner som sørger for at en har den kompetansen til stede som er nødvendig for å kunne ta de akutte tilfellene?

Statsråd Sylvia Brustad [13:19:31]: Det var et godt forsøk på å få meg til å si noe om innholdet i saka. Det kommer jeg ikke til å gjøre i dag. Det er rett og slett fordi nå må Helse Vest fatte sitt vedtak. Jeg bare gjentar: Hvis de fatter vedtak om at de vil at dette skal behandles i et foretaksmøte, skal det sjølsagt bli gjort, bare så det er helt klart.

Det jeg er opptatt av, er at vi må ha gode faglige tilbud for hele befolkninga, sjølsagt også i Helse Vest og derunder for dem som bor i Stavanger. Nå får prosessen gå sin gang. Den er ikke langt unna. Så får vi ta stilling til dette i tur og orden.

S p ø r s m å l 2 1

Hans Olav Syversen (KrF) [13:20:19]: «Helse og omsorgsdepartementet er gjennom brev blitt gjort oppmerksom på de sterkt økte pensjonskostnadene for de private sykehusene i 2007 og 2008. Pensjonskostnadene stiger både for private og offentlige sykehus, men de praktiske konsekvensene av dette kan bli potensielt mye mer alvorlig for de private sykehusene.

Vil statsråden sørge for at dette problemet blir løst i forbindelse med departementets salderingsproposisjon for 2007?»

Statsråd Sylvia Brustad [13:20:51]: Jeg antar at det brevet som representanten Syversen viser til, er et brev fra Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon datert 2. november i år. Jeg ber om forståelse for at jeg ikke har hatt anledning til å saksbehandle det brevet på den korte tida, for her er det ikke snakk om små ting eller små pen-

ger. Jeg har foreløpig heller ikke mottatt en sammenstilt oversikt over virkningene av de endrede økonomiske parametrene ved beregning av pensjonskostnader for helseforetakene.

De private ideelle institusjonene er som kjent sjølsten-dige juridiske og økonomiske virksomheter. De regionale helseforetakene inngår også avtaler med de private ideelle institusjonene. Det er gjennom slike avtaler de ideelle institusjonene må sikres rammevilkår som setter dem i stand til å yte de helsetjenestene som det inngås avtale om.

Det er etablert ordninger og innarbeidet midler som tar hensyn til de private ideelle institusjonenes situasjon. Det skjedde høsten 2003, da pensjonspremiene økte vesentlig, og i 2007, da overføringene til helseforetakene ble økt med 1 milliard kr som følge av økte pensjonskostnader.

Som varslet i St.prp. nr. 1 for 2007-2008, som representanten Syversen helt sikkert jobber med i disse dager, vil Regjeringa komme tilbake til håndteringa av eventuelle større avvik – og det er jo det vi her snakker om – som måtte oppstå som følge av svingninger i pensjonskostnader, når saka er tilstrekkelig utredet. Vi er ikke helt der nå.

Hans Olav Syversen (KrF) [13:22:18]: Jeg er i hvert fall glad for at statsråden er enig i at vi her snakker om større avvik. Problemstillingen er jo at avvikene kommer relativt brått på også for de sykehusene det gjelder i 2007, og her har vi ikke mange uker igjen av det året vi nå er inne i. Konsekvensene av de økte pensjonskostnadene som man nå får, vil jo selvfølgelig enten være at man får et underskudd, eller at man på en eller annen måte får kompensert for det, eller – men det er jo litt sent – må redusere aktiviteten, slik at man kan tilpasse den i forhold til nye økonomiske rammebetingelser. Jeg forstår at statsråden ikke kan saksbehandle saken så brått.

Samtidig vil jeg gjerne oppfordre til at statsråden ser nøye på dette, slik at man gjennom helseforetakene kan komme fram til en ordning som gjør at det til sjuende og sist ikke blir pasientene som blir skadelidende.

Statsråd Sylvia Brustad [13:23:25]: Jeg kan bekrefte at vi i departementet og i Regjeringa sjølsagt skal se nøye på dette. Som representanten er kjent med, er det jo nylig blitt klart hvilken størrelsesorden vi snakker om, men jeg har ennå ikke sjøl fått den totale framstillinga og oversikten over hva dette betyr totalt for alle sykehus enten det nå er offentlige eller private. Jeg ber om forståelse for at jeg ikke kan si noe mer nå, men det er klart at vi ser på den saka, og at vi jobber med den. Så må vi eventuelt komme tilbake til Stortinget når tida er inne for det.

Hans Olav Syversen (KrF) [13:23:59]: Bare for å få det avklart: Betyr det også at statsråden vil vurdere denne saken i tilknytning til salderingsproposisjonen for inneværende år?

Statsråd Sylvia Brustad [13:24:08]: Det kan jeg ikke svare på nå.

Presidenten: Spørsmålene 22 og 23 er allerede besvart.

S p ø r s m å l 24

Odd Einar Dørum (V) [13:24:38]: Jeg har følgende spørsmål til kunnskapsministeren:

«For tiden finnes det ikke noe undervisningstilbud i urmakerfaget i Norge.

Hvilke tiltak vil statsråden igangsette for å sikre urmakerfagets fremtid i Norge?»

Statsråd Bård Vegar Solhjell [13:24:53]: Urmakerfaget byggjer på hovudmodellen for fagopplæringa, med to år i skule og to år som lærling i bedrift, og det er den enkelte fylkeskommunen som fastset tilbodet innanfor vidaregåande opplæring. Når det gjeld urmakerfag og andre fag med låg søking, har Kommunanes Sentralforbund ordna det slik at tilbod blir etablerte som landsdekkjande kurstillbod gjennom eit samarbeid mellom fylkeskommunane, noko som inneber at elevane frå heile landet kan søkje tilbodet, og at fylkeskommunane betalar for kvar elev som får plass på ein skule med eit landsdekkjande tilbod. I inneverande skuleår er det ikkje oppretta eit eige landsdekkjande tilbod for ur- og instrumentmakarar, fordi det berre var fire søkjarar. Likevel er det opna for at bedrifter, etter godkjenning frå fylkeskommunen, kan ta inn lærlingar utan gjennomført vidaregåande trinn 2 for ur- og instrumentmakarar.

Eg er oppteken av at fylkeskommunane og partane i arbeidslivet sjølve finn løysingar på utfordringane i vidaregåande opplæring. Frå 1. november vart ein ny lovregel teken i bruk, der partane i arbeidslivet gjennom yrkesopplæringsnemnda får meir å seie i samband med opplæringstilbodet i ein fylkeskommune.

Det er viktig å sikre kompetansen i urmakerfaget. Likevel er det ikkje ønskjeleg å utdanne ungdom til yrke dei ikkje kan leve av. Behovet for arbeidskraft er eit sentralt element når vidaregåande opplæringstilbod blir planlagde, og det er derfor viktig at både utdanningspolitikk og næringspolitikk blir sett i samanheng. Eg håpar den nye lovregelen vil medverke til eit godt samsvar mellom talet på elevplassar i vidaregåande skule, talet på lærlingplassar og behovet i arbeidslivet.

Frå hausten 2008 har fylkesutdanningsjefen i Buskerud, med atterhald om finansiering frå dei fylkeskommunane som elevane kjem frå, lagt fram forslag om at Vg2 ur- og instrumentmakar igjen blir oppretta som landsdekkjande tilbod ved Kongsberg vidaregåande skule. Eg kan avslutte med å fortelje at hovudutvalet i Buskerud fylkeskommune i går vedtok forslaget, og at det dermed – med atterhald om finansiering – vil bli oppretta eit slikt tilbod.

Odd Einar Dørum (V) [13:27:00]: La meg først gratulere statsråden med hans nye jobb, siden det er første gang vi møtes i stortingssalen på denne måten.

Så tilbake til svaret som hadde en lykkelig slutt, for statsrådens tilnærming er uklanderlig formell. Kjernen

her er at vi har å gjøre med små håndverksfag, som det trengs noen få av. De som holder på med disse håndverks-tradisjonene, vet hva som trengs. Denne linjen i Buskerud har vært helt avgjørende. Så svaret som statsråden nå kom med til slutt, at man velger å ta dette ansvaret, synes jeg er bra.

Statsråden bør ta med seg i bagasjen fra denne sal spørsmålet om vi kan få til en landslinje, ikke fordi jeg tror det vil få stor smitteeffekt, men fordi vi har noen håndverksfag som er veldig sårbare. Urmakerutdanningen er ett av disse. Det fins mange gamle klokke i Norge, og vi vil gjerne ta vare på dem. Det skal ikke være noe massetilbud. Det er ikke mange som skal få det. Jeg ber bare statsråden ta med landslinjen som en mulighet for å forsterke den viljen han nå fortalte om fra innstillingen i hovedutvalget i Buskerud, som jeg også synes var en gledelig nyhet i hans svar.

Statsråd Bård Vegar Solhjell [13:28:06]: Lat meg først få takke for gratulasjonen og seie at eg ser fram til samarbeid med representanten Dørum.

Eg er svært oppteken av at vi skal halde på kompetansen i m.a. urmakerfaget, men sjølv sagt òg på andre viktige handverk i åra framover. Det er ei krevjande oppgåve, sidan det gjeld ein liten arbeidsmarknad og ofte få søkjarar. Men det er då òg bakgrunnen for at vi har innført ein ny lovregel som gjev partane i arbeidslivet større ansvar for det og større moglegheiter for å finne løysingar. Det er derfor òg svært gledeleg at vi no – med atterhald om at finansieringa kjem på plass – får eit tilbod på ein vidaregåande skule. Eg har godt håp om at det skal bidra sterkt til at vi kan halde på den viktige kompetansen som er i urmakerfaget.

Odd Einar Dørum (V) [13:28:54]: Statsråden og jeg deler oppfatningen om at det er noen sårbare fag som det er klokt å ta vare på, kanskje ikke ut fra så stor etterspørsel i arbeidsmarkedet, men for å verne om kulturarv og den allmenndanningstradisjon som jeg er sikker på at vi begge deler, og som vi skal forsvare.

Jeg er, som sagt, glad for det som nå har skjedd i Buskerud. Etter at man ikke hadde linje å tilby denne høsten, så prøver man igjen neste år. Jeg tror det har vist seg tidligere at det har vært sårbart. Det å finne fram til andre finansieringstilskudd er åpenbart nødvendig, og i den sammenheng har landslinjene vært en måte å ordne det på.

Vil statsråden gjennom kreativ tenkning klare å finne andre svar, er ingenting bedre enn det. For min del er jeg opptatt av løsningen, og av at det tilbudet som har vært der, skal kunne videreføres. Så jeg sender bare med statsråden på hans rundtur i Norge – som jeg synes er en klok måte å jobbe på politisk, forresten – det kanskje å tenke på løsninger her også. Kanskje det fins løsninger på en annen måte enn hva jeg har tenkt til nå. Så langt har min fantasi bare strukket seg til landslinjen. Jeg er åpen for at statsråden kan finne løsninger som jeg ikke har klart å finne fram til.

Statsråd Bård Vegar Solhjell [13:29:57]: Eg deler til fulle representanten Dørum's engasjement for dette spørsmålet, og eg er glad for at det no ser ut til at vi kan få på plass ei løysing for urmakarfaget.

Så tek eg med meg vidare at det er mange fag som er i ein liknande situasjon. For kvart av dei må vi vere kreative og tenkje ut løysingar. Dei kan kanskje vere ulike. Det er bakgrunnen for at vi i dette tilfellet har funnet ei løysing, ved å få ei ny lovregel. I andre tilfelle vil andre løysingar vere aktuelle. Eg lovar at eg skal samarbeide tett med Dørum og Stortinget om å finne liknande løysingar også for andre fag.

S p ø r s m å l 2 5

Leif Helge Kongshaug (V) [13:30:51]: Jeg ønsker å stille følgende spørsmål til fiskeri- og kystministeren:

«I den siste tiden har det dessverre vært dødsulykker og flere nestenulykker i «dødsleia» på Møre. Ifølge avisen Fiskaren inntraff to nestenulykker på sunnmørskysten bare i løpet av ei uke i slutten av oktober. På grunn av økt trafikk av større fartøy nær og langs kysten har situasjonen for sjarkflåten forverret seg kraftig de siste årene.

Hvilke tiltak vil statsråden, eventuelt i samarbeid med andre statsråder, sette inn for å bedre sikkerheten for fiskerne på Mørekysten?»

Statsråd Helga Pedersen [13:31:33]: Først vil jeg si at det er et svært viktig tema representanten Kongshaug her tar opp.

En god sikkerhet for fiskerne og for alle andre som ferdes på sjøen, avhenger av at mange forskjellige elementer virker sammen.

Den grunnleggende forutsetningen for sikkerheten til alle som ferdes til sjøs, er at sjøveisreglene overholdes. Sjøveisreglene er sjøens trafikkregler. De bestemmer hvordan fartøyene skal navigere og manøvrere slik at kollisjoner unngås, og det er den enkelte sjøfarende som er ansvarlig for at reglene overholdes. Andre tiltak for å styrke sjøsikkerheten bygger på og kommer i tillegg til sjøveisreglene.

Innføringen av antikollisjonssystemet AIS, Automatisk Identifikasjons System, er ett viktig tiltak for å øke sikkerheten til sjøs. Det er et system som automatisk gir informasjon til andre fartøyer i farvannet om eget fartøys identitet, kurs og hastighet. I dag er det stilt krav om at fiskefartøyer med en lengde på mer enn 45 meter skal ha AIS. I forbindelse med EUs arbeid med den såkalte tredje sjøsikkerhetspakken er det foreslått å skjerpe kravet om AIS på fiskefartøyer, slik at AIS blir obligatorisk for fiskefartøyer som har en lengde på 15 meter eller mer. Norge har støttet dette forslaget, som innebærer at både fiskefartøyene og laste- og tankfartøyene som går i trafikk langs kysten, får en bedre oversikt over hvilke andre fartøyer som befinner seg i farvannet.

For særlig utsatte områder har Fiskeri- og kystdepartementet fastsatt særskilte seilingsregler for å forebygge faren for kollisjoner og grunnstøtinger. Farvannene utenfor

Ormen Lange-anlegget på Nyhamna på Møre er et slikt område. Seilingsreglene for dette området stiller bl.a. krav om at tankskipene som skal til eller fra Nyhamna, skal gi melding over VHF-radioen til andre fartøyer i farvannet. Det er gitt pålegg om at alle fartøyer i farvannet skal lytte på angitte VHF-kanaler, slik at de kan motta meldinger om tankskipenes bevegelser. Det er også satt krav om at tankskipenes assistansefartøy skal gi lyssignal som varsler andre fartøyer i området, og at tankskipene selv skal gi signal som varsler om nedsatt manøvreringsevne. Det er også fastsatt begrensninger i hvilke farleder tankskipene kan benytte, og skipene skal bruke los.

Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket viderefører også arbeidet med etablering av seilingsleder utenfor territorialfarvannet. Slike leder skal godkjennes av FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, og ble etablert for strekningen Vardø-Røst fra 1. juli i år. Formålet med seilingsleden er å hindre grunnstøtinger, ved at man flytter trafikk som går langs kysten, lenger ut, og å hindre kollisjoner. Kystverket arbeider nå med et forslag om seilingsleder også på Vestlandet. Ved plasseringen av slike leder må det bl.a. tas hensyn til både petroleumsvirksomheten og fiskeriaktiviteten på Vestlandet, herunder Mørekysten.

Det er slik sett allerede etablert særlige seilingsregler som skal ivareta sikkerheten knyttet til trafikken til og fra Ormen Lange-anlegget på Nyhamna på Møre. Vi arbeider også med forslag til seilingsleder utenfor Vestlandet, som nevnt. Hensynet til fiskeriene og sikkerheten til fiskerne er helt sentralt i denne sammenheng.

Leif Helge Kongshaug (V) [13:35:11]: Jeg takker statsråden for et grundig svar.

Jeg er opptatt av å være noe mer konkret når det gjelder farvannet utenfor Mørekysten, som er et farlig farvann. Vi må kanskje fokusere mer på sjøtrygghet utenfor nettopp denne delen av landet. Det er positivt at det er utarbeidet nye seilingsleder for farvannet ved Nyhamna i forbindelse med Ormen Lange-anlegget.

I Norge har vi fem trafikksentraler. Dessverre er det ingen slike trafikksentraler mellom Fedje og Vardø. Trafikksentralene har som hovedoppgave å forebygge farlige situasjoner. Grunnlaget for en trafikksentral for den nevnte delen av landet – Mørekysten – er godt dokumentert. Mitt spørsmål vil være konkret: Vil statsråden sette på dagsordenen, utgreie og legge til rette for at det blir etablert en trafikksentral lokalisert til Møre og Romsdal?

Statsråd Helga Pedersen [13:36:14]: Når vi jobber med sjøsikkerhet, er jeg veldig opptatt av at vi bruker de ressursene vi har til rådighet, mest mulig målrettet. Det vil bl.a. innebære at dagens trafikksentraler er best mulig utstyrt, og at flåten som ferdes langs kysten, har AIS-utstyr montert om bord. På den måten kan de trafikksentralene som eksisterer i dag, og som følger trafikken langs hele kysten, følge bevegelsene til små og store båter, og båtene vet om hverandre.

Jeg mener at det er viktig å prioritere å styrke og videreutvikle de tiltakene vi allerede har satt i gang, før vi setter i gang store og kostnadskrevende prosjekter.

Leif Helge Kongshaug (V) [13:37:05]: Jeg takker også for dette svaret.

Jeg tror vi kan være enige om at det er en veldig stor avstand mellom Fedje og Vardø, med farlige havstrekninger. En trafikksentral burde her vært vurdert. Jeg håper at det kan bli gjort.

Fiskeri- og kystministeren var inne på det å flytte skipstrafikken lenger ut, få seilingsledene lenger unna land. Det er viktig, ikke minst i områder der det er stor fiskeriaktivitet og oljeaktivitet. I tilfelle det skulle skje en ulykke, er det også veldig viktig at skip med last er lengst mulig fra land med tanke på beredskapshensyn og omringningstid.

Nå sa statsråden at det blir arbeidet med dette når det gjelder Vestlandet. Jeg vil gjerne at statsråden er litt mer konkret, og stiller spørsmålet: Vil statsråden arbeide for at trafikken forbi Møre og Romsdal og den farlige havstrekningen rundt Nordvestlandet blir en del av den framtidige skipsleia lenger vest?

Statsråd Helga Pedersen [13:38:19]: Det skal etableres seilingsleder utenfor Vestlandet, også utenfor Møre-kysten. Nøyaktig hvor de seilingsledene blir plassert, er det for tidlig å si noe om i dag. Det jobber Kystverket med nå.

Da man fastsatte seilingsledene mellom Vardø og Røst, var det en prosess der man hadde dialog med de berørte næringene – man hadde også en bred høringsprosess – for å se hvor det var mest hensiktsmessig å plassere ledene. Vi endret det opprinnelige forslaget fra Fiskeri- og kystdepartementet etter at forslaget hadde vært på bred høring. Her skal det plasseres leder, og vi skal gjøre det i tett dialog med de berørte partene.

S p ø r s m å l 2 6

Øyvind Korsberg (FrP) [13:39:22]: Jeg har følgende spørsmål til fiskeri- og kystministeren:

«Situasjonen for norsk selfangstnæring er alvorlig. Fangstforbud på klappmyss, lavt uttak av anbefalt kvote og dårlige økonomiske støtteordninger fra staten er med på å svekke næringen. I tillegg trenger næringen forutsigbarhet slik at drift og investeringer kan gjøres i et lengre tidsperspektiv.

Hva vil statsråden gjøre for å skape bedre rammevilkår og mer forutsigbarhet for selfangstnæringen?»

Statsråd Helga Pedersen [13:39:55]: Markedet for selprodukter fikk et alvorlig tilbakeslag tidlig på 1980-tallet. Siden den gang har det ikke vært lønnsomhet i den norske selfangstnæringen. Selfangsten i Norge er derfor opprettholdt kun som følge av offentlige subsidier. I de senere år har støtten til fangstbåtene, mottaksapparatet og produsenter beløpt seg til omkring 16 mill. kr pr. år. Slik sett har det vært betydelig forutsigbarhet om den årlige støtten fra staten til næringen.

Ansvarlig ressursforvaltning tilsier at vi ikke kan drive fangst på klappmyss når bestanden er vesentlig redusert.

Vi kan ikke forklare hvorfor denne bestanden er redusert. Reduksjonen kommer ikke som følge av fangsten de senere år. Dertil har den vært for beskjeden. Det legges nå opp til ytterligere forskning for å finne ut hva som kan være grunnen til at klappmyssbestanden er redusert. Det kan ha sammenheng med klimaendringer, men det vet vi ikke sikkert.

Bestandssituasjonen for grønlandssel er god. Hvis kvotene ble tatt, og de ble tatt i form av ungdyr, ville fangerne ha oppnådd bra priser for skinnene. Med større volum ville enhetskostnadene ha gått ned for både selfangere og produsenter, og det ville vært betydelig bedre økonomi i næringen. Det lave uttaket av grønlandssel er derfor beklagelig.

Resultatene fra årets sesong i Vesterisen var ikke opplysende for de fire fartøyene som deltok. Effektivisering av fangsten og bedre utnyttelse av råvarene ser jeg på som en forutsetning for å skape lønnsomhet og forutsigbarhet i næringen.

Regjeringen har i budsjettet for 2008 foreslått å sette av en like stor del av Kap. 1050 Post 75 – Tilskudd til næringstiltak i fiskeriene – til selfangsten som for 2007. Retningslinjene og deltakerkriteriene for neste års fangst er ennå ikke avklart. Vi vil i samråd med næringen finne fram til en god måte å disponere midlene på når Stortinget har vedtatt budsjettet for 2008. Jeg ønsker derfor å legge til rette for et støtteopplegg for neste år som bidrar til at det tas flere sel til en høyere markedsverdi. Regjeringen har i høst, på bakgrunn av restmidler fra tidligere år, utarbeidet et tilskuddsopplegg for å effektivisere fangsten og øke verdiskapingen. Dette er i form av et investeringstilskudd til fartøyene, slik at råstoffet kan utnyttes best mulig.

I Østisen har selfangsten de siste årene ikke resultert i uttak av den mest lønnsomme selen. Dette har bakgrunn i at norske fartøy ikke har adgang inn i den russiske 12-milssonen, hvor ungdyrene av sel i hovedsak oppholder seg. Det er nå satt i gang en rekke prosjekter for å øke uttaket av sel i Kvitsjøen. Blant annet har et norsk fartøy søkt om å få adgang inn i Kvitsjøen under russisk flagg, og det er også igangsatt flere samarbeidsprosjekter med russiske fangstkollektiver. Dette er tiltak som Regjeringen stiller seg positiv til.

Øyvind Korsberg (FrP) [13:43:08]: Jeg vil takke statsråden for svaret.

Jeg er enig i at lønnsomhet ikke er det som kjennetegner selfangstnæringen. Det bør også være utgangspunktet for den politiske behandlingen, slik at man kommer med de støtteordningene som er nødvendige.

Statsråden har rett i at det er forutsigbarhet for næringen, men den forutsigbarheten går på at de økonomiske vikemidlene er for lave. Derfor må man ta et løft. Når situasjonen er slik som den er på markedssiden, der man har store problemer med å bli kvitt sine produkter, er det også et sterkt argument for at man må øke de økonomiske støtteordningene til næringen.

Det mest alvorlige er fangstforbud på klappmyss. Næringen har bedt om å få være med på det man kaller mer-

kefangst av klappmyss. Vil statsråden ta initiativ til at det kan skje i framtiden?

Statsråd Helga Pedersen [13:44:18]: Når det gjelder klappmyssbestanden, skal det som sagt settes i gang ny forskning på det området. Jeg vil ikke her og nå ta stilling til de enkelte metodene som skal inngå i den forskningen. Det får vi komme tilbake til, men vi er opptatt av å ha en tett dialog med næringen på alle områder i selfangstpolitikken.

Når det gjelder subsidiene til selfangstnæringen, synes jeg at det er hyggelig at Fremskrittspartiet tar til orde for offentlig medvirkning til å holde liv i en gammel næring.

Når det gjelder støttenivå, har Regjeringen som sagt lagt opp til å videreføre støtten fra tidligere år. Så er det om å gjøre at vi får brukt de pengene på en måte som gir best mulig resultat, både for selfangsten og for selfangstnæringen.

Øyvind Korsberg (FrP) [13:45:20]: Jeg takker statsråden for svaret.

Det er riktig at Fremskrittspartiet ønsker å bruke mer midler på å støtte selfangstnæringen. Det er flere årsaker til det. Det er ikke bare fordi det er en gammel og tradisjonsrik næring, men også fordi det er viktig å beskatte selbestanden med tanke på fiskerinæringen. Når situasjonen er slik som den er på markedssiden, og det kanskje har vært gjort for lite fra myndighetenes side opp mot ut-

landet og den heksejakten som har vært på selfangstnæringen, mener vi at det er riktig.

De signalene vi får nå, er rett og slett at de økonomiske støtteordningene blir videreført. De er for dårlige. Det er ingen som ønsker å foreta investeringer dersom man risikerer at det går mot slutten for norsk selfangstnæring.

Tidligere har selfangstnæringen og hvalfangstnæringen vært diskutert i egne saker på Stortinget. Vil statsråden ta initiativ til at det blir fremmet en stortingsmelding i så måte, slik at Stortinget får diskutert dette?

Statsråd Helga Pedersen [13:46:30]: Først vil jeg bare si at når det gjelder markedsadgangen for selfangstprodukter, er det et område som Regjeringen tar på største alvor, der vi også er aktive overfor de landene det er viktig å ha kontakt med i denne sammenhengen. Men det å markedsføre produktene sine er faktisk et ansvar for næringen.

Så er jeg selvfølgelig kjent med den stortingsmeldingen som ble lagt fram i forrige periode, og også det engasjementet som Stortinget hadde i den saken. Jeg vil komme tilbake til Stortinget på en egnet måte som en oppfølging av Stortingets behandling av stortingsmeldingen i forrige periode.

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

Møtet hevet kl. 13.48.
