



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 43 · 28. januar
Sesjonen 2024–2025

Møte tirsdag den 28. januar 2025 kl. 10

President: Masud Ghara khani

Dagsorden (nr. 43):

1. Stortingets vedtak til lov om endringer i trossamfunnsloven (aktivitets- og antallskrav) (Lovvedtak 32 (2024–2025), jf. Innst. 111 L (2024–2025) og Prop. 116 L (2023–2024))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for Førdepakken i Vestland fylke (Innst. 116 S (2024–2025), jf. Prop. 33 S (2024–2025))
3. Interpellasjon fra representanten Erlend Larsen til samferdselsministeren:
««Å begrense tilgang til metode for selvmord omfatter tiltak der man på ulikt vis forsøker å gjøre slike metoder mindre tilgjengelige» står det i regjeringens handlingsplan for forebygging av selvmord 2020–2025. I 2023 ble det registrert 707 selvmord i Norge. Enkelte av disse kunne vært unngått om man hadde klart å forebygge mot impulsive selvmord. Ved å begrense tilgangen til selvmordsmetoder gis helsevesenet en mulighet til å fange opp flere av disse menneskene. Innenfor samferdselsområdet er det mange steder hvor mennesker velger å avslutte sine liv, enten det er basert på impuls eller planlagt. Antall dødsfall på jernbanesporet har økt. Det er spesielt belastende for sjåfører, lokførere og vitner å bli utsatt for andre menneskers valg om å avslutte sitt eget liv. Hva er status og fremdriftsplan for selvmordsforebygging innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde, og hvilken prioritet har det?»
4. Referat

Presidenten [10:00:05]: Representanten Geir Adelsten *Iversen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete. Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Akershus: Kari Sofie *Bjørnsen*

For Buskerud: Solveig *Vestenfor*

For Hedmark: Bente Irene *Aaland* og Johan *Aas*

For Hordaland: Benjamin *Jakobsen*

For Oslo: Agnes Nærland *Viljugrein*

For Telemark: Tone E. Berge *Hansen*

For Sør-Trøndelag: Guro Angell *Gimse*

For Østfold: Fredrik *Holm*

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger meddelelse om at den innvilgede permisjonen for representanten Åsmund *Aukrust* i tiden fra og med 27. til og med 29. januar er trukket tilbake.

Fra representanten Torbjørn *Vereide* foreligger meddelelse om at den innvilgede foreldrepermisjonen i

tiden fra og med 28. januar til og med 21. mars endres til å gjelde fra og med 4. februar.

– Disse meddelelser tas til etterretning.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 annet punktum for representanten Anja Ninasdotter *Abusland* fra og med 28. januar og inntil videre
- fra Høyres stortingsgruppe om permisjon for representanten Heidi Nordby *Lunde* i dagene 28. og 29. januar for å delta i møter med den felles parlamentarikerdelegasjonen til EFTA og EØS i Genève, Sveits

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:

For Vest-Agder: Eivind *Drivenes*

For Oslo: Michael *Tetzschner*

Presidenten [10:01:30]: Eivind Drivenes og Michael Tetzschner er til stede og vil ta sete.

Statsråd Jon-Ivar Nygård overbrakte 3 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten [10:02:15]: Representanten Seher Aydar vil framsette et representantforslag.

Seher Aydar (R) [10:02:31]: På vegne av representantene Mímir Kristjánsson, Hege Bae Nyholt og meg selv fremmer jeg forslag om gratis helsehjelp for barn.

Presidenten [10:02:43]: Representanten Mímir Kristjánsson vil framsette et representantforslag.

Mímir Kristjánsson (R) [10:02:57]: På vegne av representanten Seher Aydar og meg selv vil jeg legge fram et representantforslag om å styrke sykelønnsordningen.

Presidenten [10:03:08]: Representanten Mona Fagerås vil framsette et representantforslag.

Mona Fagerås (SV) [10:03:11]: Da vil jeg på vegne av stortingsrepresentantene Kathy Lie, Freddy André Øvstegård, Grete Wold og meg selv framsette et representantforslag om en uavhengig evaluering av jernbanereformen.

Presidenten [10:03:39]: Representanten Geir Jørgensen vil framsette to representantforslag.

Geir Jørgensen (R) [10:03:39]: På vegne av representanten Marie Sneve Martinussen og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om bedre regulering av turistfisket.

På vegne av representantene Tobias Drevland Lund, Mímir Kristjánsson, Sofie Marhaug og meg selv vil jeg framsette et representantforslag om opprettelse av statlig mineralselskap.

Presidenten [10:04:19]: Representanten Bjørnar Moxnes vil framsette et representantforslag.

Bjørnar Moxnes (R) [10:04:32]: Jeg vil på vegne av representantene Marie Sneve Martinussen, Hege Bae Nyholt, Geir Jørgensen, Mímir Kristjánsson og meg selv fremme forslag om å si opp baseavtalen med USA.

Presidenten [10:04:47]: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:04:56]

Stortingets vedtak til lov om endringer i trossamfunnsloven (aktivitets- og antallskrav) (Lovvedtak 32 (2024–2025), jf. Innst. 111 L (2024–2025) og Prop. 116 L (2023–2024))

Presidenten [10:04:58]: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 2 [10:05:02]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for Førdepakken i Vestland fylke (Innst. 116 S (2024–2025), jf. Prop. 33 S (2024–2025))

Presidenten [10:05:17]: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordne debatten slik: 3 minutter til hver partigruppe og 3 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:05:50] (leiar for komiteen og ordførar for saka): Eg vil først av alt nytte høvet til å takke både komité og departement for rask og effektiv saksbehandling i ei viktig sak for Sunnfjord kommune, og konkret for Førde.

Eit klart fleirtal i komiteen støttar det forslaget som er lagt fram frå regjeringa, mens eit mindretal går imot og har eigne forslag. Eg går ut frå at mindretalet vil gjere greie for sitt syn.

Saka handlar om Førdepakka, som Stortinget slutta seg til gjennom handsaminga av Prop. 137 S for 2014–2015. Utbygging og finansiering av Førdepakka omfattar 20 prosjekt fordelte på kommuneveg, fylkesveg og riksveg, saman med ei ramme til mindre tiltak. Bompeng einnkrevjinga starta hausten 2016 og skulle halde fram i tolv år, til hausten 2028. Det viser seg no at det ikkje lar seg gjennomføre å finansiere alle tiltaka i porteføljen innanfor dei økonomiske rammene for Førdepakka.

Det er kome eit initiativ frå Sunnfjord kommune og Vestland fylkeskommune, som har gått inn for å auke inntektene gjennom å utvide innkrevjingsperioden for bompengar. Utvida innkrevjingsperiode er rekna til å gje eit bompengbidrag på 615 mill. 2024-kroner og ytterlegare 126 mill. kr i momskompensasjon. Då vert det mogleg å finansiere alle dei 20 tiltaka i Førdepakka.

Det vert no venta lokalt på at Stortinget gjev si tilslutning til det som ligg føre i denne saka. Fleire viktige prosjekt står klare til utlysing på anbod. Det gjeld prosjektet i Angedalsvegen, det gjeld prosjektet i Kyrkjevegen, og det gjeld prosjektet med ny gangbru over Naustøyna – alle desse er prosjekt som står klare til å verte lyste ut på anbod. Ja, gangbrua over Naustøyna har altså vore klar til å kunne lysast ut på anbod i snart to år, og det er eit stort ønske lokalt om at ein no gjev tilslutning til det som ligg føre i denne saka.

Alternativet Framstegspartiets representantar tek til orde for, å sende saka tilbake igjen, er ei oppskrift på å skape uvisse og utsetjing i viktige prosjekt. Det er spesielt når vi veit at Framstegspartiet i sitt alternative budsjett for 2025 ikkje la inn ei einaste krone til å redusere bompengar, og så kjem ein no, nokre få veker inn i det nye året, og føreslår prosjekt som ikkje skal ha bompengfinansiering. Ein skaper uvisse og uklarheit i staden for å få gjennomført viktige prosjekt for Sunnfjord og for Førde.

Liv Kari Eskeland (H) [10:09:05]: Takk til saksordføraren for gjennomgangen av saka.

Høgre er oppteke av at det vert bygd effektive, sikre og trygge vegar her i landet. Me er opptekne av at det vert framdrift, og av at prosjekta vert realiserte. Dette betyr sparte menneskeliv og betre grunnlag for arbeidsplassar og næringsliv, og det gjev tryggleik for lokalsamfunn og for oss alle.

Lokal medfinansiering har diverre vorte regelen og ikkje unntaket når ein no byggjer veg i Noreg. Dette krev lokal tilslutning frå dei som er råka. Er ein med på det, er òg staten med på dette spleiselaget og stiller opp med sin del for å betala rekninga.

Ettersom ein lokalt ser viktigheita av å få slutført desse prosjekta, som det no viser seg ikkje å vera pengar

til gjennom den første finansieringsrunden, støttar Høgre proposisjonen slik han ligg føre. Det handlar om å få rasjonell framdrift og å få prosjekta ferdigstilte. Ein stopp i arbeidet vil utsetja trafikksikre løysingar og vil auka kostnadene og senda dei uteståande prosjekta ut i uvisse.

Me vil likevel understreka at det no er viktig å halda kostnadene nede og gjennomføra prosjekta så effektivt og kostnadsoptimalt som mogleg, men òg ha tanke for at dette skal vera til glede for trafikantane i mange tiår.

Me ønskjer lykke til med ferdigstillinga.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:10:48]: Det er enkelte gonger eg eigentleg lurar på kvifor vi sit i denne salen. Kva er hensikta med å ha eit storting – eller f.eks. ei regjering, vi har jo samferdselsministeren i salen i dag – viss det skal vere sånn at det er innbyggjarane som skal betale for all vegbygging? Er det ikkje sånn at ei regjering også skal løyve pengar til vegbygging, eller er det berre innbyggjarane som skal ta rekninga? Når det viser seg at kostnadsveksten vert så stor – med bakgrunn i både politikken til dagens regjering, som har ført til skyhøg kostnadsvekst innan bransjen og området vegbygging, og også den generelle kostnadsveksten – skal altså dette finansierast i Førdepakken av innbyggjarane og bilistane. Det er ganske spesielt å høyre på leiaren i transportkomiteen, som meiner at det er heilt naturleg at det er innbyggjarane som skal betale når det vert ein kostnadsvekst. Regjeringa og Stortinget skal altså ikkje ta den støyten, den er det innbyggjarane som skal ta, bilistane. Det er totalt ulogisk.

Framstegspartiet meiner at det er fullt mogleg å bygge veg med statlege midlar. Det ser det ut til at regjeringa ikkje synest er fornuftig, men vi meiner at det faktisk er staten som må ta hovudansvaret for vegbygging. Når ein får ei pakke som Førdepakken, der kostnadsveksten fører med seg at ein er nøydd til å ta grep, er det staten som må ta det ansvaret. Det er faktisk staten som har vore med og ført til den kostnadsveksten som er i bransjen no. Det er ikkje innbyggjarane som har gjort at drivstoffprisane, anleggsprisane og kostnadsveksten er ført til himmels innanfor transport-, bygge- og anleggsbransjen. Er det innbyggjarane sin feil at det har skjedd? Nei, det er regjeringa sitt ansvar, og då må også regjeringa ta ansvar for kostnadsauken i dette prosjektet.

Difor har vi framlegget om å sende saka tilbake til regjeringa, så regjeringa kan finansiere den kostnadsveksten. Det er også ganske logisk. Like logisk er det at ein får ei sak tilbake til Stortinget for å finansiere vegbygging i Noreg utan bruk av bompengar.

Vi har vårt grunnlag i saka. Vi synest at det er regjeringa som må ta ansvaret, når det er regjeringa som har ansvar for kostnadsveksten i dette prosjektet. Dei står

bak den generelle kostnadsveksten, dei står bak kostnadsveksten i transport-, bygge- og anleggsbransjen, og det er heilt naturleg at dei tek ansvaret i denne saka og dekkjer kostnadene, i staden for å sende rekninga til innbyggjarane, som regjeringa og leiaren i transportkomiteen frå Senterpartiet så gjerne ønskjer. Då er forslaga fremja.

Presidenten [10:13:46]: Representanten Frank Edvard Sve har tatt opp de forslagene han refererte til.

André N. Skjelstad (V) [10:14:00]: Vi er en del av flertallet i denne saken om Førdepakken. Det er noen prinsipielle ting i det som ligger her, men det er full tilslutning fra oss om det som ligger i saken. I en del distrikter vil det være dyrere med 15 års innkrevningstid, slik det ligger i denne saken, så det var ikke noen direkte overraskelse at ting kan bli mer kostbart. Jeg synes det er fornuftig med hensyn til utviklingen i Sunnfjord kommune, og da særskilt i Førde, at flertallet i komiteen har gått inn for det som er tilrådingen her.

For et par års tid siden tok jeg opp det en kan kalle et spleiselag for å få ting gjennomført. I en ideell verden skulle det selvfølgelig ha vært penger til alt, slik Fremskrittspartiet mener, men vi er i hvert fall fra vår side realistiske på at slik er det ikke, hvis vi skal få mer og bedre veier i distriktene, med mindre trafikk. Derfor er det viktig at denne saken, der en nå utvider bompengennkrevningen i Førdepakken med fem år, også reiser noen prinsipielle ting. For to år siden fremmet jeg et forslag, som ikke akkurat fikk noen stor tilslutning i denne salen, om å utvide denne muligheten, nettopp fordi en da også kan få til bedre og mer trafikksikre veier ute i distriktene.

Det vil jo ha en presedens at en nå utvider innkrevningen i Førdepakken med fem år, noe jeg synes er bra og fornuftig, men det er også en rekke andre veiprojekter der det er uforholdsmessig dyrt for folk som bor lenger unna de sentrale strøkene. Derfor må det også melde seg for regjeringen at en kan begynne å vurdere noen av de prosjektene som gjør det veldig kostbart for dem som skal bo og leve andre steder enn i sentrale strøk. Jeg håper at statsråden kan dvele litt ved det, for dette synes jeg er bra, og det er såpass bra at en også må vurdere det i andre deler av landet enn akkurat bare dette spesifikke prosjektet.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:17:10]: I 2015 sluttet Stortinget seg til Førdepakken gjennom behandling av Prop. 137 S for 2014–2015. Den bypakken omfatter kommunal vei, den omfatter fylkeskommunal vei, og den omfatter også riksvei. Bompengennkrevningen startet opp høsten 2016 og skulle etter planen holde på i tolv år, fram til høsten 2028.

Det har vist seg at ikke alle prosjektene i Førdepakken lar seg finansiere innenfor den økonomiske rammen man hadde. Derfor har det vært et sterkt lokalpolitisk ønske om å forlenge bompengerperioden. Formålet med pakken er å bedre trafikkavviklingen på en trygg og effektiv måte samt å legge bedre til rette for gang- og sykkeltiltak.

Jeg vurderer det slik at lokale myndigheter har gjennomført en ryddig prosess i saken. De har vist vilje til å gjøre tiltak for å øke inntektene. Det er fattet lokalpolitiske vedtak om å forlenge innkrevingen samt lokalpolitiske vedtak om fornyet garanti.

Regjeringen har lagt fram et forslag om å forlenge bompengennekningen i Førde i tråd med det lokale ønsket. Med det reviderte finansieringsopplegget blir bompengennekningen forlenget med fem år. Det er ikke lagt opp til endringer ellers i bompengeopplegget, og innkrevingen skal fortsette i de samme fem bomstasjonene.

Det reviderte finansieringsopplegget er beregnet til å gi 615 mill. 2024-kroner i bompengebidrag og 126 mill. kr i merverdiavgiftkompensasjon. Sammen med de midlene som står igjen fra tidligere, gir det en ramme til veiprosjektet på litt over 2,1 mrd. 2024-kroner i perioden 2024–2033. Det vil da gjøre det mulig å finansiere alle påstartede og gjenstående tiltak i Førdepakken og dermed sikre finansiering av viktige prosjekter i regionen, samt selvfølgelig også å bidra til de opprinnelige målene som var satt for Førdepakken.

Jeg vil understreke at regjeringen her har lagt fram et forslag som er fullt og helt i tråd med lokalpolitiske ønsker og vedtak, og jeg mener det er viktig at lokale myndigheter fortsatt skal ha den muligheten til å bidra til lokal utvikling av veinettet i sitt område gjennom bruk av bompengefinansiering.

Det er gledelig at komiteens flertall tilrår at Stortinget gjør vedtak i tråd med forslaget i proposisjonen.

Presidenten [10:19:46]: Det blir replikkordskifte.

André N. Skjelstad (V) [10:20:03]: Jeg er godt fornøyd med at statsråden sier at de lokale initiativene må høres på, men det er ikke til å komme fra, som jeg også sa i mitt innlegg, og som statsråden er godt kjent med, at dette – i og med at vi nå utvider Førdepakken med fem år – må gi en viss presedens for andre lignende prosjekter rundt omkring i landet. Det er ikke til å komme fra at trafikkgrunnlaget i en del av prosjektene er såpass mye mindre enn i sentrale strøk at det blir uforholdsmessig dyrt for mange som bor der. En del prosjekter har ikke gjort sikringstiltak som gang- og sykkelveier, for å komme i land med prosjektet. Er det da mulig å se for seg at vi nå vil være mer lydhøre for å utvide prosjektene fra 15 år til lengre tid enn det som er dagens regelverk?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:21:03]: I denne saken gjør vi jo det, etter et veldig sterkt lokalpolitisk ønske. Det betyr ikke at vi innfører en generell regel som går utover de 15 årene. Det som er viktig å ha med seg i den diskusjonen, som jeg tror Skjelstad og jeg har hatt en diskusjon om her tidligere, er at dersom man forlenger innkrevingsperioden, betyr det i sum at prosjektene blir dyrere, fordi man skal lånefinansiere over lengre tid. For innbyggerne betyr det at man må betale over lengre tid. Det Skjelstad vel antyder, er at en får lavere pris på satser – i passeringdiskusjonen – men det er jo ingen måte å komme rundt kostnadene på. Kostnadene ligger der uansett.

André N. Skjelstad (V) [10:21:43]: Det skjønner jeg meget godt. Kostnadene vil ikke bli lavere, men de blir lavere per tur for dem som bor på den andre siden av bommene. Det er derfor vi tok opp dette i utgangspunktet. Med dagens regjering hadde vi trodd at det var ønske om en viss grad av bolyst – det tror jeg nabopartiet i regjeringen vil kalle det. Det er ikke å fremme det når det blir uforholdsmessig dyrt. Det er derfor det er ønskelig.

Venstre er for spleiselaget med muligheter til å se på bompengennekning, som en del andre i salen her ikke er. Vi tror det er fornuftig, men samtidig at det er fornuftig at det er en pris på passeringene som er til å leve med også for folk som bor på andre steder enn i sentrale strøk på Østlandet.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:22:37]: Akkurat de vurderingene mener jeg lokalpolitikere er godt i stand til å gjøre. Det er de som fremmer et forslag til en bompengeproposisjon. Det er de som må sørge for å få oppslutning og tilslutning til det både i valg og gjennom kommunestyre og bystyre. Da må de gjøre avveininger og vurderinger: Hva slags belastning ønsker de å legge på innbyggerne i sin region for å realisere viktige prosjekter som kan føre til at man når klimamål, og at man får til ønsket samfunnsutvikling, trafiksikkerhet og alle de målene man ofte har for å utvikle lokalsamfunnet sitt?

André N. Skjelstad (V) [10:23:11]: Jeg er ikke uenig i de langsiktige målene, men det er selvfølgelig utfordrende for lokalpolitikere som har såpass dårlig struktur på veinettet at de ikke har noe valg. De er nødt til å gjøre dette. Da sier jeg bare at dette også må være med og danne en viss grad av presedens for framtidige bompengesøknader. Når vi har utvidet med fem år i denne saken, må det være likelydende for andre deler av landet enn for bare akkurat dette prosjektet.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:23:46]: Jeg viser til den proposisjonen vi har lagt fram her, som handler om å løse en helt konkret utfordring i Førde. Det har vært sterke lokalpolitiske ønsker om å gjøre nettopp det.

Det står relativt greit beskrevet i proposisjonen at her skjedde det at mange av de prosjektene staten ønsket, og som kommunen ønsket, ble gjennomført, mens fylkesveiprojektene ikke ble gjennomført. Her er det tre parter som har vært sammen om å utvikle en bompengefinansiert løsning, og derfor mente vi at det var rimelig at man også fikk løst ut de prosjektene som var fylkeskommunale, for å få løst helheten i den pakken. Det er en vurdering vi har gjort knyttet til Førdepakken.

Presidenten [10:24:25]: Replikorkordskiftet er avsluttet.

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

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:24:44]: Representanten Sve frå Framstegspartiet viste til at det visstnok skulle vere dagens regjering som har ansvar for at prisveksten har vore høg dei siste åra, ikkje berre i Noreg, men i svært mange andre land rundt oss. Mange land rundt oss har òg hatt vesentleg høgare prisvekst enn Noreg. No er heldigvis prisveksten på veg ned.

Det som er endå meir spesielt med resonnementet til representanten Sve, er at han legg til grunn at når prisveksten har vore høg, er det regjeringa sitt ansvar å løyve pengar for å kompensere for det. Det er Stortinget som løyver pengar, og Stortinget har ikkje i denne samanhengen løyvd pengar til å skulle redusere bompengar.

La oss gjere eit tankeeksperiment der Framstegspartiet hadde fått fleirtal for sitt alternative budsjett for 2025 – det er jo ganske langt unna verkelegheita. Kor mykje hadde då vert brukt til å redusere bompengar? Det låg altså ikkje ei einaste krone føreslått frå Framstegspartiet i deira alternative budsjett, som dei sjølv styrer over hundre prosent, til å redusere bompengar for 2025. Om ein skulle følgd den politikken Framstegspartiet sjølv fremja i denne salen, hadde ikkje resultatet vore at ein hadde redusert bompengebelasting for bilistar i verken Førde-området eller andre område av landet. Nei, resultatet i denne saka hadde vore at dei prosjekta som no står klare til å kunne verte lyste ut på anbod, ikkje hadde vortne realiserte. Det er det som er konsekvensen av den politikken Framstegspartiet tek til orde for.

I kvar samanheng må vi vurdere og sjå på konsekvensen av bompengebelasting, både i enkeltprosjekt og i sum i eit område. Senterpartiet er oppteke av at vi over tid må bidra til å redusere bompengebelastinga. I den nasjonale transportplanen Senterpartiet og Arbeid-

darpartiet la fram sist gong, var det mindre bompengar føreslått i nye prosjekt enn det som låg i den planen. Framstegspartiet var med på å gje støtte til i førre periode.

Politikk handlar om å prioritere. I denne samanhengen er det lokale initiativ frå kommunane, frå fylka, om at ein ønskjer ein utvida bompengeperiode for å kunne finansiere og realisere viktige prosjekt. Det Framstegspartiet føreslår, er usikkerheit, utsetjing og at det er viktige prosjekt i området det ikkje vil kome vidare framdrift på.

Alfred Jens Bjørlo (V) [10:27:47]: På slutten av 1980-talet blei Førde kåra til Noregs styggaste by av ein av landets største aviser. Det var kanskje ikkje direkte usant då, men det er heldigvis lenge sidan, og slik er det ikkje i dag – tvert imot. Sidan den gongen har Førde, steg for steg og egentleg med tiltakande fart, utvikla seg i retning av å bli eit kraftsenter i gamle Sogn og Fjordane fylke og ein stadig meir attraktiv by å både bu i, arbeide i og besøkje. Det er resultatet av ein langsiktig og tverrpolitisk jobb av politikarar, folk og næringsliv på lokalt nivå, i godt samspel med fylke og stat under vekslende regjeringar i alle desse åra. Førdepakken har vore ein nøkkel i å gjere Førde til det byen held på å bli til no – ein by i vekst som tiltrekkjer seg folk, og som er stadig betre og tryggare å ferdast i.

Det denne saka handlar om, nemleg å utvide Førdepakken med fem nye år, gjer det òg mogleg å gjennomføre dei tiltaka som kanskje betyr aller mest for dei mjuke trafikantane i byen – gåande, syklande og dei stadig fleire skuleungane i sentrum av Førde. Det er dei tiltaka dette handlar om. Alle dei tiltaka Stortinget er invitert til å støtte her i dag, har tilslutning frå eit breitt fleirtal lokalt.

Eg er glad for denne saka. Eg vil nytte anledninga til å vise og få fram at den utviklinga som har skjedd og framleis held på å skje i Førde, er eit stjerneeksempel på korleis ein kan drive godt, langsiktig utviklingsarbeid for å skaffe ein tidlegare noko kaotisk, bilbasert tettstad ei framtid – som ein plass det er godt å ferdast i også for gåande og syklande, og på premissane til lokalbefolkninga som brukar byen til dagleg.

Eg vil òg nytte høvet til å understreke at arbeidet vårt med å utvikle Førde og regionen Sunnfjord ikkje er ferdig med dette. Vi har også ei anna viktig sak det skal jobbast med. Det er ny Hafstadfjelltunnel på E39 forbi Førde – eit prosjekt som er prioritert i Nasjonal transportplan. Det er eit prosjekt eg håpar og forventar at samferdsleministeren gjer det han kan for å sikre framdrifta i, slik at vi også kan få vekk gjennomgangstrafikken – til fordel for både langtransporten og dei som skal

langt på Vestlandet, og for dei som i dag får denne trafikken midt gjennom bykjernen i Førde.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:31:00]: Det ser heldigvis ut til at landets befolkning og næringslivet ikkje er einig i representanten Sigbjørn Gjelsvik og Senterpartiet sin samferdselspolitikk, og slettes ikkje angående bompengar. Det ser ut til at Gjelsvik og Senterpartiet har skjønt at nygla er dregen ut i regjeringsbåten, og han søkk som ein stein for tida. Det har ein sjølv sagt fått med seg, og når båten søkk og ein ser at politikken ikkje fungerer, forsøker ein å ta andre sin politikk. Det fjerntar likevel ikkje sannheita at Senterpartiet ikkje har fremja ei krone i kutt i bompengar, så vidt eg kan hugse.

Når det gjeld situasjonen i Noreg med dagens regjering, er det ikkje rart at skuta søkk. Ein har ei regjering som har ført til skyhøge skattar og avgifter og offentlege inngrep. Straumprisane har gått til himmels, drivstoffprisane har gått til himmels, og renta har gått til himmels, og når ein skal byggje veg og prisane stig, sender ein rekninga til innbyggjarane. Då er det ikkje rart at ein har skjønt at skuta søkk. Det lever vi i Framstegspartiet ganske godt med, for vi ser at innbyggjarane er einige med oss i vår politikk.

Vi ønskjer å byggje mest mogleg veg, vi ønskjer å byggje mest mogleg veg utan bompengar, og vi ønskjer å redusere mest mogleg bompengar. Det har vi vist i vår eigen alternative nasjonale transportplan, som er vår plan for dei neste tolv åra. Om vi skulle kome dit at vi skal inn i eventuelle regjeringsforhandlingar til hausten og skal forhandle for å få vår politikk inn, står det i den nasjonale transportplanen vår kva vi ønskjer, og korleis vi ønskjer å byggje vegar. Det står om vegvedlikehald, trygge vegar og ikkje minst om kva vi ønskjer for jernbanen, slik at han ikkje står i sju steinar, som i dag.

Vi har ein plan for korleis vi ønskjer å gjere det. Vi er veldig undrande til kva planen til Senterpartiet eigenleg er, når det einaste leiaren i transportkomiteen, Sigbjørn Gjelsvik frå Senterpartiet, er oppteken av, er at Framstegspartiet ikkje har lagt inn pengar for å redusere bompengane i budsjettet vårt for i år. Vi har lagt inn kutt i bompengar en masse i NTP-en vår, og kvart einaste år då vi var i regjering, viste vi at vi kutta. Berre i mitt eige fylke kutta vi 1,3 mrd. kr i bompengar. Likevel er altså representanten Gjelsvik mest oppteken av Framstegspartiet, som i sitt alternative statsbudsjett har eit klart og tydeleg vedtak om at regjeringa skal ha ein omfattande plan for kutt i bompengar.

Regjeringsskuta søkk, og Senterpartiet ser det. Eg trur innbyggjarane er mest opptekne av kva politikk dei ulike partia ønskjer å fremje og drive. Framstegspartiet er tydeleg på at vi vil byggje veg, vi vil ha minst mogleg

bompengar, og vi vil ha ein offensiv samferdselspolitikk, til det beste for innbyggjarane og næringslivet.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:34:13]: Først til representanten Bjørlo: Eg er heilt einig i at det har skjedd mykje positiv utvikling både i Førde og i området rundt i Sunnfjord over tid. Eg vil likevel seie at eg meiner at den merkelappen som nokre på eit tidspunkt forsøkte å gje tettstaden, nemleg Noregs styggaste tettstad, ikkje var riktig, verken den gongen eller i ettertid. Med så mykje fine folk som har kome frå regionen opp gjennom åra, er det klart at omgjevnadene vert stilte litt i skuggen av det, eg skjønar det, men likevel er dette eit område som historisk sett og over tid har vore viktig. Det har vore eit viktig senter i regionen, og det har utvikla seg positivt over tid. Ja, det er eit område der bilar og biltrafikk er viktig. Det har det historisk sett vore, og det vil vere viktig òg framover. Det er difor vi skal byggje nye vegar, bl.a. ny Hafstadfjelltunnel. For eigen del har eg gått på skule i Førde, på toppen av ei bilforretning, og eg syntest at det var ein fin plass å vere.

Så til representanten Sve, som tydelegvis nok ein gong synest det er krevjande når andre parti viser til kva Framstegspartiet faktisk prioriterer. Ja, det er heilt riktig at Framstegspartiet i mange samanhengar, i ulike dokument, snakkar om at dei er imot bompengar, men det som til sjuande og sist er avgjerande, er korleis ein prioriterer når ein skal prioritere pengar i budsjett. Då Framstegspartiet sat i regjering med samferdselsminister og finansminister, gjekk ikkje bompengane i Noreg ned, dei gjekk opp – og ikkje litt opp, dei gjekk opp frå ca. 8 mrd. kr til ca. 12 mrd. kr, altså 50 pst. auke i ein periode då Framstegspartiet sat med både samferdselsminister og finansminister.

Det er òg relevant å vise til kva dei ulike partia prioriterer når det kjem til stykket i dei ulike alternative budsjetta for 2025. Det er det det handlar om når det gjeld om det reelt sett vert auka bompengar eller reduserte bompengar. Framstegspartiet føreslo altså ikkje ei einaste krone i sitt alternative budsjett til reduserte bompengar.

Vi er bekymra for at bompengebelastninga nokre plassar i enkeltprosjekt og i området begynner å verte for stor. Som eg nemnde i mitt førre innlegg, var det i Senterpartiet og Arbeidarpartiet sin nasjonale transportplan færre bompengar enn i den nasjonale transportplanen frå føregående periode.

Presidenten [10:37:13]: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2.

Sak nr. 3 [10:37:16]

Interpellasjon fra representanten Erlend Larsen til samferdselsministeren:

«Å begrense tilgang til metode for selvmord omfatter tiltak der man på ulikt vis forsøker å gjøre slike metoder mindre tilgjengelige» står det i regjeringens handlingsplan for forebygging av selvmord 2020–2025. I 2023 ble det registrert 707 selvmord i Norge. Enkelte av disse kunne vært unngått om man hadde klart å forebygge mot impulsive selvmord. Ved å begrense tilgangen til selvmordsmetoder gis helsevesenet en mulighet til å fange opp flere av disse menneskene. Innenfor samferdselsområdet er det mange steder hvor mennesker velger å avslutte sine liv, enten det er basert på impuls eller planlagt. Antall dødsfall på jernbanesporet har økt. Det er spesielt belastende for sjåfører, lokførere og vitner å bli utsatt for andre menneskers valg om å avslutte sitt eget liv.

Hva er status og fremdriftsplan for selvmordsforebygging innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde, og hvilken prioritet har det?»

Erlend Larsen (H) [10:38:33]: Hensikten med denne interpellasjonen er å rette søkelyset mot noe av det tristeste i livet, nemlig selvmord, og mot hvordan vi som jobber med samferdsel, kan redusere tilgangen til metoder for selvmord. Det er ikke minst viktig å redusere muligheten for impulsive selvmord ved å sikre steder som ser ut til å være enkle å bruke – å hoppe fra broer, komme ut på jernbanespor på uoversiktlige steder, osv.

Hvert år velger omkring 650 av oss å avslutte eget liv. Selvmord påfører familie og venner stor smerte og bunnløs sorg. Det anslås at ti etterlatte og nærstående rammes av hvert selvmord. Ethvert selvmord er en tragedie for den det gjelder, og alle de som sto nær den avdøde. Vi kan ikke akseptere at så mange av våre medmennesker velger å avslutte livet selv. Vi har alle et ansvar, uansett om vi er nær familie, venner og kollegaer, helsevesen eller offentlige myndigheter. Vi som arbeider med samferdsel, har et særskilt ansvar for å redusere mulighetene for å utøve selvmord i tilknytning til installasjoner vi har ansvar for, slik som høye master, broer og jernbane.

Selvmord blir ekstra belastende for sjåfører, lokførere og vitner. Å bli utsatt for et selvmordsforsøk er voldsomt, dramatisk og traumatiserende. Vi som arbeider med samferdsel, har også et ansvar for at sjåfører, lokførere og andre ikke skal oppleve dette. Det er viktig å sikre installasjoner slik at det blir vanskelig eller umulig å utføre selvmord, som f.eks. å sikre master slik at det ikke lar seg gjøre å klatre der, sette opp sensorer og overvåkingskameraer og å sette opp høye gjerder på broer, osv.

Denne typen sikringer vil begrense muligheten for å gjennomføre impulsive selvmordsforsøk.

Vi vet at mange av oss kommer i akutte stressituasjoner som gjør at noen utfører impulsive handlinger. Dersom vi kan utsette denne selvmordsimpulsen, kan personen få behandling av helsevesenet.

Mange av ulykkene på våre veier er kamuflerte selvmord. I Vestfold ble enkelte strekninger veldig belastet med ulykker som kan ha vært selvmordsforsøk. Innføringen av midtdelere fjernet ulykkene. Dersom bakgrunnen for ulykken er usikker, blir dødsfallet registrert som ulykke og ikke som selvmord. Det er uheldig for vår kunnskap om selvmord og forebygging av selvmordsforsøk.

Solberg-regjeringen utarbeidet en handlingsplan for forebygging av selvmord for perioden 2020–2025. Der står det bl.a. at Statens vegvesens analyser av alle dødsulykker i veitrafikken tyder på at antallet selvmord i trafikken kan være flere enn det som dokumenteres i selvmordsstatistikken. Det antas at om lag 6 pst. av dødsulykkene kan ha vært selvmord. Handlingsplanen sier at det er lite kunnskap om selvmord i trafikken. Mens antallet dødsulykker i trafikken har gått ned, har antallet dokumenterte selvmord i trafikken vært relativt konstant. Når antallet drepte og hardt skadde i trafikken er på vei ned, utgjør selvmord en stadig større andel av ulykkene. Økt kunnskap om selvmord i trafikken og pålitelig statistikk er derfor viktig for det forebyggende arbeidet.

Handlingsplanen sier at antallet selvmord som følge av påkjørsel på jernbanen har økt kraftig de siste årene. Det står også at antallet påkjørsler forventes å fortsette om det ikke blir iverksatt tiltak. En skulle tro at det er vanskelig å redusere påkjørsler på jernbanen, men det hjelper å bedre lokførerens siktlinjer. Overvåking av utsatte områder, grovere pukk og hindre har vist seg å hjelpe.

Over en tiårsperiode ble det utført 319 selvmord fra høye steder. Nesten halvparten av disse selvmordene ble gjennomført fra seks broer. Forskning på selvmord gjør det mulig å finne utsatte steder, slik at de kan sikres. Det blir gjort mye for å sikre selvmordsutsatte steder. Det er tross alt mange som avbryter selvmordsforsøkene.

Mitt spørsmål til statsråden er da: Hva er status og framdriftsplan for selvmordsforebygging innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde, og hvilken prioritet har det?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:42:49]: La meg først få takke representanten Larsen for initiativet til å sette en viktig debatt på dagsordenen.

Årsakene til selvmord og selvmordsforsøk er sammensatte og henger selvfølgelig sammen med ulike livsfaktorer. Å forebygge selvmord er et felles ansvar som krever innsats. Regjeringen følger opp den handlingsplanen representanten viste til, nemlig planen for forebygging av selvmord, som ble lagt fram av den forrige regjeringen.

Ett innsatsområde i planen handler om å begrense ulike selvmordsmetoder. Innenfor samferdselssektoren er det flere sikringstiltak som vil være aktuelle for å forebygge selvmord. Disse forebyggende tiltakene bidrar til å utsette selvmordsimpuls og til å gi tid til livreddende hjelp. Å begrense tilgangen til ulike selvmordsmetoder er derfor et viktig forebyggende tiltak.

Norge har 4 665 kilometer jernbane med togtrafikk. Det er heldigvis relativt få tilfeller av selvmord på jernbanen, men når det skjer, er det med ca. lik fordeling mellom stasjonsområdene og det vi kan kalle for åpen linje. I 2024 har det vært en liten økning i antallet selvmord. De fleste tilfellene var da utenom stasjonene. Med en så lang jernbane er det umulig å forutse hvor påkjørsel eller selvmord vil skje, men det finnes noen unntak. På slike plasser settes det f.eks. opp gjerder for å hindre at folk skal kunne ta seg inn.

Bane NOR har ansvaret for å ivareta sikkerheten i og ved infrastrukturen og for å forebygge hendelser med dødelig utfall, selvmord inkludert. Som representanten er inne på, er disse hendelsene sterkt belastende for mange, og derfor prioriteres dette arbeidet høyt.

Bane NOR har nedsatt en arbeidsgruppe som skal drive med forskningsbasert arbeid for å kunne avklare hvordan viljeshandlinger kan håndteres i oppfølging og rapportering. Arbeidet baserer seg på et faglig kunnskapsgrunnlag om omfang, mønstre og mulige tiltak, og det innebærer samarbeid med alle berørte parter. Dette arbeidet konkretiseres nå med tiltak knyttet til utvalgte områder.

Bane NOR er, i samarbeid med berørte kommuner, allerede i ferd med å gjennomføre strakstiltak der de fleste selvmord finner sted. Bane NOR har hatt møter med aktuelle samarbeidsaktører og har gjort strakstiltak som skilting med informasjon om hjelpetelefon og økt tilstedeværelse av vektertjenester. Kirkens Bymisjon bidrar med sin tjeneste «Sporet», som ble startet opp i oktober 2024.

Bane NOR gjør videre et omfattende oppsøkende holdningsskapende arbeid i form av kampanjer og besøk på skoler, kontakt med vel-, ski- og turforeninger og jordeierlag. De annonserer i aktuelle tidsskrifter, gjennomfører aksjoner og problematiserer også ulovlig og farlig ferdsel gjennom medieutspill. Det bidrar også til å forebygge selvmord.

Det er svært viktig at mennesker i selvmordsrisiko fanges opp tidlig, får forståelse fra et medmenneske og får hjelp. Erfaringen viser at menneskelig kontakt på det kritiske tidspunktet er noe av det aller viktigste i forebyggende sammenheng.

I 2021 kartla Statens vegvesen antallet høybroer i Norge med potensial for sikring for å kunne unngå selvmord. Mulige tiltak vil i utgangspunktet være fysiske barrierer, som montering av høyt rekkverk. Per i dag pågår det prosjektering og vurdering av ulike tiltaksløsninger på tre aktuelle broer.

Hvert år skjer det også, slik det ble nevnt, selvmord i veitrafikken, men nøyaktige tall er det vanskelig å få. Selvmord i trafikken regnes ikke som trafikkulykker og inngår ikke i de offentlige statistikkene over slike. Det er politiet som avgjør om en dødsulykke er et selvmord eller en ulykke, og antallet kan være høyere enn rapportert.

For å sikre god kunnskap og forebygging er klassifisering viktig. Klassifisering av selvmord er komplekst, og det krever mange ulike kilder. Statens vegvesen har engasjert en fagekspert som har utarbeidet en rapport med anbefalinger om kriterier for klassifisering av selvmord i trafikken. Arbeidet viser behov for standardiserte nasjonale rutiner for håndtering av selvmord i trafikken. Gode rutiner og klassifiseringssystemer er viktig for å redusere feilkilder og estimere underreportering.

Dette er et prioritert område for virksomhetene i samferdselssektoren, og dette er noe jeg er opptatt av å forebygge, i samråd med andre myndigheter og aktører.

Erlend Larsen (H) [10:47:59]: Takk til statsråden for et godt og utførlig svar.

Ulykker og selvmord er de viktigste dødsårsakene for nordmenn under 45 år. Blant annet er et ukjent antall selvmord skjult som ulykker. Det er derfor viktig at vi løfter dette temaet, slik at vi kan bidra til å redusere antallet selvmord. Det er behov for å se mer på retningslinjer for hva som kommer på selvmordsstatistikken. Etterforskning er viktig for å vite om det er et selvmord eller ikke, rutiner for klassifisering bør følges opp, og det er viktig å styrke kunnskapen om «hot spots».

Hvordan følger man så opp den kunnskapen som blir samlet inn? Kunnskap om og oversikt over utsatte områder er en forutsetning for effektive tiltak. Dette er riktignok ikke en replikkrunde, men det ville vært nyttig om statsråden ville si noe om hvordan han vil følge opp det tydelige behovet for mer standardiserte nasjonale rutiner og retningslinjer for håndtering av selvmord i trafikken i Norge.

Storting og regjering har i mange år gjort en rekke tiltak for å få ned selvmordstallene, men vi vet ikke nok om hvilke tiltak som virker. Vi vet at langvarig stress,

dødsfall i familien, skilsmisser og økonomiske problemer øker risikoen for selvmord. Det er en risiko for at akutte situasjoner som gir en hard psykisk belastning, kan føre til impulsive forsøk på å avslutte eget liv. Da er samferdselsinstallasjoner noe enkelte tyr til.

Psykiske plager er en uunngåelig del av livet, og det treffer oss alle. Det er viktig at de som trenger det, får hjelp til å mestre utfordringene livet byr på. Vi må gi god helsehjelp til dem som sliter med mer alvorlige psykiske lidelser. Høyre i regjering gjorde mye for å forebygge selvmord. Vi satte psykisk helse på læreplanen for skolen. Fra 2020 ble det krav om at alle kommuner skal ha egen psykolog. Det ble laget en handlingsplan for selvmordsforebygging, og vi tilførte et betydelig antall årsverk til kommunalt psykisk helse- og rusarbeid – for å nevne noe.

Ventetidene for å få behandling gikk betydelig ned. Dagens regjering har fjernet mange av mulighetene til å få hjelp fra private helseaktører, noe som har gitt lengre helsekøer. Lange helsekøer kan skape en oppgitthet og ta bort troen på et bedre liv. 2024 var det verste ventetidsåret for pasienter generelt på tolv år. Under dagens regjering har ventetidene innenfor psykisk helse økt med ni dager, noe som er dramatisk for dem det gjelder. Kapasiteten i hjelpeapparatet må opp, ventetidene må ned, og flere må få hjelp som faktisk hjelper.

I vår politikk finner vi en nullvisjon for selvmord. Et av tiltakene er å etablere forebyggingsprogrammer som har dokumentert effekt mot selvsikading og selvmord. Skal vi få ned ventetidene i helsetjenesten, må vi føre en politikk som virker, og la private slippe til. Høyre har fått ned ventetidene i regjering før, og vi skal gjøre det igjen. I mellomtiden må vi sikre de objektene samferdselssektoren har ansvaret for, slik at vi reduserer muligheten for å utføre selvmord.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:51:03]: Som jeg sa i mitt første innlegg, jobber regjeringen med å følge opp denne planen, og det er åtte departementer som står bak. Det viktigste her er å ha et inkluderende samfunn, et samfunn som tar vare på folk, som gjør at sjansen for at folk føler på behov for å ta selvmord, minimeres, og selvfølgelig er det også viktig hvordan vi håndterer mennesker i utsatte situasjoner, og hvordan helsevesenet leverer på å hjelpe folk som har psykiske utfordringer.

Mitt hovedansvar er hvilke grep vi tar på våre transportområder. På jernbanesiden jobbes det med å identifisere interessenter og samarbeidspartnere, etablere samarbeidsforum, i samarbeid med ledende forskningsmiljøer skaffe til veie tilstrekkelig kunnskap om emnet, statistikk og analyser, gjennomgå risikofaktorer både internt på stasjoner som er særlig utsatt, og i omgivelser

rundt stasjonsområdene som kartlegger hvor belastningen er, og å undersøke hvilke eksisterende barrierer som finnes, hvilke som har fungert, inkludert nye barrierer og sikringstiltak som ble gjennomført i løpet av 2024.

Dette er hele tiden et pågående arbeid. Jeg har selv deltatt i møter, uten nå å gå inn på hvor og hva saken handlet om, med både en ordfører fra herværende kommune og Bane NOR, og jeg har ikke noe annet inntrykk enn at dette tas på veldig stort alvor i Bane NOR, og at de jobber veldig godt med å gå inn der hvor man oppdager at det er en økt og forhøyet risiko.

Jeg har også lyst til å komme innom at når dette først skjer, er det, som representanten tok opp, en veldig stor belastning på både sjåfører og lokomotivførere. Det finnes heldigvis noen ordninger som bidrar til å hjelpe dem som kommer i den situasjonen. Lastebileierforbundet har det de kaller for kollegahjelpen, hvor man innenfor sjåføryrket kan snakke med hverandre i en slik situasjon. På samme måte har man i jernbanesektoren, innenfor Norsk Lokomotivførerforbund, inngått avtaler med alle togselskapene om kollegastøtte ved ulykker og selvmord på jernbane. Det jobbes også på det planet. Når det først går så galt at dette skjer, vil det være nødvendig å håndtere både de etterlatte og de pårørende, men ikke minst også dem som har vært i ulykkessituasjonen fra transportsektorens side.

Sigbjørn Gjelsvik (Sp) [10:54:00]: Eg vil takke representanten Larsen for å reise ein viktig interpellasjon om eit tema som er stort, og som det i ein del samanhengar kanskje vert snakka for lite om. Dei som har opplevd sjølv-mord på nært hald, dei etterlatne og dei som har vore til stades som sjåfør, lokfører eller passasjer når det skjer i det offentlege rom og innanfor transportsektoren, vert veldig sterkt råka. Å snakke om desse tinga, fokusere på det og jobbe systematisk med det er noko av det viktigaste vi kan gjere. Dette er sjølv-sagt viktig for å redusere talet på sjølv-mord, at det er fleire som vel livet, og der er det mange tiltak innanfor ulike sektorar det er viktig å fokusere på. Ein av dei tinga dagens regjering har vore oppteken av, er å styrkje lågterskeltilbodet i kommunane når det gjeld psykisk helsehjelp, og å stille eit vilkår om at alle kommunar skal ha den typen tilbod tilgjengeleg, sånn at ein raskt kan fange opp ulike situasjonar som over tid kan utvikle seg for den enkelte.

Som statsråden er inne på i sitt siste innlegg: Når det skjer innanfor transportsektoren, som i det tilfellet det er snakk om her, får sjølv-mord ofte verknad for langt fleire enn berre den som vel å avslutte livet sitt, dei pårørande og dei etterlatne. Det er ofte mange som har vore involvert i det som har skjedd, og som har vore vitne til det. Difor er det viktig å gå systematisk gjennom

dei hendingane som har vore, sjå på kva slags triggerar som finst, og korleis ein kan redusere risikofaktorane. For eigen del veit eg at ja, det er som statsråden seier: Sjølv-mord på jernbanen skjer både på stasjonsområdet og utanfor stasjonsområdet. Basert på erfaring og på den statistikken vi har, veit ein at det er nokre område som over tid peikar seg meir ut enn andre. Sjølv bur eg i Lillestrøm kommune. Lillestrøm stasjon er ein av dei mest trafikkerte togstasjonane i landet. Det er ikkje berre dei toga som stoppar på stasjonen, det går òg dagleg tog som går gjennom stasjonsområdet i høg hastigheit, bl.a. flytoget. Vi veit dessverre at det har vore mange hendingar på Lillestrøm stasjon over tid, òg knytt til sjølv-mord. Det ein i tidlegare tider vart anbefalt, var å vere forsiktig med å dele den typen statistikk og den typen kunnskap, fordi det kunne vere ein trigger i seg sjølv, men på det området har ein endra tilnærminga noko, til at det faktisk er viktig å setje søkjelyset på dei punkta og dei utfordringane som finst, og med basis i det sjå på kva slags tiltak som kan gjennomførast.

Eg synest statsråden gjer godt greie for ein del av dei generelle tiltaka det vert jobba med, og som det løpande vert jobba med i dialog mellom regjering, transportetatar og kommunar, men dette er noko vi må jobbe målretta med vidare, og som vi aldri kan gjere eit godt nok arbeid med. Vi har ein infrastruktur i Noreg med både veg, jernbane og andre transportformer i mange, mange kilometer. Ein kan ikkje gardere seg mot alt. Viss nokon til sjuande og sist har kome til det at ein ønskjer å avslutte livet, er det òg vanskeleg å forhindre det, men å kunne gjere sitt ystte for å redusere triggerar og å bidra til at fleire faktisk vel livet, er ei viktig og felles målsetjing, som eg trur dei fleste deler.

Hege Bae Nyholt (R) [10:59:20]: Først vil jeg si takk til representanten Larsen for både å tørre og å ville reise en debatt og kanskje starte en samtale om noe vi snakker altfor lite om.

Jeg skal gjøre mitt ytterste for å holde meg både parlamentarisk og ryddig i denne debatten, men for meg er det personlig. Som etterlatt er det tidvis, eller nesten alltid, umulig å snakke om selvmord og selvmordsforebygging uten at det også er emosjonelt. Jeg skal være ærlig og si at jeg har gruet meg til denne debatten, men jeg synes den er for viktig til ikke å delta. For meg er det ikke tall, det er mamma. Det er min mamma, som ikke klarte livet lenger, og som jeg har levd uten i elleve år. Til tross for at elleve år er lang tid, er det kort når man på den mest brutale måten mister det mennesket man er mest glad i, og som kanskje også har vært mest glad i en.

Rundt 650 mennesker i snitt – bare å si noe sånt synes jeg nesten er uærbødig – tar livet sitt i Norge hvert år. Tre fjerdedeler er menn. 2023 var et ekstra dystert år. 707

mennesker valgte å avslutte livet. Det er det høyeste tallet på mange tiår, og det burde ryste oss alle, som samfunn og som folkevalgte. Igjen sitter det titalls, kanskje opptil hundretalls mennesker som er berørt. Det er familie, venner, kollegaer, naboer og lokalsamfunn. Selvmord er et stort samfunnsproblem, og det er et mannsproblem.

Årsakene til selvmord er sammensatte. Det er kanskje 707 historier bak alle dødsfallene, og enda flere blant alle dem som prøvde og ikke lyktes, eller ikke egentlig ønsket å lykkes. Det betyr at vi dessverre ikke har en kvikkfiks for å redusere selvmordstall, men vi vet noe om årsakene. En fellesnevner er tap – tap av kontroll, tap av økonomi, tap av relasjon, tap av status – og utenforskap. For min mamma tror jeg denne veien startet da hun var i en alvorlig trafikkulykke og ble ufør. Hun gikk fra å være en særs aktiv samfunnsdeltaker til å bli mindre og mindre relevant, og på et tidspunkt kom hun seg ikke lenger utenfor huset.

Det er et ganske stort samfunnsansvar å skulle klare å snu dette, men jeg mener at det er vår oppgave. Vi er også nødt til å ta på det dypeste alvor at dette er en løsning altfor mange menn velger når livet blir for tøft. Vi har et langt stykke å gå når det gjelder å ta menns utfordringer på alvor, når det gjelder å sørge for at menn får hjelp til å ha et språk – det vi i barnehageverdenen kaller verbalisering av følelser, å kunne sette ord på følelsene, ikke bare enten lukke dem inne eller agere på dem. Vi vet dessverre at gutter får mindre språkoppfølging og språktrening i barnehagen enn jenter. Det er noe vi må ta på alvor og snu.

Mannsutvalget har kommet med en rekke alvorlige funn om hvordan gutter, gutters interesser og gutters behov nedprioriteres, i alt fra yrkesfag til andre områder. Vi er nødt til å ta mannsutvalgets anbefaling på det største alvor også.

Vi vet at å være etterlatt er en risikofaktor for selvmord. Det er altfor dårlig oppfølging og vern av etterlatte. For min del fantes det ikke noe kriseteam, det var ingen som sto der. Derimot måtte jeg selv melde min egen mor død og forklare hvordan det skjedde. Det er ikke ivaretagende. Det har aldri vært et tilbud om oppfølging i ettertid.

Vi er nødt til å forebygge. Vi er nødt til å sikre flere opplevelsen av å være innenfor, selv om man ikke kan jobbe, selv om man ikke kan bidra innenfor de normene vi forventer i samfunnet, som en slags mal som for mange er umulig, men det er også viktig å redusere tilgang til metoder. Rødt er for å ruste opp jernbanen, og sikring er en viktig del av det arbeidet, for å forebygge både selvmord og også andre påkjørsler. Jeg vil nok en gang takke for muligheten til å delta i debatten.

Erlend Larsen (H) [11:04:29]: Først vil jeg takke alle som har hatt ordet: statsråd Nygård for god og bred orientering om hva som blir gjort innenfor samferdssektorens mange områder, Gjelsvik for gode refleksjoner og ikke minst dette med at selvmord tidligere var noe man ikke snakket om, for man var redd for at noen skulle kopiere det, og også Bae Nyholt, som holdt et veldig personlig innlegg. Det er også veldig viktig, for det er mennesker dette dreier seg om, det er ikke statistikker, tall og de overordnede tingene. Det er individet og disse tragediene rundt det. Takk for alle gode og personlige innlegg.

Det er et viktig tema, og jeg tror at debatten vi har, er med på å gi økt oppmerksomhet om det gjensidige ansvaret vi alle har på dette området. I tillegg til oppmerksomheten rundt selvmord, tror jeg også det er viktig at man har oppmerksomhet rundt ulykkesutsatte steder. Det bør være høy oppmerksomhet om f.eks. usikrede planoverganger.

Selv om dette ikke er en replikkrunde, har jeg helt til slutt et lite spørsmål jeg håper statsråden kan gi svar på når han skal ha sitt siste innlegg. Handlingsplanen fra 2020 er jo tverrdepartemental. En av kvalitetene ved det er nettopp at det er flere departementer som har vært med på å utvikle den, og man ser ansvarsforholdet innenfor dette avgrensede helseområdet som alle departementene på en måte deler. Mitt spørsmål er egentlig bare kort om regjeringen har noen planer for å oppdatere handlingsplanen fra 2020.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [11:06:23]: Jeg vil også starte der at jeg vil takke for en nyttig, riktig og viktig debatt med gode, saklige innlegg. Jeg vil også takke for det sterke innlegget fra Bae Nyholt, som jeg synes virkelig setter i perspektiv hva det faktisk handler om. Det er veldig viktig for oss hele tiden å ha bevissthet om at det er menneskene dette handler om.

Jeg tenker at dette er et saksfelt vi er helt enige om at vi må gjøre noe med. Det må vi gjøre noe med i bredt, det må vi gjøre noe med på alle de områdene som har et ansvar for det. Det handler i bunn og grunn om at vi har et samfunn som tar vare på folk, men selvfølgelig handler det om mye mer enn det.

Det er en høy bevissthet om denne problematikken i samferdssektoren. Jeg er sikker på at denne debatten her i Stortinget bidrar til at den oppmerksomheten blir enda høyere. Sånn sett er det bra at vi har denne debatten.

Når det gjelder handlingsplanen, jobbes det med å følge den opp. Den har et tidsperspektiv til og med 2025. Jeg kan dessverre ikke her og nå gi en tilbakerapportering på statusen i hele oppfølgingen av planen og hva som er tankene videre. Det vil nok være andre statsråder

enn meg som kan svare bedre på det, men vi skal iallfall sørge for å bringe det spørsmålet videre, sånn at de riktige departementene kan svare det ut. Det er ikke sånn at når en handlingsplan går ut på tid, skal man slutte å arbeide med det. Det viser både denne debatten og tallene at vi på ingen måte kan gjøre.

Presidenten [11:08:01]: Debatten i sak nr. 3 er avsluttet.

Dermed er dagens kart ferdig debattert. Stortinget tar nå pause, og i samsvar med den annonserte dagsordenen vil det bli votering kl. 15.

Stortinget tok pause i forhandlingene kl. 11.09.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15.

President: Svein Harberg

Presidenten [15:00:53]: Den innkalte vararepresentanten for Buskerud, Lavrans Kierulf, tar nå sete.

Votering

Presidenten [15:01:00]: Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 28. januar 2025

Presidenten: Sak nr. 1 er andre gangs behandling av lov og gjelder lovvedtak 32.

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

Votering i sak nr. 2, debattert 28. januar 2025

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for Førdepakken i Vestland fylke (Innst. 116 S (2024–2025), jf. Prop. 33 S (2024–2025))

Presidenten: Under debatten har Frank Edvard Sve satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Det votes over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Prop. 33 S (2024–2025) Revidert finansieringsopplegg for Førdepakken i Vestland fylke sendes tilbake til regjeringen.»

Rødt har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 84 mot 16 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.42)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen raskt fremme forslag om offentlig finansiert utbygging av prosjektene i Førdepakken. Det forutsettes at prosjektene gir bedre fremkommelighet for bilistene.»

V o t e r i n g:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 12 stemmer ikke vedtatt.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.58)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

1. Stortinget sluttar seg til forslag om revidert Førdepakke og samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar fram til oktober 2033.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet Ferde AS. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor føresetnadene i Prop. 33 S (2024–2025).

Presidenten: Fremskrittspartiet og Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble vedtatt med 83 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.23)

Presidenten: Sak nr. 3 var interpellasjon.

Sak nr. 4 [15:02:33]

Referat

1. (124) Endringer i eiendomsmeglingsloven (budgivning, egnethetskrav og sanksjoner mv.) (Prop. 41 L (2024–2025))
2. (125) Samtykke til å sette i kraft en protokoll om endring av skatteavtalen mellom Norge og Qatar, undertegnet i Oslo 4. september 2024 (Prop. 42 S (2024–2025))
Enst.: Nr. 1 og 2 sendes finanskomiteen.
3. (126) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi, Morten Wold og Dagfinn Henrik Olsen om en utrednings- og behandlingsgaranti etter modell fra Danmark (Dokument 8:45 S (2024–2025))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
4. (127) Lov om statsforetak (statsforetakslova) (Prop. 44 L (2024–2025))
Enst.: Sendes næringskomiteen.

Presidenten [15:02:51]: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.03

