

Møte mandag den 3. april 2017 kl. 12

President: Marit Nybakk

Dagsorden (nr. 66):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om taubaner (taubaneloven) (Innst. 210 L (2016–2017), jf. Prop. 162 L (2015–2016))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om fornøylesinnretninger (tivoliloven) (Innst. 222 L (2016–2017), jf. Prop. 163 L (2015–2016))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (gebyr for løyveeksamen og utferding av kompetansebevis) (Innst. 212 L (2016–2017), jf. Prop. 50 L (2016–2017))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud (Innst. 215 S (2016–2017), jf. Prop. 46 S (2016–2017))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger–Slomarka og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord (Innst. 226 S (2016–2017), jf. Prop. 56 S (2016–2017))
6. Interpellasjon fra representanten Michael Tetzschner til helse- og omsorgsministeren:
«Diakonhjemmet og Lovisenberg Diakonale sykehus har tilkjennegitt interesse for å overta ansvaret for finansiering, utbygging og drift av «nye Aker lokalsykehus». Dette gir muligheter for rask etablering av det nye lokalsykehuset basert på langvarig avtale med Helse Sør-Øst. Det foreligger også muligheter for at Oslo flytter storbylegevakten til Aker. Oslo trenger ny legevakt, og en slik tjeneste tilbys best med tilknytning til et akuttsykehus. Kapitalen bak investeringene behøver ikke å komme fra staten. De to stiftelsene sier de har midler og styrke til å prosjektere, finansiere og bygge, og de har kompetanse på akkurat dette fra egen virksomhet.
Kan statsråden tenke seg å invitere Diakonhjemmet og Lovisenberg til et samarbeid med tanke på etablering av et nytt lokalsykehus i Oslo?»
7. Interpellasjon fra representanten Kjersti Toppe til kunnskapsministeren:
«Ifølge 'Nøkkeltall for helse- og omsorgssektoren 2016' kjem det fram at 1 av 5 unge droppar heilt ut av vidaregåande skule, og at 1 av 10 slit med å fullføre. Det er det høgste talet i Nord-Europa. Helsedirektøren er bekymra for ungt utanforskap og peikar i si årstale for 2017 på utdanning som den viktigaste mekanismen for å utjamne sosiale skilnader i helse og fattigdom. I 'Riksrevisjonens undersøkelse av oppfølging av ungdom utenfor opplæring og arbeid', jf. Dokument 3:9 (2015-2016), får regjeringa kritikk for manglande innsats på dette feltet. 6 av 10 som

droppar ut av vidaregåande skule, får i dag ikkje nokon oppfølging. I Hordaland fylke er det eit ynskje om å utvide ordninga med produksjonsskular som tilbod for ein del av desse elevane.

Kva gjer regjeringa for å styrke arbeidet mot utanforskap og fråfall, og ser statsråden positivt på å opprette eit nasjonalt pilotprosjekt for produksjonsskular, slik Hordaland fylkeskommune ber om på Hjeltnes?»

8. Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 166/2016 av 23. september 2016 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2015/262 om fastsettelse av regler for metoder for identifikasjon av dyr av hestefamilien (hestepassforordningen) (Innst. 229 S (2016–2017), jf. Prop. 55 S (2016–2017))
9. Stortingets vedtak til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (Lovvedtak 68 (2016–2017), jf. Innst. 205 L (2016–2017) og Prop. 41 L (2016–2017))
10. Stortingets vedtak til lov om endringer i anskaffelsesloven m.m. (retting av feil) (Lovvedtak 69 (2016–2017), jf. Innst. 204 L (2016–2017) og Prop. 60 L (2016–2017))
11. Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om universiteter og høyskoler og lov om fagskoleutdanning (organisasjonsform, disponering av tilskudd og egenbetaling mv.) (Lovvedtak 70 (2016–2017), jf. Innst. 225 L (2016–2017) og Prop. 44 L (2016–2017))
12. Referat

Presidenten: Representantene Jørund Rytman, Fredric Holen Bjørdal, Eirik Sivertsen, Anne Tingelstad Wøien og Eirin Sund, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Hordaland fylke: Eigil Knutsen

For Møre og Romsdal fylke: Steinar Reiten

For Nordland fylke: Tor Arne Bell Ljunggren og Anette Kristine Davidsen

For Rogaland fylke: Øystein Langholm Hansen

For Vestfold fylke: Steinar Gullvåg

For Østfold fylke: Håvard Jensen og Shakeel Ur Rehman

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger søknad om at den innvilgede permisjon for representanten Jorodd Asphjell i tiden fra og med 30. mars til og med 4. april forlenges til å gjelde til og med 6. april.

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

Vararepresentanten, Ferhat Güven, foreslås fortsatt å møte i permisjonstiden. – Det anses også vedtatt.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe foreligger meddelelse om at de innvilgede permisjoner for henholdsvis representanten Knut Storberget i dagene 3. og 4. april og for representanten Eirik Sivertsen i dagene 5. og 6. april er trukket tilbake. – Denne meddelelse tas til etterretning.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Anna Ljunggren fra og med 3. april og inntil videre

- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Per Olaf *Lundteigen* i dagene 3. og 4. april for å delta i møter i Nordisk råd i Stockholm. Disse søknadene foreslås behandlet straks og innvilget.
- Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Buskerud fylke, Gerd Eli *Berge*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget under representanten Per Olaf Lundteigens permisjon, på grunn av sykdom.

Fra første vararepresentant for Nordland fylke, Tone-Helen *Toften*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget under representanten Anna Ljunggrens permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Buskerud fylke: Anders *Braaten*
For Nordland fylke: Hugo *Bjørnstad* og Tor Arne Bell *Ljunggren*

Presidenten: Anders Braaten og Hugo Bjørnstad er til stede og vil ta sete.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen overbrakte 9 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Ad sak nr. 7

Presidenten: Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten opplyse om at på grunn av sykdomsforfall blir sak nr. 7 på dagens kart utsatt. Det kan også få konsekvenser for tidspunktet for når dagens møte slutter. Det er altså interpellasjonen fra representanten Kjersti Toppe til kunnskapsministeren som blir utsatt.

Videre vil presidenten opplyse om at møtet trolig fortsetter utover kl. 16.

Sak nr. 1 [12:05:21]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om taubaner (taubaneloven) (Innst. 210 L (2016–2017), jf. Prop. 162 L (2015–2016))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Sverre Myrli (A) [12:06:20] (ordfører for saken): Vi skriver april, og da kommer tradisjonelt de store, tunge og politisk viktige sakene til behandling i Stortinget. Derfor er det nå en stor glede at Stortinget endelig skal få behandle endringer i taubaneloven og tivoliloven! Det er på tide – jeg går ut fra at det er mange her som har fått en

rekke henvendelser om disse sakene. Jeg husker jo fra forrige valgkamp alle som kom bort på stand, eller som på folkemøter tok opp spørsmål omkring taubaneloven og tivoliloven. Så det er på tide at vi nå foretar påkrevde endringer i taubaneloven og tivoliloven.

Fra spøk – jeg får understreke det, på grunn av referatføringen – til alvor. Noen korte kommentarer til endringene i taubaneloven: Komiteen avga innstilling den 14. mars. Etter avgivelsen er det lest korrektur på lovteksten, og det er oppdaget to feil, som jeg vil gjøre Stortinget oppmerksom på. I tilrådingen § 28 er lovnummeret vedrørende oreigningsloven falt ut. Videre er det feil målform i teksten. Korrekt tekst skal være som følger:

«Ved ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane gjelder reglene i lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eiendom og lov 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eiendom.»

Så er det presisert.

Kort kommentarer fra min side: Grunnen til at regjeringen har lagt fram lovendringene, er, som de skriver, at det er behov for å oppdatere dagens lovverk for taubaner og kabelbaner, og at en med den nye loven vil få et felles lovverk for alle typer taubaner og kabelbaner.

Komiteen har ingen motforestillinger mot det og er enig i regjeringens målsetting om å styrke sikkerheten på norske taubaner og at en med lovendringene legger til rette for det, og at en også rydder opp noe i dagens lovverk.

Et spørsmål som komiteen har berørt, gjelder tilsynsmyndighet etter loven, og om tilsynsmyndighet også kan delegeres til privat organisasjon eller privat institusjon. Det er berørt i komitéinnstillingen, og komiteen har delt seg i det spørsmålet. Et stort mindretall i komiteen, Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener det ikke er behov for en generell hjemmel for at tilsynsmyndigheten kan delegeres til private. Den er i dag delegert til Statens jernbanetilsyn. Så vidt jeg vet, var den tilsynsmyndigheten tidligere delegert til Det Norske Veritas, og sånn sett var det behov for å ha en hjemmel til å delegere den til private. Men når vi er i den situasjonen at vi har en offentlig tilsynsmyndighet som i dag står for det, mener altså mindretallet – et stort mindretall – at det ikke er nødvendig å ha en generell fullmakt til at private kan gjøre det, og at det hadde vært mer naturlig en gang i framtida, hvis det skulle bli aktuelt, da å endre loven, for eventuelt da å kunne delegere det til private.

Men det er nå ikke akkurat verdens største sak, og det er vel i grunnen det eneste spørsmålet som komiteen har problematisert, og som det er noe uenighet om i komiteen. Det vil si, det er ikke det eneste spørsmålet komiteen har gått inn på, for som Stortinget vil se, og som samferdselsministeren også vil se, fremmer et enstemmig storting et forslag om at en ved utarbeidelse av forskriftene til loven skal ta hensyn til at det er store forskjeller i taubaneanlegg. Noen er svært små og frakter svært få passasjerer, mens noen er veldig store og frakter mange passasjerer, og da bør det tas hensyn til det også i forskriftsutformingen.

Nils Aage Jegstad (H) [12:11:37]: Selv om saken er liten, har vi altså greid å lage en dissens, og selv om mindretallet er stort, er det tross alt et flertall. Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet utgjør det flertallet i

komiteen, og det det handler om, er tilsynsmyndigheten. Flertallet sier:

«Flertallet ser det som riktig at man ved lovendringer som denne dreier tilsynet slik at man oppnår større fokus på sikkerhetsstyringssystem og mindre fokus på detaljkontroll. Det kan synes fornuftig å legge til rette for at også andre aktører kan godkjennes for tilsyn, slik regjeringen her foreslår. Flertallet ser at det finnes en rekke installasjoner som kommer inn under definisjonen taubane. I den forbindelse vil det være hensiktsmessig at tilsynet legges til aktører som allerede opererer eller har mulighet for å operere i de ulike markedene. Flertallet vil påpeke at det også her, som i samfunnet for øvrig, foregår rask teknologisk utvikling, og ber regjeringen følge denne med sikte på å sikre at lovverket er tilpasset de mulighetene som finnes.

Flertallet viser til statsrådens svarbrev datert 18. januar 2017 og 24. januar 2017, hvor anledningen til delegasjon av tilsynsmyndighet er redegjort for. Flertallet legger til grunn at departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til offentlig eller privat organisasjon.»

Når det gjelder taubane, er det klart at det finnes, ikke minst innen landbruket, en del innretninger som går under samme betegnelse. Der er det allerede et miljø for å kunne godkjenne slike installasjoner, og vi mener at det er fornuftig å få spredd den myndigheten litt utover landet.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:13:31]: Jeg skal vel innrømme at selv om det ikke var denne saken som skapte det største engasjementet, heller ikke i mitt fylke, ved siste valgkamp, er vi likevel glad for at vi nå får en oppdatert lov og et felles lovverk for alle typer taubaner og kabelbaner.

Det skal være høy sikkerhet på norske taubaner – det er det i dag – og med denne lovgivningen styrkes sikkerheten ytterligere. Det er bl.a. viktig at de samme bestemmelsene som i dag finnes i jernbaneloven om ruspåvirkning, pliktavhold og testing, nå også innføres i taubaneloven.

I forhold til dagens jernbanelov § 3a, som også gjelder for kabelbaner, er overskriften endret slik at det framgår at den gjelder alle former for rus og ikke kun for alkoholpåvirkning. Det tror vi er fornuftig. Jeg vil også henlede oppmerksomheten mot § 22 om pliktavhold, hvor bestemmelsens første ledd innfører et forbud for personell med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen, mot å bruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden. Bestemmelsen må anses som en videreføring av dagens bestemmelse i jernbaneloven § 3b første ledd for kabelbaner, men som ny for andre taubaner. Bestemmelsen vil omfatte alt personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen. Det omfatter også personell som til daglig ikke har sikkerhetsmessige oppgaver, men som inngår i virksomhetens beredskap. Bestemmelsens andre ledd presiserer at tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da personell i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid, og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av åtte timer før tjenestetiden begynner. Dette er etter vår oppfatning gode presiseringer.

Det er en uenighet i komiteen knyttet til tilsynsmyndighet. Flertallet åpner opp for at departementets tilsynsmyndighet kan delegeres til også en privat organisasjon. En begrunnelse fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet

for å åpne opp for at private kan utføre tilsyn, er at tilsynet bør kunne legges til aktører som allerede opererer eller har mulighet for å operere i de ulike markedene. I dag er det Statens jernbanetilsyn som er delegert denne oppgaven. Fra Kristelig Folkepartis side ser vi ingen tungtveiende argumenter for å endre på dette, og vi mener sikkerheten ivaretas best ved at det fortsatt er Statens jernbanetilsyn som ivaretar denne oppgaven. Vi ser derfor ikke behovet for å ha en generell lovhjemmel for at tilsynsoppgaven kan delegeres til private.

Det er også slik at dette reiser flere prinsipielle spørsmål dersom tilsyn skal foretas av private, og spesielt på et område der det i dag ivaretas av et offentlig tilsyn. Så må vi eventuelt komme tilbake til saken dersom Statens jernbanetilsyn en gang i framtiden ikke skal ha denne oppgaven, men da vil det mest ryddige være at det gjøres ved en eventuell lovendring senere.

Utover dette støtter vi saken og viser ellers til saksordførers gode gjennomgang.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:17:01]: Mange har allerede vært inne på at det gjerne ikke er denne saken som har opptatt folk i valgkamp og når de møter politikere, men det er samtidig en sak som understreker at det er viktig at vi skal ivareta tryggheten på de installasjonene vi har i landet. Ofte er det trafikkisikkerhet på veiene som får mest oppmerksomhet, fordi ulykkesfrekvensen er høy og rammer så mange. Da en begynte å arbeide med å få dette lovverket på plass første gang, var det også med bakgrunn i at det skjedde mange ulykker i 1974, da seks mennesker ble drept i ulike hendelser.

En har over tid modnet, fått erfaringer og sett på hvordan en kan gjøre dette enklere og bedre. Noe av den jobben vi skal gjøre, er å sørge for at de lover og regler vi har for å styre landet vårt, også er så enkle som mulig, sånn at de aktørene som driver i bransjen, ikke opplever mer plunder og heft eller unødvendige kostnader som ikke gir noen nytte, men bare ulemper for dem som driver. Det har vært noe av målsettingen med den gjennomgangen vi nå har hatt. Da Veritas i 2010/2011 sa at de ikke lenger ønsket å drive tilsyn på vegne av myndighetene, ble de løst fra oppgaven. Statens jernbanetilsyn overtok det. Men vi ser altså at det har vært veldig mange ulike forskrifter som har regulert dette. Nå får vi samlet alt på ett sted. Vi gjør forenklinger, men samtidig mener jeg vi ivaretar sikkerhetsnivået på minst dagens nivå, og det er viktig.

En sørger for at en også driver tilsyn på en litt annen måte. En skal ha mer risikobasert tilsyn. Alle aktørene i bransjen vil fortsatt være underlagt tilsyn, selv om det ikke betyr at de nødvendigvis får besøk hvert år, fordi en her skal gjøre vurderinger av hvor er risikoen størst, og så bruker en energien sin der. Det kan hende det blir tilsyn som blir stedsbasert, men det kan også hende at det mer handler om å gå gjennom papirer og sjekke at alt det formelle er i orden. Det er opp til tilsynsmyndighetene hvordan de vil legge opp dette.

Gode tilsyn er myndighetenes verktøy for å ikke aktørene i kortene, men ansvaret ligger fortsatt hos aktørene. Det er ikke sånn at hvis en ikke har hatt tilsyn et år, så er en også fri for ansvar – tvert imot. Alle aktører som driver med denne type tjenester, må sørge for at de er seg sitt ansvar bevisst, og så skal tilsynet være den lille ekstra forsik-

ringen som storsamfunnet har for at aktørene faktisk er seg sitt ansvar bevisst og følger loven.

Jeg er også veldig godt fornøyd med at vi klarer å rydde opp og forenkle regelverket på mange områder. Det gjør det enklere for aktørene å forholde seg til dette. Vi har selv besøkt noen av dem, og vi har opplevd at alle synes dette var kjærkomment. Jeg opplever også at den enigheten som er i denne salen, viser at det som skjer, oppleves som et gode og ikke som et kontroversielt og vanskelig tema. Det er som sagt det vi også har opplevd med næringen.

Jeg takker komiteen og Stortinget for en god behandling, og så skal vi sørge for at dette blir satt i verk så fort som mulig.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en talletid på inntil 3 minutter.

Sverre Myrli (A) [12:20:46]: Jeg tror kanskje jeg har kommet i skade for å si at vi skal foreta endringer i taubaneloven. Hvis jeg som saksordfører har vært upresis overfor Stortinget, vil jeg presisere at det er snakk om å vedta en ny lov om taubaner. Ikke at det spiller noen rolle, men rett skal være rett. Det er altså snakk om en ny lov om taubaner, noe som også framkommer av komiteens innstilling.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [12:21:18]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om fornøylesinnretninger (tivoliloven) (Innst. 222 L (2016–2017), jf. Prop. 163 L (2015–2016))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at talletiden blir begrenset til 5 minutter til hvert parti og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte talletid – blir gitt anledning til seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer at regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte talletid, får en talletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Sverre Myrli (A) [12:22:05] (ordfører for saken): Som presidenten skjønner, har undertegnede ansvaret for de store sakene i Stortingets vårsesjon.

Nå er det snakk om ny tivolilov. La meg innledningsvis presisere noe av det samme som i forrige sak – oppryddinger. Komiteen slutter seg til regjeringens forslag om å vedta en ny tivolilov, eller, som det heter, lov om fornøylesinnretninger.

Jeg vil starte med å lese hva definisjonen på en fornøylesinnretning er. Det er en innretning hvor publikum «bringes i bevegelse eller situasjoner hvor de helt eller delvis ikke har kontroll over egen bevegelse».

Jeg har registrert at onde tunger har hevdet at deler av Stortingets virksomhet burde vært omfattet av tivoliloven. Noen har påstått at deler av det vi holder på med i dette huset, medfører at enkelte ikke har kontroll over egen bevegelse. Jeg har også sett at det har vært vist til siste års bud-

sjetthandlinger i så måte. Om det hadde vært en god idé, får andre vurdere, men vi er ennå ikke der at Stortinget defineres som en fornøylesinnretning.

Et par saker må kommenteres. Først tilbake til diskusjonen vi hadde i forrige sak om tilsynsmyndighet. Jeg trenger ikke å gjenta argumentasjonen som jeg framførte på vegne av mindretallet i forrige sak, men vil presisere at det som var mindretall i forrige sak, er flertall i denne saken fordi Senterpartiet her er enig med Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Da er det nå ikke flertall i Stortinget for at tilsynsmyndigheten etter tivoliloven kan delegeres til private. Vi er i den situasjon at det ikke er tatt inn noen lovbestemmelse i tivoliloven om det. I taubaneloven er det tatt inn en eksplisitt bestemmelse om at tilsynet kan delegeres til private – men ikke i tivoliloven. Man kan kanskje si at det er noe uheldig, og det har vel i grunnen Samferdselsdepartementet i brev form også sagt til Stortinget. Jeg skjønner at to forskjellige departementer har utarbeidet grunnlaget til de to lovene. Vi er da i den litt uheldige situasjon at det ikke i noen paragraf i tivoliloven står at tilsynet kan delegeres til private, men det er en forståelse av loven og en videreføring av gjeldende rett. Jeg vil da igjen presisere at lovgiver viderefører ikke den retten ved at stortingsflertallet nå sier hvordan loven skal forstås, og at en ikke ønsker å videreføre tilsynsmyndigheten til private.

Det andre spørsmålet jeg vil ta opp, er en henvendelse som transportkomiteen fikk underveis i behandlingen fra Norsk Cirkus- og Tivolieierforening, NCTF, angående problemer med å få tegnet nødvendige forsikringer for tivolier. Jeg vil lese hva samferdselsministeren skrev i brev til komiteen om saken:

«I lys av informasjonen fra NCTF, som tidligere ikke synes å ha blitt tilstrekkelig vektlagt, og komiteens spørsmål, kan komiteen i lovforslaget vurdere muligheten til å kunne gi unntak fra kravet til sikkerhetsstillelse. Dersom komiteen finner grunn til å vurdere en slik unntaksbestemmelse, kan dette konkret gjøres med følgende tillegg i ny tivolilov § 4 annet ledd c) *tekniske og driftsmessige krav, inkludert krav til bemanning, redningsberedskap, sikkerhetsstyringssystem og erstatnings- og forsikringsplikt samt unntak for krav til sikkerhetsstillelse.*»

Det er de siste ordene jeg leste – «samt unntak for krav til sikkerhetsstillelse» – som er endringen. Stortinget endrer litt på lovforslaget fra regjeringen, og det er det full enighet om. Det er en samlet komité som fremmer innstillingen på alle punkter. Og dermed, hvis det var noen som helst usikkerhet, kan vi slå fast at det blir tivolidrift også kommende sesong.

Nils Aage Jegstad (H) [12:27:25]: Jeg skal ikke gjenta argumentasjonen fra forrige sak om tilsynsmyndigheten. Selv om vi nå er i mindretall i denne saken, mener vi fortsatt at noen av de samme argumentene også godt kan brukes her.

Det som jeg synes var viktig – og jeg vil takke saksordføreren for veldig godt arbeid med denne saken – er at det at det dukket opp en slik usikkerhet knyttet til forsikring, egentlig er en ganske alvorlig sak. Det viser seg at de som har drevet med denne virksomheten – vi snakker ikke om sånne som Tusenfryd og de store, de har sin forsikring, og de kommer til å fortsette å være godt forsikret – alle de små som reiser rundt, dem vi møter på ulike typer markeder,

ikke fikk forsikring, og den forsikringen de trodde de hadde, var heller ikke gyldig. Så det har vært en viktig oppgave å få ryddet opp i det.

Nå legges det til rette for en unntaksbestemmelse som gjør at hvis alt er i orden, skal man kanskje kunne slippe forsikringen. Men jeg vil gjerne understreke betydningen av det objektive ansvaret som enhver aktør som driver virksomhet av denne typen, har, og det er ikke sånn at det aldri skjer noe med disse innretningene. Faktisk skjer det noen skader av til dels alvorlig art, og det er viktig at den som blir utsatt for dette, også har en garanti for at man får en erstatning hvis det er nødvendig – og tilstrekkelig erstatning – i de ulike tilfellene.

For meg og for Høyre har det vært veldig viktig å påpeke at selv om man nå gir en unntaksbestemmelse – og det er vi helt enig i, det skal bli tivoliet rundt omkring i parkene i Norge også dette året – må man sikre at den som setter seg opp i disse innretningene, har en garanti både for at det er i orden, og også en garanti for erstatning hvis noe skulle skje.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:29:33]: Fra min barndom husker jeg godt da tivoliet kom til jærdagene på Bryne. Som liten gutt var det stort å få lov til å oppleve det som i dag oppleves som små karuseller, men som da var en unik hendelse i en liten gutts liv. Det å legge til rette for at vi fortsatt skal kunne ha omreisende tivolier, er viktig for samfunnet vårt. Det er noen av de små gledene i livet.

Samtidig er det viktig at det skal føles trygt. Foreldrene skal kunne våge at barna – eller ungdommene, for den saks skyld – skal kunne sette seg opp i, og at det er god kvalitet på utstyret som brukes. Det å sørge for at vi har et tilsyn som gjør jobben sin, som vurderer risiko, som er til stede, og som har tilstrekkelig med sanksjonsmuligheter, men som også er av en hensiktsmessig størrelse, er alt det vi prøver å få til. Det å forenkle regelverket er også en del av regjeringens politikk. Nå får vi i denne saken fire forskrifter som blir til én. Det er enklere å forholde seg til for de aktørene det gjelder, og for tilsynet er det egentlig bedre tilrettelagte fullmakter i jobben de skal gjøre. Det mener jeg er viktig.

Det har blitt tatt opp noen tema i denne debatten. Vi formulerte denne teksten som komiteen ønsket, det er blitt lagt inn, og vi tar det selvsagt med oss videre i vårt arbeid. Vi har merket oss at komitéflertallet mener at lovforslaget ikke åpner for å delegere tilsynsmyndighet til private.

Så gjaldt det den utfordringen som var – spesielt litt tidligere i år – om usikkerheten rundt forsikringsordningene, og vi merker oss at komiteen forutsetter at departementet finner løsninger på dette, slik at årets driftssesong ikke blir vanskeliggjort. Hadde vi stoppet tivoliene fra å gå på veiene, tipper jeg det hadde blitt sirkus i Stortinget i stedet. Det skal vi unngå at det blir. Vi har hatt møte med Statens jernbanetilsyn, Norsk Cirkus og Tivolieierforening og Finans Norge for å finne løsninger. Etter mitt brev til komiteen, datert 24. januar i år, har jeg blitt orientert om at enkelte norske omreisende tivolier har fått tegnet forsikring for objektivt ansvar i norske forsikringsselskap, og at dialogen fortsetter for å sikre sånne forsikringer fra flere tilbydere og til flere aktører. Det tilsier at dette problemet er løst. Det er jeg veldig glad for, og jeg vil da også rette en takk til alle aktørene som har vært involvert, for å finne enighet

i et spørsmål der en i utgangspunktet sto lite grann fra hverandre.

Med det vil jeg si at jeg takker Stortinget og komiteen for konstruktiv og god behandling av denne saken. Med de vedtak Stortinget står foran, vil vi kunne jobbe videre i departementet for at endringene trer i kraft.

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

Sak nr. 3 [12:32:37]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (gebyr for løyveeksamen og utferding av kompetansebevis) (Innst. 212 L (2016–2017), jf. Prop. 50 L (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 4 [12:33:05]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud (Innst. 215 S (2016–2017), jf. Prop. 46 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Sverre Myrli (A) [12:34:13] (ordfører for saken): Om vi ikke har fått mange henvendelser i de tre forrige sakene som vi har hatt til behandling i dag, har vi i alle fall fått mange henvendelser om denne saken. Dette er en sak som engasjerer veldig mange. Vegforbindelsen mellom Sandvika og Hønefoss, og framtidig jernbaneforbindelse mellom Oslo, Sandvika og Hønefoss, er spørsmål som engasjerer mange, og som ikke minst – i denne sal – har avstedkommet mange lange diskusjoner opp gjennom årene.

Nå kommer vi i gang med en viktig del av den viktige vegstrekningen mellom Sandvika og Hønefoss. Det vel i grunn ingen stor uenighet om den konkrete saken som vi nå har til behandling, parsellen mellom Bjørum og Skaret. Det viktige er å komme videre, slik at vi får ny veg og jernbane hele vegen til Hønefoss.

Det er kanskje litt forvirrende for dem som leser komitéinnstillingen, om når Nasjonal transportplan for inneværende periode la opp til oppstart av strekningen Bjørum–Skaret. Slik jeg forstår situasjonen, og det er for så vidt også omtalt i proposisjonen, var det slik at i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan, som var til behandling for fire år siden, så var det lagt opp til oppstart i andre planperiode, altså fra 2018, mens ved stortingsbehandlingen strammet Stortinget opp byggestart. I alle fall var Stortinget svært utålmodig og ønsket, hvis det var mulig, å kunne få tidligere byggestart for prosjektet. Høyre,

Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti sa f.eks. i komitéinnstillingen at en foreslår at man starter utbyggingen av strekningen i første planperiode, altså 2014–2017. Et stort flertall, bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, SV, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viste til at med den finansieringen som ligger i planen, er det mulig å starte prosjektet i første fireårsperiode, og at dette forutsetter at man starter utbyggingen med bompengefinansiering.

Der er vi ikke. Nå blir det anleggsstart i 2018 og trafikkåpning i 2022, og det tidsskjemaet må holdes. Nå må vi ikke ha noen flere utsettelse. Det er fire år siden reguleringsplanen ble vedtatt, og at det har tatt fire år å få proposisjonen fram til Stortinget, stiller jeg meg litt undrende til. Vi må i alle fall følge den reviderte tidsplanen, med anleggsstart i 2018.

Vegen mellom Bjørum og Skaret blir ny firefelts veg med fartsgrense 100 km/t. Bompenger vil utgjøre 47 pst. av finansieringen og statlige midler 53 pst. La oss komme i gang med dette, og la oss gå videre mot Sundvollen og Hønefoss.

I proposisjonen som vi i dag har til behandling, skriver regjeringen:

«Regjeringen legger opp til en kraftig forsering av byggingen av ny E16 fra Skaret til Hønefoss og ny Ringeriksbane.»

Det hørtes jo veldig bra ut, og derfor står det i komitéinnstillingen at flertallet er enig i dette og forutsetter at det følges opp i Nasjonal transportplan 2018–2029. Men av de dusinvis av lekkasjer som vi nå har fått fra Nasjonal transportplan, er det jo ikke det som tilfellet. Det er ingen kraftig forsering av E16 og Ringeriksbanen. Det er ganske håpløst for Stortinget å diskutere dette når vi ennå ikke har sett dokumentet, men det er jo nok av folk til stede i salen her i dag som har vært med på utallige presseoppslag og utallige lekkasjer fra transportplanen, så de kan jo nå få klargjort én gang for alle: Hva blir den kraftige forseringen av E16 fra Skaret til Hønefoss og ny Ringeriksbane? Det er helt vesentlig å få klarhet i det for å få forståelsen av videre utbygging av den svært viktige korridoren mellom Oslo, Sandvika og Hønefoss.

Helt til slutt: Å bygge ut E16 mellom Sandvika og Hønefoss er viktig, uansett hva som måtte bli den nordre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet. Den er like viktig for alle tre.

Nils Aage Jøegstad (H) [12:39:41]: Dette er en sak som har versert lenge – nei, den har ikke versert lenge, men veien er bygd ut i flere etapper. Som veldig mange andre prosjekter i tidligere tider, er også denne bygd ut i flere etapper.

Når en går fra Bjørum til Skaret, er man jo på en måte ute av Oslopakke 3. Den første delen av E16 fram til Bjørum er finansiert via Oslopakke 3-midler og gjennom bompenger som tas inn der. Nå er det Bjørum–Skaret som bygges. Det er riktig at det i Stortinget ble fattet et vedtak, men det er tydelig at Statens vegvesen ikke fanget opp det, for det lå ikke inne i handlingsprogrammet til Statens vegvesen i første periode, som gjaldt 2014–2017. Der viste de også til at strekningen skulle bygges ut i en annen periode. Det er for så vidt ikke så interessant å diskutere det, for ser man på totaliteten av det som bygges mellom Sandvika og Hønefoss, er det et helt annet og mye mer trafikksterkt alternativ enn det man la opp til.

Så til Ringeriksbanen: I 2002 regnet man med at man skulle bygge ett spor mellom Sandvika og Hønefoss, som skulle være Ringeriksbanen. I inneværende NTP hadde man satt av 7,5 mrd. kr til Ringeriksbanen. Nå bygger man ikke bare E16 Skaret–Hønefoss, nå bygger man begge deler og gjennomfører det. Det er klart at når man utvider prosjektet fra å være ett spor på én bane til å bli et dobbeltspor pluss en vei, så er det en betydelig større planprosess. Og planleggingsmidler var det heller ikke satt av så veldig mye til i den inneværende NTP-en. Det har kommet i stort monn i denne perioden.

Det som er viktig, er at man nå kommer i gang med Bjørum–Skaret. Det har jo blitt etablert et bompengeselskap, som har søkt om å få bruke bompenger på forskudd tidligere, og det har de ikke fått. Nå kommer prosjektet. Samtidig vet vi – og den lekkasjen er jo ikke helt tatt ut av lufta, for å si det sånn, og det at man nå ønsker å bygge Ringeriksbanen og E16 som ett prosjekt, til en kostnad av 28 mrd. kr, gjør at denne forbindelsen blir atskillig kortere – i tid – og også raskere enn hva man opprinnelig hadde planlagt og tenkte seg før man gikk inn i denne perioden. Det er noe en kan ta inn over seg som en gladsak. Det er stor enighet om dette prosjektet. Vi har ikke hatt så mye annet å krangle om enn tidspunktene. Nå kommer den, og det er vi alle glade for.

Tor André Johnsen (FrP) [12:42:50]: Takk til saksordføreren for en god orientering og takk til komiteen for en god prosess. Det er en fantastisk hyggelig og positiv dag i dag. Vi skal vedta enda mer trygg, sikker, framtidig firefelts vei, og nå er det E16 gjennom Buskerud og Akershus. Det er hovedveien fra Oslo til Ringerike og binder Østlandet og Vestlandet sammen. Både E16 over Filefjell, rv. 7 over Hardangervidda og rv. 52 over Hemsedal er viktige i den sammenhengen.

I NTP 2014–2023 er strekningen planlagt utbygd siste halvdel i planperioden. Det har vært en del diskusjon, eller i hvert fall forsøk på diskusjon, og innspill fra saksordføreren her om at det er voldsomme forsinkelser, men jeg vil si at vi ligger ganske godt an. Det forberedende arbeidet starter nå i år, og anleggsstart blir neste år. Det er ikke så voldsomme greier, synes jeg, dette er stort sett etter tidsplanen. Vi starter da utbyggingen av enda en viktig nasjonal hovedvei. Strekningen som skal bygges ut, er på 8,4 km, og den er veldig sterkt ulykkesutsatt og sterkt trafikkbelastet, så det er viktig å få gjort noe med det prosjektet.

Når en ser på trafikkprognosene, tilsier de en vekst på bare 1–1,5 pst., noe som er basert på gjeldende NTP. Men sett i lys av at E16 er en viktig nasjonal hovedvei mellom øst og vest, en viktig regional vei, en viktig vei for hyttelivet, reiselivet og næringslivet i regionen, og ut fra erfaringer fra andre motorveier, bl.a. fra E6 gjennom Hedmark, tror i hvert fall Fremskrittspartiet at trafikkveksten vil bli vesentlig større.

Kostnadene her er på ca. 4,5 mrd. kr. Bompengendeelen er heldigvis på under 50 pst., og den statlige andelen er vel på 53 pst. Det er brukt en beregningsteknisk rente på 4,5 pst., og jeg synes det er viktig å påpeke at den burde vært lavere, det burde vært brukt markedsrente eller bundet rentenivå. Hadde det f.eks. vært en rente på rundt 3–3,5 pst., ville vi kunnet få personbiltakster ned mot 30 kr, noe som er bedre enn det som ligger der i dag, og det er viktig for oss i Fremskrittspartiet å få ned bomsatsene og se på

grep for å få til det. Følgelig er Fremskrittspartiet glad for at komiteen også gir det signalet. Vi oppfordrer Akershus og Buskerud fylkeskommuner til å bruke markedsrente for å kunne sette ned bomtakstene.

I dette prosjektet legges det også opp til bom på sideveier. Det er noe Fremskrittspartiet tar sterkt avstand fra. Det er ingen logikk i at de som ikke bruker veien, eller som ikke trenger nye E16, skal betale for en vei de ikke har behov for. Årsaken til at det settes bom på sideveier, er jo å forhindre trafikklekkasje. Fremskrittspartiet viser til de gode erfaringene vi har fra Vestfold, der vi ser at lavere bomtakster gjør det mulig at man da slipper å ha bom på sideveier fordi det faktisk ikke blir noen trafikklekkasje. Så lavere bomtakster og det at flere bruker veien, er noe som fører til at belastningen på sideveiene reduseres, og at det ikke er noen grunn til å sette bom på sideveier.

Det er viktig. I tillegg har vi bompengereformen. Den vil jo kunne føre til reduserte bomtakster, som vil kunne gi samme positive effekt som i Vestfold, nemlig at man kan fjerne bomber på sideveier fordi bomsatsene går ned.

Jeg har lyst til å si litt mer rundt dette med påstanden om forsinkelser. Jeg synes det lages et stort nummer av det, og det påpekes også i merknads form. Det påpekes også at «ytterligere forsinkelser tåles ikke». Jeg synes det virker veldig dramatisk, retorisk sett. Jeg opplever at Arbeiderpartiet har et markeringsbehov her, vil jeg si. Det er forståelig at Arbeiderpartiet prøver å lage et nummer av det. Men når en ser på handlingsprogrammet, som tross alt er utarbeidet etter at NTP-en ble vedtatt, viser det klart og tydelig at alle statlige bevilgninger faktisk skulle komme etter 2018. Sånn sett er vi i tråd med handlingsprogrammet, og jeg ser ikke helt grunnen til å ta den kritikken inn over meg.

Et annet argument som ble brukt her, fra saksordføreren, var at veien var ferdig regulert i 2013 – jeg tror det var i juni 2013 – at det er hele fire år siden, og at det er så veldig lenge. Da har jeg lyst til å minne Arbeiderpartiet om at når det f.eks. gjelder E6 gjennom Hedmark, ble reguleringsplanen vedtatt før 2013, og de hadde ikke engang planlagt å bygge firefelts motorvei fra Brumunddal og videre til Mjøsbrua. Så her møter Arbeiderpartiet seg selv noe voldsomt i døra.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:47:52]: E16 er en hovedforbindelse for veitrafikk mellom Oslo og Bergen. I tillegg er det en hovedferdselsåre mellom Oslo, Ringerike, Valdres og Hallingdal. Den er også hovedvei i Bærum. E16 har stor betydning for næringsliv og bosetting i hele indre region av øvre Buskerud og Vest-Oppland. Samtidig vet vi at det er stor trafikk på denne veien i forhold til veistandarden, og dessverre har det vært altfor mange ulykker, bl.a. flere møteulykker. Det har vært økende problemer med trafikkavviklingen, med forsinkelser, lite forutsigbar reisetid og dårlige forbikjøringsmuligheter. Derfor er det viktig å få gjort noe her, og det er bra at man nå også får på plass denne parsellen. Arbeidet med E16 har vært inndelt i tre delstrekninger. Når vi nå får vedtatt oppstart av strekningen Bjørum–Skaret, får vi en viktig brikke på plass i utbyggingen av E16 i dette området.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1,8 mrd. 2013-kroner til prosjektet i siste seksårsperiode. Kostnadsoverslaget er økt med om lag 560 mill. kr etter

framleggelsen av NTP-en. Samferdselsdepartementet går inn for at økningen fordeles mellom stat og bompenger, sånn at bompengandelen blir som i Nasjonal transportplan 2014–2023, og vi i Kristelig Folkeparti støtter dette.

Kristelig Folkeparti er nå opptatt av at den reviderte tidsplanen følges, og at det blir anleggsstart i 2018 og trafikkåpning som forventet i 2022. Det er viktig å sørge for at det nå ikke blir ytterligere forsinkelser på denne utbyggingen.

Men nå er vi der, nå ligger alt til rette for bygging, sånn at vi raskest mulig får på plass en mer trafiksikker og en mer effektiv vei. Det er bra.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:50:13]: Det er en viktig del av E16 vi skal vedta i dag. Det er en ulykkesutsatt vei og en vei med høy trafikk. Jeg har selv – med slekt på Ringerike – trafikkert den ganske mange ganger opp igjennom livet mitt, og det er ganske heftig når man står og stamper i trafikken og ikke kommer fram, selv med buss. Så det er en god dag for både Akershus og Buskerud at vi får vedtatt dette i dag.

Jeg minner om saksordføreren gode redegjørelse om historikken i forbindelse med behandlingen av E16 i Nasjonal transportplan, og jeg tenker at nå klarer vi å komme et stykke videre. Men jeg er helt enig med saksordføreren i at vi ikke tåler nye forsinkelser nå. Vi er nødt til å holde framdriften, sånn at vi kan ha trafikkåpning i 2022.

Senterpartiet er også veldig glad for at vi ser E16 sammen med Ringeriksbanen, og tenker at det er en fornuftig prioritering av arealbruk å se jernbane og vei sammen.

Så har jeg til slutt lyst til å si at det foreligger et forslag fra SV om å utsette behandlingen til etter at vi har behandlet Nasjonal transportplan. Det kan Senterpartiet ikke være med på. Vi mener at det er viktig å komme i gang, og derfor støtter vi saken sånn som den foreligger, med de anmerkninger som er gitt, fra bl.a. sakens ordfører.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:52:01]: Stortinget er god til å sette overordnede målsettinger, men regjeringen er ganske dårlig til å følge opp målsettingene fra Stortinget. Det deprimerende tankekorset er at når det kommer til stykket, er Stortinget ganske dårlig til å følge opp sine egne målsettinger også. Men jeg legger et betydelig ansvar for dette på den praktiske utøvingen av politikken som regjeringen gjør.

Stortinget har satt et mål om at all vekst i persontrafikk i de store byområdene skal tas gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det er ingen tvil om at hvis man ser på de store områdene på Østlandet, så er en av de store regionene der det er mye trafikk, akkurat mellom Oslo og Hønefoss-området. Også i Oslo-området er det flere andre av den typen sentrale områder som er akser med mye trafikk, og der det med utbygging av firefelts motorveier, slik som regjeringen og stortingsflertallet nå legger opp til, er forventninger om betydelig økning i trafikken – altså stikk i strid med det som er den overordnede målsettingen fra Stortinget om at all vekst i persontrafikken skal skje ved kollektiv, sykkel og gange.

En av de tingene som er interessant å merke seg, og som har kommet tydelig fram de siste årene, er at hvis vi ser på utbygging av dobbeltspor til Hønefoss, er det i seg selv en samfunnsøkonomisk lønnsom investering. Ser vi på en

firefelts motorvei til Hønefoss, er den i seg selv en samfunnsøkonomisk lønnsom investering, men bygger vi ut begge deler, er samfunnsnyttien negativ. Det å gjøre det stortingsflertallet legger opp til i dag, nemlig å behandle en videre utbygging av firefelts motorvei, er etter min oppfatning ikke fornuftig å gjøre før vi har fått se helheten i den videre utrulling av både dobbeltspor og motorvei i området.

Grunnen til det er veldig enkel. Når vi har den regjeringen vi har, som helt bevisst skyver – utover det som er nødvendig – jernbaneinvesteringer lenger fram i tid og prioriterer i de første fire årene av neste Nasjonal transportplan-periode å investere i motorveier, risikerer vi å ende opp i en situasjon der vi ikke får bygget de dobbeltsporene som stortingsflertallet helt klart har sagt fra om at vi ønsker. Det er bakgrunnen for at SV foreslår – som et alternativ til innstillingen som ligger fra komiteen – å be om at denne saken behandles i forbindelse med Nasjonal transportplan, slik at vi kan se til de videre planene og til helheten i den videre utbyggingen i Østlands-området, før vi sier ja til dette. Jeg har også fått forståelsen av at Miljøpartiet De Grønne kommer til å støtte forslaget, som jeg skjønner at ikke kommer til å få flertall her i dag.

Men ikke si at jeg ikke advarte om denne utviklingen! La oss si det slik: SV – om noen – vet hvordan det er å inngå en avtale om å bygge Ringeriksbanen med andre partier, den gangen med Arbeiderpartiet, i bytte for å gi støtte til en stamvei. Det ble E16, men det ble ikke noe Ringeriksbanen. Nå er vi i en situasjon der flertallet på Stortinget helt klart har gitt uttrykk for at man ønsker seg en Ringeriksbanen. Jeg er som sagt bekymret for at dersom man først begynner å sette i gang med storstilt utbygging av firefelts motorvei i den første delen av neste Nasjonal transportplan-periode, og man skyver på igangsettelsen av ny Ringeriksbanen, er det sanneligvis ikke sikkert at man får noen Ringeriksbanen i det hele tatt. Det er dårlig for klimaet, det er dårlig for miljøet, og det er dårlig for forbindelsen mellom Vestlandet og Østlandet.

Jeg tror at når vi i ettertiden får historiens dom over de beslutninger Stortinget gjør i den tiden vi er oppe i nå – der vi visste om at det var nødvendig å redusere klimagassutslippene, der vi visste om at det er en reell konkurranse mellom knappe ressurser på jernbanesiden og på veisiden, og likevel satte i gang med samfunnsøkonomisk ulønnsom utbygging av motorvei og jernbane ved siden av hverandre, i stedet for å være i stand til å prioritere – så kommer det til å bli en hard dom. Men statsråden har uttrykt at han ikke vil bygge veier som ikke er dimensjonert stort, for det føler han ikke er å bygge for fremtiden. Vi andre, som tror at digitaliseringen innenfor transportsektoren kommer til å føre til mindre behov for stor kapasitet på veiene, velger å prioritere.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:57:23]: Det er en glede og en ære å få være med når Stortinget vedtar å bygge en framtidsrettet vei, en vei som skal serve oss i mange generasjoner. Noen vil gjerne protestere, men ser at det har ingen betydning for fremtiden, for fremtiden blir digitalisert, og det betyr teknologi på veiene, ikke bare på jernbanen.

De av oss som har kjørt E16 mange ganger, vet at det er en veistrekning som absolutt trenger forbedringer. Det å se hvordan veien bukte seg fram, kan være sjarmerende for noen som er på søndagstur der de har mye tid å fordrive, men i hverdagens reise for yrkessjåfører og folk som pendler daglig, er det en vei som ikke er særlig tilfredsstillende. Den har mange ulykker, den er uforutsigbar, og den er energikrevende og tilsvarende miljøforurensende.

Det å få utbedret den er viktig, men det er også viktig å sørge for at man bygger regionene sammen, og det er en av de aller viktigste grunnene til at vi gjør dette. Vi skal bygge både vei og jernbane for å gi folk et allsidig og mangfoldig reisetilbud, sånn at de som bor sånn til at bil er det nødvendige reisemiddelet, skal få reise bedre, enklere, billigere og tryggere uten å bli sittende i kø. Men vi skal også bygge ut et kollektivtilbud der bussen kommer raskere fram, der de som kan komme seg til en togstasjon og reise behagelig inn til f.eks. Sandvika og Oslo sentrum, eller pendle videre til Drammen og Lillestrøm, kan gjøre det. Vi har alle ulike preferanser, vi har alle ulike behov, og da må vi sørge for at folk kan velge og ikke pense dem inn på én strekning.

En snakker om at en skal løse trafikkbehovet i fremtiden med kollektiv, gange og sykkel. Ja, jeg har syklet Nordsjørisset noen ganger, men selv jeg ville være betenkt over å sykle Hønefoss–Oslo hver gang jeg skulle på jobb. Jeg tror ikke det er realistisk.

Denne veien har det vært viktig å komme i gang med. Det er ikke første gang vi har diskutert den, men nå er det første gang den vedtas. Det er første gang det kommer penger til faktisk å bygge den, og det er jeg stolt over. En kan diskutere om ting er forsinket eller ikke. Ja, jeg tror de fleste skulle ønske at vedtakene ble gjort mange stortingsperioder tidligere enn det som nå skjer, men tatt i betraktning at kostnadene har økt, har det vært noen utfordringer som vi har måttet håndtere. Likevel ser vi at vi ligger veldig godt an i forhold til skjemaet som man ønsket seg tidligere.

Vi har også sørget for at den kostnadsveksten som har vært, ikke har økt bompengandelen i dette. Gjennom økt rabatt på brikker – nå får en 20 pst. i stedet for 10 pst. – kompenserer en for mye av dette. I tillegg er dette en av de veistrekningene som blir gjenstand for den refusjonen som en får gjennom bompengereformen, der en vil få ytterligere rabatt.

Det er litt interessant når opposisjonspartiene prøver å gjøre et poeng av at det er bompenger her, mens vi vet at den rød-grønne opposisjonen er imot at bompenger skal kompenseres for å reduseres. På den ene siden kritiserer en det, og på den andre siden vil en ikke være med på å gjøre noe med det. Da blir det kritikk for kritikkens skyld, og det synes jeg ikke er noe poeng.

Så har dette flertallet en litt annen tilnærming når det gjelder hvordan man beregner bompengetaksten. Mens en før la til grunn 6,5 pst. rente nesten uansett, legger vi opp til at vi her har en beregningsteknisk rente på 4,5 pst., men skisserer at taksten vil bli endelig utformet når vi ser hva lånerenten er. Derfor skisserer en både et scenario der lånerenten kan bli dyrere enn det vi i dag tror, men også et scenario der en f.eks. kan ende på 3,5 pst. lånerente istedenfor 4,5 pst. Da får vi en ytterligere reduksjon i takstene. Hvis en f.eks. ender opp på 3,5 pst. lånerente, betyr det en bompengerabatt på 35 pst. sammenlignet med det som har

vært rød-grønn politikk på området. Det viser forskjell på hvem som styrer.

Det viktigste for meg nå er at vi skal bygge denne veien. Vi skal gjøre det tryggere, og vi skal gjøre det bedre. Vi skal også bygge jernbane. Det er interessant å høre at SV bekjenner her i Stortinget at de har følt seg lurt under rød-grønn regjering – at de har fått løfter om jernbane som ikke har kommet. Jeg tror dagens fire partier som styrer, ser at vi både har lovet jernbane og setter det i gang. Det bygges mer jernbane i dette landet nå enn noen gang før, selv om SV er i opposisjon. Det viser vel egentlig at handlekraft handler om mer enn festtaler. Ikke minst vedlikeholder vi det vi allerede har, så vi har klart både å prioritere økte investeringsmidler til jernbane og økt vedlikehold av jernbane – og samtidig realisere viktige veiprojekt som E16 Bjørum–Skaret.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [13:02:32]: Det Holmås nevnte om avtalen om Ringeriksbanen og stamveien gjennom Valdres, gjaldt nok lenge før det var en rød-grønn regjering i Norge. Men det kan sikkert andre diskutere senere.

Som jeg nevnte i hovedinnlegget mitt, var veien vi i dag diskuterer, E16 Bjørum–Skaret, ferdig regulert i 2013. Jeg vet at det tidligere har vært diskutert om bompengeselskapet kunne låne opp penger og starte, slik at en kunne komme i gang med utbyggingen i 2017, for det er helt riktig, det som har blitt sagt, at det ligger penger inne i handlingsprogrammet fra 2018. Men det var snakk om å komme i gang i 2017, med penger fra bompengeselskapet. Det er nå ikke mulig med det tidsskjemaet som foreligger.

Så spørsmålet mitt er rett og slett: Hvordan har det vært mulig å bruke fire år fra vedtatt reguleringsplan til saken nå kan behandles i Stortinget?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:03:35]: Det kan være litt interessant å ha det jeg vil kalle polemikk. Men å få kritikk fra Arbeiderpartiet for tidsbruk når vi vet at Arbeiderpartiet i Hordaland fortsatt diskuterer hvor traseen skal gå for Hordfast – noe som regjeringen tok beslutning om for tre år siden – er litt rart.

Går en inn i denne saken, tror jeg en vil se hvorfor det har tatt mer tid enn det jeg skulle ønsket. Jeg får jo kjeft nå fra deler av den rød-grønne regjeringen fordi vi bygger for mye vei, men hvis den rød-grønne konstellasjonen hadde bestått, ville de fortsatt diskutert om en skulle bygd dette, eller om en skulle ventet til jernbanen kom.

Når en får en kostnadsvekst på over en halv milliard kroner, synes jeg det er fornuftig og naturlig at vi bruker tid på å finne ut hvordan vi kan få de kostnadene ned, for kostnadsveksten kunne vært mye høyere hvis vi ikke hadde brukt tid på det. I andre sammenhenger står jeg i denne salen og får kjeft fra Arbeiderpartiet når det er kostnadsøkning. Nå får jeg kjeft fordi vi i det hele tatt håndterte det og ikke bare satte i gang.

Jeg mener vi skal bygge mest mulig vei i dette landet, og for å få det til må vi ha kostnadskontroll i prosjektene, og det er det vi har utøvd her.

Sverre Myrli (A) [13:04:38]: Nå dreier dette seg verken om Brumunddal eller Hordfast, men vi diskuterer altså E16 Bjørum–Skaret. Det var en grei presisering å få at

det er samferdselsministeren som har bestemt at saken ikke skulle legges fram for Stortinget før nå. Det er ingen katastrofe, men det kunne vært mulig å komme i gang med anleggsstarten ett år før, i 2017 i stedet for i 2018. Det er det stortingsflertallet sier: Nå må vi i alle fall komme i gang i 2018. Det håper jeg det er flertall for.

Men vi må videre, og som jeg sa: I proposisjonen står det følgende:

«Regjeringen legger opp til en kraftig forsering av byggingen av ny E16 fra Skaret til Hønefoss og ny Ringeriksbane.»

Etter at proposisjonen ble lagt fram, er det blitt kjent at den samme regjeringen vil utsette disse prosjektene, til og med i flere år, hvis vi skal forstå oppslag i avisene fra de fire partiene. Spørsmålet er rett og slett: Blir det forsering, eller blir det utsettelse av E16 og Ringeriksbanen?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:05:43]: Det er muligens min jærsk dialekt som gjør at når jeg hører oppsummeringen fra representanten Myrli, så kjenner jeg meg ikke helt igjen i det jeg selv sa. Det jeg påpekte, var at det er viktig å ha kostnadskontroll, men jeg vil minne om at vi allerede har bevilget penger til å sette i gang prosjektet i 2017. Det er en del forarbeid som gjøres, som krever penger. Det er ikke slik at det ikke er penger til dette prosjektet. Og det skjer altså raskere enn det ville gjort om forrige regjering hadde fulgt opp sin nasjonale transportplan.

Det samme gjelder for Ringeriksbanen. Jeg tror det er greit å minne om historien her, for det framstår som at en del spørsmål har en historieløs bakgrunn. Hvis vi skulle fulgt opp gjeldende Nasjonal transportplan, som ble framlagt av Arbeiderpartiet, skulle det ikke blitt gjort noe på Ringeriksbanen før etter 2023, for det lå null kroner inne til det prosjektet. Nå har vi sagt at vi skal gjøre det raskere. Det vil også komme fram når vi legger fram Nasjonal transportplan på onsdag, at vi har lagt inn penger til det vi snakker om, slik at en faktisk kan begynne å bygge raskere enn det en ville gjort med dagens NTP, og det vil være fullfinansiert i perioden. Det betyr at ting skjer raskere, rett og slett fordi dagens flertall i Stortinget ser på infrastruktur som en viktig investering som skal gjennomføres.

Sverre Myrli (A) [13:06:59]: De pengene statsråden refererer til for E16 Bjørum–Skaret for i år, tror jeg det er bompengeselskapet som har lånt opp, og de pengene tror jeg ikke har kommet fra samferdselsministerens kasse. Men det kan vi la ligge.

Samferdselsministeren svarer overhodet ikke på spørsmålet mitt. Spørsmålet mitt var: Blir det forsering av E16 fra Skaret til Hønefoss og ny ringeriksbane? Det står i proposisjonen, og vi må jo ta på alvor det regjeringen skriver i proposisjoner til Stortinget.

I denne salen sa samferdselsministeren 13. april 2016, om Ringeriksbanen:

«I 2019 går spaden i jorda, i 2024 skal den stå ferdig, rett og slett fordi vi har endret planleggingsmetodene. Det koster litt mer penger nå, men totalt sparer en penger ved operasjonen.»

Det var ingen her som la merke til noe som helst forbehold – altså, i 2019 går spaden i jorda. Spørsmålet mitt er, rett og slett: Går spaden i jorda i 2019 for Ringeriksbanen, eller blir det utsettelser?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:08:04]: Jeg vet ikke hvor mange replikkordskifter jeg har hatt i denne salen der jeg har svart på et spørsmål, og representanten Myrli repliserer at han ikke har fått svar på det. Jeg synes det er en litt rar form for debatt, spesielt når vi vet at det referatføres fra dette. I skoledebatter fungerer gjerne denne metoden, i stortingsdebatter fungerer den ikke.

Det jeg påpekte i mitt forrige svar, var at hvis en leser dokumenter fra den rød-grønne regjeringen, står det altså null kroner til Ringeriksbanen. Nasjonal transportplan fra den rød-grønne regjeringen gjaldt fra 2014 til 2023. Det betyr at enhver krone som kommer før 2023, vil være en framskynding. Når det kommer milliarder av kroner før 2023, vil jeg si at det er en betydelig framskynding. Så selv om dokumentene ikke er framlagt ennå, kan jeg love at Ringeriksbanen vil komme i gang betydelig før 2023.

Men så har det kommet informasjon, slik det gjør i en del prosjekter, som gjør at det som var mitt utgangspunkt da jeg uttalte meg, har blitt moderert fordi kostnadene har økt, fordi risiko har inntrådt eller liknende. Det har kommet noen slike element når det gjelder Ringeriksbanen, noe som gjør at det fortsatt blir framskyndet sammenliknet med forrige regjering. Det blir lagt inn penger, noe som forrige regjering ikke gjorde, men ikke fullt så fort ... (presidenten klubber).

Sverre Myrli (A) [13:09:13]: For det første er det ikke riktig, det som statsråden sier om Ringeriksbanen og den rød-grønne nasjonale transportplanen, men det skal vi ta i et senere innlegg.

Jeg gjentar spørsmålet mitt, og nå snakker jeg om Ringeriksbanen, la historien være historie, men statsråden sa altså selv at i 2019 går spaden i jorda. Da gjentar jeg spørsmålet, enkelt og greit: Går spaden i jorda i 2019?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:09:38]: Historie kan ikke være historie når en stiller spørsmål om historien. Da synes jeg faktisk det er verdt å gå inn i faktaene her. Det som er essensen her – i en sak som ikke handler om E16-prosjektet som vi faktisk diskuterer her, men som allikevel er relevant – er om det blir framskynding eller ikke. Svaret har jeg gitt, nå for tredje gang: Det kommer milliarder av kroner tidligere enn før inn i prosjektet. Jeg avsluttet mitt forrige svar med å peke på at det er en viss risiko som har blitt avdekket, som gjør at vi bruker litt mer tid før spaden går i jorda, enn jeg opprinnelig hadde sagt, men allikevel mange år tidligere enn om forrige regjering hadde fortsatt. Det synes jeg er det essensielle.

Jeg synes det er veldig bra at Arbeiderpartiet i opposisjon har blitt veldig offensiv når det gjelder å bygge vei og jernbane, for vi så da vi overtok i 2013, at forfallet på jernbanen hadde økt i åtte år på rad. Forfallet på veiene hadde økt i alle årene. Vi reduserer forfallet på vei og på jernbane. Det er færre prosjekt som er forsinket nå, enn det var tidligere, men selv hos en borgerlig regjering dukker det av og til opp problem som vi ikke hadde forutsett.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Åsmund Aukrust (A) [13:11:02]: Et av de viktigste transportprosjektene i området vest for Oslo er utbyggingen

av E16 mellom Sandvika og Hønefoss. Strekningen Stortinget i dag går inn for, er en viktig del av denne strekningen i Bærum kommune. Dette er avgjørende for et område som er under stadig press, og det er bra at Stortinget i dag er klar til å fatte denne avgjørelsen. Den kommer ikke for tidlig; dette er et prosjekt som allerede har vært utsatt i flere år i forhold til det som har vært planlagt. Fra Arbeiderpartiets side må det understrekes i denne debatten at man nå ikke tåler nye forsinkelser, og at det som nå er tidsplanen, er nødt til å holdes, slik at det kan bli trafikkåpning i 2022.

Om lag halvparten av kostnadene for prosjektet skal tas av bilistene selv gjennom bompenger. Det er aldri populært å be om mer bompenger, men det er nødvendig for å finansiere prosjektet. Uten bompenger – ingen vei. Det er en erkennelse som nå også ser ut til å synke inn hos representantene fra Fremskrittspartiet.

«En gledens dag», hørte vi Fremskrittspartiet åpne med, når de går inn for et prosjekt hvor halvparten av pengene kommer fra bompenger. De lovet at når de kom i regjering, skulle alle bomringer fjernes. I stedet blir Solvik-Olsen den samferdselsministeren i historien som har krevd inn flest penger, og Fremskrittspartiets representanter fra Buskerud og Akershus bryter i dag et viktig valglofte når veiprosjektet i dag får nøyaktig like mye bompenger som planlagt.

Vi hørte statsråden skryte av at andelen av bompenger ikke er økt i dette prosjektet. Jeg tror de fleste av Fremskrittspartiets velgere så for seg noe helt annet, for Fremskrittspartiets velgere stemte for at alle bompengene skulle fjernes. De har grunn til å føle seg lurt og snytt. De har fått noe helt annet enn det de har stemt for. Fremskrittspartiet har lurt sine egne velgere og sagt at bompengene skal fjernes. Det har gitt dem selv posisjoner, men i posisjon har de gitt noe helt annet.

Dette må være det største løftebruddet gitt av noe parti noen gang, og dagens sak er nok et eksempel på det. Det bør velgerne ta med seg når Fremskrittspartiets representanter igjen skal møte velgerne til høsten. På meningsmålingen foretatt i Akershus nå i mars, har Fremskrittspartiet gått ned med nesten 5 pst. Det kan se ut som om velgerne vil straffe Fremskrittspartiet for deres mange løftebrudd.

Med de kommentarene sier vi fra Arbeiderpartiets side at vi er veldig fornøyd med at vi nå går inn for denne saken. Vi er fornøyd med at vi nå kommer i gang med prosjektet Bjørum–Skaret. Arbeiderpartiet ser fram til å følge arbeidet, og ikke minst ser vi fram til trafikkåpningen i 2022.

Tor André Johnsen (FrP) [13:13:47]: Jeg må bare si at jeg er litt imponert over SV, men imponert med negativt fortegn. De gir seg ikke i den iherdige kampen de har mot biler og bilister, og derfor må jeg nesten si jeg er imponert, for her er SV motstandere av at hytteturister, reiselig, næringsliv, alle som ferdes langs E16, skal komme trygt fram og komme raskere fram. Det synes jeg er mildt sagt oppsiktsvekkende, men det er vel det velgerne til SV ønsker å ha, de få velgerne som er igjen. Det er verdt å legge merke til.

Og jeg lurer litt på hva tankegangen til SV er: Én ting er at de kanskje er negative til bilen ut fra et forurensningsperspektiv, men når en ser at bilavgiftsendingene som vi har gjennomført, fører til at bilene nå blir mer og mer

miljøvennlige – det er flere elbiler, flere hybridbiler, utslippet i januar var på 83 gram, flere år foran det som ligger i klimaforliket – og at nyere biler vil bli enda mer miljøvennlige, hva er da problemet? Beklager, president, men jeg klarer ikke å se problemet i at bilistene og det norske folk kan komme trygt, raskt og effektivt fram på jobb eller på hytta. Det er ingen motsetning, enten tog eller bil. Vi trenger faktisk begge deler.

Så har jeg lyst til å si litt til saksordfører Sverre Myrli, som påpeker til ministeren at det er forskjell på E6 og E16. Ja, forskjellen er at veien går gjennom forskjellige områder, og at den ene har et 1-tall foran 6-tallet. Sverre Myrli og Arbeiderpartiet prøver å lage et stort nummer ut av kanskje ett års forsinkelse her, men prinsippet der er veldig viktig, når du vet at f.eks. E6 nordover gjennom Brumunddal – hvis jeg ikke husker feil, jeg var med og vedtok reguleringsplanen, det var i 2011 – ville gått ut på dato hvis gjeldende NTP, vedtatt av Sverre Myrli, skulle vært gjennomført. Det vil si at vi måtte begynt å regulere på nytt, og veien var heller ikke engang lagt inn i NTP-en. Da snakker du ikke om ett års forsinkelse, da snakker du om at den ikke engang er med i det hele tatt. Da er det mange, mange års forsinkelser! Det sier litt om hvordan Arbeiderpartiet prioriterer – eller hvordan Arbeiderpartiet *ikke* prioriterer.

Så et par kommentarer til bompengekritikken som kom opp her på sidelinjen i innspurten: Vi lever i et demokrati, og i et demokrati er det flertallet som bestemmer. Fremskrittspartiet har ikke flertall, det er vi ryddige og ærlige og redelige på, men vi kjemper fortsatt en iherdig kamp mot bompenger, vi jobber mot bompenger daglig. Ett eksempel her, som ministeren selv var inne på, er at vi dobler bomrabatten, fra 10 pst. til 20 pst., for dem som har brikke. Den statlige andelen har gått opp i bomprosjekter. Bompengandelen for bilistene har gått ned. I en sak vi kommer til å behandle etterpå, får en halv pris på sideveiene. Det hadde en aldri fått uten den kampen Fremskrittspartiet kjemper mot bompenger.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:16:52]: Bare noen refleksjoner rundt den debatten vi nå nettopp har opplevd.

Jeg synes det er veldig bra at en bygger ut E16. Nå pågår det over 60 store veiprojekter rundt omkring i landet. Det skjer fordi det bevilges mer penger over statsbudsjettet til veibygging nå enn noen gang før. Statsbudsjettet i Samferdselsdepartementet er på over 63 mrd. kr i 2017. Da vi overtok, var det på ca. 41 mrd. kr, justert opp fordi Kystverket kom inn i departementet. Det er en økning på over 50 pst.

Veksttakten de siste fire årene har vært langt høyere enn den var i de foregående åtte årene. Da er det litt rart å få kritikk for en påstand om forsinkelse – når vi vet at da 2013 var slutt, var det et tjuetall veiprojekter en kunne påpeke var forsinket, mens antallet nå er halvert og de forsinkelsene som er, stort sett skyldes ny informasjon om vanskelige grunnforhold og vanskeligere planløsninger enn det som var for, i liten grad mangel på penger. Det har vi også vist – vi har brukt veldig mye penger, veldig mye ekstra på vedlikehold for rett og slett å redusere forfallet på veiene.

Så opplever vi i denne sal at vi på den ene siden får kritikk for at veien ikke bygges raskt nok, selv om ingenting sannsynliggjør at den som kritiserer, ville gjort det raskere, snarere tvert imot. På den andre siden får vi kritikk fra den

samme rød-grønne konstellasjonen for at vi i det hele tatt bygger denne veien – denne veien burde vært helt unødvendig, for folk skal jo sykle og gå eller ta bussen i framtiden, selv om jeg vet at buss på denne ruten er en veldig lite komfortabel reiseøvelse for folk. En skal altså ikke gjøre det attraktivt å ta buss, men heller nekte folk å kjøre bil. Det synes jeg er en dårlig løsning. Men hvordan opposisjonen, som kritiserer her, i det hele tatt skal finne fram til en felles løsning, hadde vært interessant å vite.

Så ser vi at Arbeiderpartiet fortsetter kritikken for kritikkens del. De nærmest godter seg over at bilistene må betale bompenger. Ja, som FrP-er liker jeg det ikke, jeg har kjempet kampen for å redusere bompengandelen. Vi har vunnet fram på en del av disse prosjektene, men jeg aksepterer at stortingsflertallet har et annet syn.

Det interessante er at Arbeiderpartiet har stemt imot når regjeringen har foreslått å kutte bompenger. De har stemt imot når vi har foreslått å kutte bompenger i statsbudsjettet. Arbeiderpartiet har også foreslått å øke drivstoffavgiften langt utover det som har vært vedtatt i Stortinget. Arbeiderpartiet har foreslått høyere årsavgift enn det som nå er tilfellet, og høyere engangsavgift. Så gir en inntrykk av at bilistene bør være skuffet fordi Fremskrittspartiet sitter i regjering. De samme bilistene ville jo måttet betale det hvite ut av øyet om de hadde hatt Arbeiderpartiet som sin venn i Stortinget. Det hadde vært en kostbar affære.

Sverre Myrli (A) [13:20:13]: Jeg må jo si at det er litt oppsiktsvekkende at det ikke er mulig å få et eneste svar, et eneste synspunkt, på videre framdrift av forbindelsen nærmere mot Hønefoss.

Så må jeg bare si til representanten Johnsen, som framstilte det som om jeg hadde sagt at det er voldsomme forsinkelser, at det har jeg aldri sagt. Men på Bjørum–Skaret er det snakk om ett år – om det var mulig å komme i gang ett år tidligere. Det er på Bjørum–Skaret.

Så prøvde jeg, og jeg tror jeg var rimelig pedagogisk og sa det flere ganger, men nå gjentar jeg det en gang til, så representanten Johnsen kan få det med seg. Diskusjonen gjelder jo videre fra Skaret – om Sundvollen og til Hønefoss. Nå banker vi Bjørum–Skaret, så det er i orden. Men videre – der har ikke jeg sagt noe om at det blir forsinkelser. Jeg har stilt spørsmålet, og jeg viste til et sitat fra samferdselsministeren, ikke hvor som helst, fra Stortingets talerstol. Jeg stilte vel spørsmålet tre ganger, for han har altså sagt at det blir byggestart, at spaden går i jorda – jeg går ut fra at det er det samme som byggestart – i 2019. Jeg stilte spørsmålet, jeg tror det var tre ganger, men får ikke noe svar. I en situasjon der de fire partiene som nå har gjort opp Nasjonal transportplan, har vært land og strand rundt og presentert lekkasjer, får vi altså ikke en eneste kommentar fra noen av regjeringspartiene eller de to støttepartiene: Hva skjer videre med Skaret–Sundvollen–Hønefoss? Jeg synes ikke det hadde vært rart om Stortinget også kunne fått et snev av den informasjonen vi har kunnet lese i lokalavisene.

Samferdselsministeren snakker om at det er store forsinkelser og vanskelige grunnarbeider. Jeg står her med et brev fra Rådet for Ringeriksregionen. Det er underskrevet av ordførerne i Jevnaker, Hole og Ringerike. Så vidt jeg vet, er det både rød farge og blå farge på partiboka til dem som er ordførere der. Der står det:

«Ifølge lederen for fellesprosjektet Ringeriksbane/

E16 Morten Klokkeveen «ligger de *foran* tidsplanen for reguleringsplanleggingen, og det vil være fullt mulig å starte arbeidet i marken i 2019».

Jeg går ut fra at de ordførerne ikke feilinformerer i det de skriver.

Samferdselsministeren skyver altså Vegvesenet foran seg når han sier at det er problemer med planarbeidet. Jeg tror ikke det er sant. Jeg tror samferdselsministeren har kommet til erkjennelsen av at også han har begrenset med penger. Når pengesekken er for liten, må han utsette prosjekter, og jeg tror bare vi kan slå fast at det blir ingen byggestart på Ringeriksbanen i 2019, dessverre.

Nikolai Astrup (H) [13:23:28] (komiteens leder): Representanten Myrli har sikkert fått med seg den kritikken som vi har blitt utsatt for av hans kollega Dag Terje Andersen for å komme med for mange detaljer om saker som ennå ikke er fremlagt for Stortinget. Derfor er det kanskje betimelig å si at detaljene om Skaret–Hønefoss, som han etterlyser, vil komme i Nasjonal transportplan, som legges frem før påske.

Jeg lyttet imidlertid nøye til statsrådets svar, og jeg mener han besvarte representanten Myrlis spørsmål flere ganger, så jeg oppfordrer representanten Myrli til å lese referatene fra dagens debatt for slik å få klarhet i det han lurte på. Men summa summarum er det slik at vi nå får både firefelts motorvei og jernbane fra Sandvika til Hønefoss. Det er til glede for svært, svært mange mennesker, og vi får det raskere enn det den rød-grønne regjeringen la opp til. Det er det også god grunn til å glede seg over for de mange som bruker denne veien hver eneste dag, og for de mange som ønsker å komme raskere frem med jernbane på en klimavennlig og behagelig måte fra Oslo til Hønefoss, uten å måtte kjøre omveien om Drammen, slik man må i dag.

Så det er mye å glede seg over, og det er bra at det er bred enighet om den diskusjonen vi egentlig har i dag, nemlig diskusjonen om Bjørum–Skaret, hvor spaden settes i jorden om ikke så altfor lenge, og vi kan glede oss over en ny, effektiv vei.

Sverre Myrli (A) [13:25:31]: Jeg skjønner at heller ikke Astrup vil høre på hva jeg sier, og heller ikke gi meg et svar. Men da kan jo representantene her i Stortinget fra de fire partiene som står bak det som nå visstnok skal komme på onsdag, framlegget av forslag til Nasjonal transportplan, iallfall høre på lokale partifeller fra de fire partiene. Jeg har registrert ting gjennom lokalpressen, men som sagt, det er jo ikke mulig for oss å debattere dette på noen annen måte før vi har sett dokumentet. Det er derfor jeg har prøvd å få svar på spørsmålene her i dag: Hva ligger i avtalen, og når blir det byggestart på Ringeriksbanen og E16? Men vi har altså ikke fått svar.

Men til poenget mitt. De kunne iallfall høre på de lokale partifellene, for jeg har registrert gjennom avisene at det er svært mange i de fire partiene som er misfornøyd med det som nå visstnok skal legges fram på onsdag. Jeg nevnte ordførerne i regionen, men jeg kan jo henvise til et annet brev. Det er et brev fra tre innleide planleggingsfirma, et brev av 20. mars 2017, der det heter: «Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. Kraftig reduksjon i bemanning grunnet budsjettstjasjonen.»

Den 20. mars – altså et ganske nytt brev. Så dette er ikke noe Sverre Myrli eller andre har funnet på. Dette er en stor debatt som foregår i distriktet, en stor debatt i hele Ringeriksregionen, hvor en er bekymret for framdrifta for Ringeriksbanen og E16 videre fra Skaret til Hønefoss. Jeg vil understreke at jeg håper at alle vil jobbe for så rask framdrift som mulig, men det er altså ikke jeg som har funnet på usikkerheten som har oppstått. Den er det regjeringen og representanter fra de fire partiene som står bak det som visstnok kommer på onsdag, som har skapt. Så da tenkte jeg at vi kunne prøve å bruke denne anledningen to dager før den planen skal presenteres – siden vi har starten på vegprosjektet, første lenken, til behandling her i dag, og det er en sammenheng her – til å få en debatt om videre framdrift i saken. Men det skjønner jeg altså at vi ikke får, og ikke engang helt konkrete spørsmål om når spaden går i jorda, når det blir byggestart, får vi svar på. Jeg håper virkelig at det som kommer på onsdag, er offensivt og bra, men da må det altså komme noe helt annet enn det som så langt har vært lekkasjene i lokalpressen.

Nikolai Astrup (H) [13:28:21]: Jeg skjønner at representanten Myrli aller helst vil diskutere Ringeriksbanen og Skaret–Hønefoss i dag, men det er ikke den saken vi har til behandling. Jeg kunne godt tenke meg å holde innlegg om mange andre veistrekninger som vi ikke har til behandling akkurat nå, men jeg har ikke tenkt å gjøre det, av respekt for salen og for Stortinget. Når vi har debatt om Bjørum–Skaret, har vi altså ikke debatt om Ringeriksbanen, men om Bjørum–Skaret.

Når det gjelder å skape usikkerhet, bare for å ta det: Den usikkerheten som Arbeiderpartiets medlemmer i lokallaget i Oslo har skapt om utbyggingen av E18 Vestkorridoren, som jo også kan sies å være et prosjekt som henger sammen med Bjørum–Skaret, er – kan man si – langt større enn den usikkerheten som måtte være skapt om Skaret–Hønefoss og videre.

Og de svarene representanten Myrli ber om, har han allerede fått – og vil få ytterligere utdypet når Nasjonal transportplan legges frem om kun veldig kort tid.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

Sak nr. 5 [13:29:34]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm i Nord-Trøndelag, justert innkrevjingsopplegg E16 Kongsvinger–Slomarka og auka kostnadsramme E6 Helgeland nord (Innst. 226 S (2016–2017), jf. Prop. 56 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Tor André Johnsen (FrP) [13:30:45](ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for godt arbeid og godt samarbeid om denne saken, eller det er kanskje bedre å si disse sakene, det er jo fv. 17/fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm, endrede bomtakster på sideveiene på E16 Kongsvinger–Slomarka og økt kostnadsramme for E6 Helgeland nord vi behandler.

Fylkesvei 17 er hovedveien mellom Steinkjer og Namsos. Sammen med fv. 720 knytter fv. 17 sammen Innherredskommunene og kommunene på Fosen og i Namdalen.

Finansieringen er basert på fylkeskommunale midler og bompenger. Anleggsstart blir 2017 og åpning for trafikk i 2019. Fylkesvei 17 har dårlig standard. Tungtrafikkandelen på strekningen er 13–16 pst. Generelt sett er det en dårlig standard med dårlige eller ingen tilbud for syklende og gående. ÅDT-en varierer fra 1 400 til ca. 4 100, og det er en lav ÅDT, egentlig en veldig lav ÅDT for å kunne bompengefinansiere veien. Den årlige trafikkveksten antas å bli rundt 1 pst. – jeg vil si at det kan virke noe lavt. Som jeg påpekte tidligere i denne sal, viser nyere tall at trafikkveksten faktisk øker mer når man får en trygg, sikker og ny vei å kjøre på. Men det er gjeldende NTP som legger føringer der, og den sier at mellom 1 og 1,6 pst. er det som skal være malen.

Det lokalpolitiske vedtaket tilsier her at det skal være bompengefinansiering. Det har Fremskrittspartiet stemt imot. Det skal være 50 pst. fylkeskommunale midler og 50 pst. bompengefinansiering. Men det gledelige er at bompengerabatten for dem som har brikke, også her doubles, fra 10 til 20 pst. En annen ting som er viktig å påpeke, er at hvis økonomien i prosjektet blir dårlig, kan innkrevingsperioden økes til 20 år – forlenges med 5 år, fra 15 til 20. Det kan være et klokt tiltak. Eller det kan også være en økning i bomsatsen.

Jeg tror det er viktig å påpeke at erfaringsmessig vil lavere markedsrente eller binding av rentenivå, slik som også flertallet i komiteen har påpekt og ønsker, kunne gi en lavere rente enn beregningsteknisk rente, som i dag er på 5,5 pst., noe som igjen kan føre til en lavere bomtakst og raskere nedbetaling, og kanskje også generere økt trafikk, slik vi har sett på flere veistreknings, som bl.a. E18.

Når det gjelder E16 Kongsvinger–Slomarka, er det nå innført halv pris i bommene på sideveiene. Det er en hyggelig gladsak. Men når det gjelder merknaden fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, prøver man der å skape et inntrykk av at regjeringspartiene og representanter fra regjeringen har bidratt til å skape forvirring om bompengeinnkrevningen på sideveiene. Det vil jeg ta sterkt avstand fra. Jeg synes nesten det er litt frekt å påstå det. Enten kjenner ikke Arbeiderpartiet og Senterpartiet saken, eller så har de tydeligvis ikke satt seg inn i hva som har foregått her. Her har regjeringen holdt på i tre år med å prøve å få til en løsning. Det forutsetter enighet med fylkeskommunen, og hvis fylkeskommunen ikke er enig, blir det ingen løsning. Så her har faktisk regjeringen vært veldig tålmodig. Ministeren har foreslått flere forskjellige løsninger: å flytte bommer, fjerne bommer, reduserte bomtakster. Det var til slutt redusert bomtakst – halv pris, 50 pst. reduksjon – som det endelig ble enighet om, lokalt og med regjeringen. Så det er positivt. Halv pris – det er en gledelig dag for bilistene. Trafikkprognosene på E16 tilsier også lav økning – 1–1,6 pst. Det vil vi også tro er noe kunstig lavt, så det kan bli høyere.

Når det gjelder E6 Helgeland nord – Bolna–Korgen – har det vært en økt kostnadsramme, en økning på i overkant av 600 mill. kr. Det er viktig at omfanget av utbyggingen reduseres, slik at kostnadsrammene ikke overskrides. Økningen av den statlige andelen og økningen av bompenger kommer til å bli fordelt slik som det ligger i fordelingsnøkkelen, dvs. ca. 80 pst. statlig andel, stor statlig andel, og ca. 20 pst. bompengandel. Det er viktig at det blir satt av litt ekstra midler til, som jeg sa i stad, kostnadsøkningen nå, så man kan få dekket det. Lavere rente vil faktisk kunne føre til at man får inn mer penger i prosjektet, basert på at den beregningstekniske renten er høyere enn det som brukes som markedsrente.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Karianne O. Tung (A) [13:36:13]: Det er langt, dette landet vi bor i. Og det bor folk overalt. Det er et resultat av en villet politikk fordi ressursene vi lever av, finnes i havet, i skogen og i jorda. Oppdrettslaksen begynner ofte sin ferd mot markedet på en fylkesvei, ikke en riksvei.

Etterslepet på fylkesveiene er nå dobbelt så stort som på riksveiene, og det er 50 pst. større sannsynlighet for å bli drept eller hardt skadd hvis en kjører på en fylkesvei framfor en riksvei. Det er ikke akseptabelt.

Jeg er derfor glad for, på vegne av mine kollegaer i Nord-Trøndelag, som lenge har arbeidet for å få utbedret og lagt om fv. 17 og fv. 720 mellom Steinkjer og Namsos inkludert Malm, at vi endelig i dag kan få vedtatt bompengeproposisjonen, trinn 1, i Stortinget. Nordtrønderne har ventet lenge på dette. Jeg håper de ikke må vente like lenge på å få vedtatt trinn 2.

Mange av de ressursene Norge trenger, finnes i nettopp denne regionen, og det har vært problematisk at dagens fv. 17 mellom Dyrstad og Sprova har dårlig standard. Veien er smal med mange avkjørsler, og den er svingete og uoversiktlig. Dette skaper ulemper for tungtrafikken, og det skaper delvis trafikkfarlige situasjoner, spesielt for gående og syklende. På de strekningene som nå skal utbedres og legges om, er det fra 2005 til 2015 registrert totalt 40 ulykker med personskade, hvorav dessverre 3 dødsulykker.

Situasjonen for fv. 17 og fv. 720 har derfor lenge vært prekær. Og i februar i år uttalte til og med stortingsrepresentant Elin Rodum Agdestein fra Høyre i Nord-Trøndelag med lettelse og stor glede at endelig, nå kommer bompengeproposisjonen for fv. 17 og fv. 720. Arbeiderpartiet ønsker ikke å bidra til mer trening enn det som har vært i saken. Etter vedtaket i dag kan spaden for prosjektet settes i jorda i år, slik at veien står ferdig i 2019.

Prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka i Hedmark ble åpnet for trafikk allerede høsten 2014, og prosjektet er delvis finansiert med bompenger. Arbeiderpartiet tar i dag til orientering den diskusjonen som i ettertid av trafikkåpningen har vært mellom lokale myndigheter og departementet, og for så vidt også Stortinget, når det gjelder justert innkrevingsopplegg for strekningen. Vi støtter forslaget til det justerte innkrevingsopplegget, men vil påpeke at det er noe uheldig at det justerte innkrevingsopplegget i lokalpressen ble annonsert å skulle innføres fra 27. mars – uten at saken enda hadde vært behandlet i Stortinget.

Til slutt til kostnadsøkningen på E6 Helgeland nord. Arbeiderpartiet motsetter seg ikke den foreløpige løsnin-
gen i den fremlagte proposisjon, men vi vil samtidig un-
derstreke det samme i dag som vi uttalte allerede i desem-
ber i forbindelse med behandlingen av inneværende års
statsbudsjett. Det er viktig at opprinnelig omfang og fram-
drift på utbyggingen opprettholdes, og at regjeringen må
jobbe videre med å finne en omforent løsning med lokale
myndigheter før man endelig tar stilling til omfanget av ut-
byggingen og kostnadsrammen i prosjektet. Dette må selv-
følgelig gjøres tidnok til at man kan gjøre nødvendige re-
forhandlinger med entreprenør i henhold til kontrakt.

Hvis regjeringen velger å gå inn for å redusere prosjek-
tet vesentlig, er ikke det akkurat i tråd med lovnader fra
Fremskrittspartiet og Høyre om mer helhetlig og sammen-
hengende utbygging – spesielt med tanke på at det nå er ut-
styr og personell tilgjengelig. Siste frist for å få dette av-
klart i henhold til kontrakt er september 2017, tilfældigvis
akkurat samtidig som en annen viktig kontrakt skal avkla-
res – nemlig velgerkontrakten mellom innbyggerne og de
politiske partiene.

Helge Orten (H) [13:40:23]: Saksordføreren har på
en god måte redegjort for de forskjellige prosjektene som
inngår i denne proposisjonen, så jeg skal knytte noen
kommentarer til de enkelte.

Fylkesvei 17 er hovedveien mellom Steinkjer og Nam-
sos. Sammen med fv. 720 knytter fv. 17 sammen Innher-
redskommunene og kommunene på Fosen og i Namdalen
og er viktig både for verdiskaping og utvikling. Standar-
den på fylkesveien er ikke tilfredsstillende, og etter initia-
tiv fra lokale myndigheter er det laget et forslag til en etap-
pevis utbedring av disse to fylkesveiene.

Finansiering av trinn 1 er basert på fylkeskommunale
midler og bompenger, der bompengandelen utgjør
50 pst., i tråd med lokalpolitiske vedtak. Det blir lagt opp
til anleggsstart i 2017, med åpning for trafikk i 2019. Dette
er en vei som har relativt høy andel tuntrafikk, og det
mangler tilbud for både gående og syklende. Slik sett er
dette et godt prosjekt både for framkommeligheten og for
trafikksikkerheten.

Også i dette prosjektet er det rimelig å anta at markeds-
renten vil kunne bli lavere enn den beregningstekniske
renten. Det gir en mulighet for å redusere takstene om det
er lokal interesse for det, eller prosjektet kan bli betalt ned
raskere enn forutsatt. Det er også lagt opp til et passerings-
tak i takstgruppe 1, som er særlig viktig for dem som bru-
ker veien mest.

Prosjektet E16 Kongsvinger–Slomarka i Hedmark er
tidligere behandlet i Prop. 104 S for 2010–2011 og i
Prop. 32 S for 2014–2015. Jeg er godt fornøyd med at man
nå er kommet fram til en løsning der bomtakstene på side-
veiene blir halvert. I utgangspunktet er det grunn til å være
forsiktig med bom på sidevei av hensyn til lokaltrafikken,
samtidig som det må gjøres konkrete vurderinger i hvert
enkelt tilfelle. Det er gjort her, og man er kommet fram til
en løsning med halv takst. Det er også gledelig at unntak-
sordningen for dem som bor på Galterud og Fulu, blir vi-
dereført.

Når det gjelder prosjektet E6 Helgeland nord, viser det
seg at kostnaden blir høyere enn først antatt. Prognosen for
sluttkostnaden er nå økt til 2,4 mrd. 2017-kroner. Sam-
menlignet med opprinnelig kostnadsramme er dette en øk-

ning på nærmere en halv milliard kroner. På lik linje med
for tilsvarende prosjekt, og for så vidt i tråd med Stortin-
gets vedtak, er det forutsatt at kostnadsrammen skal over-
holdes, og at overskridelser skal dekkes inn med reduksjo-
ner i det samlede utbyggingsprosjektet. Vurderinger viser
at det er mulig å refinansiere kostnadsøkningen knyttet til
utbedring av delstrekningen Raudfjellfors–Krokstrand
uten å øke de statlige bevilgningene, men ved å benytte det
handlingsrommet lavere lånerente gir. Det er positivt og
gjør at dette prosjektet kan gjennomføres som planlagt.

For å tilpasse totalprosjektet til kostnadsoverskridelser,
slik vi ser i dette prosjektet, foreligger det en opsjon på å
avbestille arbeidet på delstrekningene Krokstrand sentrum
og Krokstrand–Bolna. Fristen for å ta i bruk opsjonen og
eventuelt avbestille arbeidet på disse delstrekningene går
ut i september 2017. Regjeringa anbefaler at vi avventer
behandlingen av Nasjonal transportplan nå i vår før det blir
tatt stilling til om opsjonen skal benyttes. Det er etter vår
oppfatning en god strategi og gir Stortinget en mulighet til
å se dette i en helhetlig sammenheng, noe det også er tid til.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:44:00]: Som saks-
ordføreren har gjort rede for, handler denne saken om fv.
17 og fv. 720 i Steinkjer og Verran kommuner i Nord-
Trøndelag. Dette er to veier som binder sammen Innher-
redskommunene og kommunene på Fosen og i Namdalen.
Dette er viktige veier for utvikling og verdiskaping i regi-
onen.

Ny og utbedret vei på fv. 17 og fv. 720 Dyrstad–
Sprova–Malm vil gi bedre og mer effektiv framkommeli-
ghet. Reisetiden langs fv. 17 reduseres med flere minutter,
mens reisetiden mellom Asp og Malm reduseres med opp-
til åtte minutter, faktisk hele 40 pst. redusert reisetid på
denne strekningen.

Men vel så viktig som redusert reisetid er at vi nå får
langt bedre trafikksikkerhet. Med dette får vi en langt tryg-
gere vei, og i tillegg blir miljøet langs dagens vei bedre. Ny
fv. 17 på sørsiden av Hjøllbotn vil avlaste Vellamelen sen-
trum for mye tuntrafikk. Det er dårlig standard på dagens
vei. På strekningen Dyrstad–Østvik er veien smal med
mange avkjørsler, og på nordsiden av Hjøllbotn er veien
svingete og uoversiktlig. Dette er trafikkfarlig, og dessver-
re har det vært altfor mange ulykker, også med tragisk ut-
fall. Trafikksikkerhet må alltid ha høy prioritet, og ny vei
er derfor viktig å få på plass, sånn at både privatbilistene
og tungtransporten kan få en tryggere reisehverdag.

Kristelig Folkeparti støtter prosjektet, og det gjelder
også det øvrige som det gjøres rede for i proposisjonen,
knyttet til justert innkrevingsopplegg for E16 i Hedmark
og E6 Helgeland. Jeg viser ellers til saksordføreren gode
gjennomgang.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:46:14]: Jeg er glad
for at Stortinget nå gir sin tilslutning til en rekke ulike vei-
saker, både veiprojekter der en skal bygge nytt, veipro-
sjekter som er under utarbeidelse, og reduksjon av bom-
pengebelastningen for bilister enkelte steder.

Når det gjelder utbygging av fv. 17/fv. 720 Dyrstad–
Sprova–Malm, er det en strekning der det er behov for ut-
bedring. Etter initiativ fra lokale myndigheter er det utar-
beidet forslag til utbedring av fylkesveien mellom Stein-
kjer og Namsos og omlegging av fylkesveien i ny trasé fra
krysset med fv. 17 til Malm i Verran kommune. Det er lagt

opp til etappevis utbygging med utbedring og ombygging av fv. 17 på strekningen Dyrstad–Sprova–Malm og omlegging av fv. 720 til Malm i første trinn. Trinn 2 vil bli omfattet av tiltak på fv. 17 videre nordover fra Sprova til Namsos. Denne proposisjonen gjelder altså trinn 1. Finansieringen er basert på ønsket en har hatt lokalt om 50–50 femti-fordeling mellom fylkeskommunale midler og bompenger. Det legges opp til byggestart nå i 2017 med åpning for trafikk i 2019.

Vi har merket oss merknader fra en del av partiene, som påpeker at bompengebelastningen her kan oppfattes som urimelig for enkelte. Vi legger også merke til at en peker på at reell lånerente bør legges til grunn, slik at bompengebelastningen blir så liten som mulig. Partiene kan være uenige om måten vei finansieres på, men jeg tror alle her er enige om at når vei først bygges, er det et gode for lokalsamfunnet.

Nettopp det å prøve å redusere belastningen med hensyn til bompenger er noe av det som ble tatt opp i prosjektet på E16 som åpnet høsten 2014. Der har regjeringen allerede gjort noen justeringer, som gjør at folk som bor på Galterud og Fulu har fått en unntaksbestemmelse. Nå går en videre og halverer prisen på bomstasjonene som er på sideveiene her. Det er også en del av det å sørge for at når folk først kjører på ny vei, vil aksepten – selv om en er imot bompenger – være større der, mens aksepten vil være veldig liten for å betale bompenger på eksisterende veier. Vi gjør dette i en prøveperiode på ett år sammen med de lokale myndigheter for å se hvordan det utvikler seg, og for å ivareta flest mulige hensyn. Så vil vi sette oss ned og gjøre en evaluering. Målet er selvsagt å kunne ha den ordningen videre.

Jeg registrerer at Arbeiderpartiet og Senterpartiet synes dette er uryddig og skaper forvirring rundt bompenger på sideveier. Det forundrer meg ikke all den tid Arbeiderpartiet og Senterpartiet har hatt som vane bare å innføre bompenger uten noen som helst omsorg for dem som kjører på veiene. At det å få en rabatt i en bomstasjon kan oppleves som forvirrende for Arbeiderpartiet, forundrer meg ikke. Jeg synes allikevel at det er noe som er bra, og vi vil helst prøve å gjøre mer av det. Så registrerer jeg at Arbeiderpartiet og Senterpartiet som regel pleier å protestere på dette. Det skal ikke stoppe regjeringen fra å gjøre bompengene mindre belastende for innbyggerne.

Den tredje saken er prosjektet E6 Helgeland nord, et veldig viktig veiprojekt. Etter å ha kjørt hele strekningen sommeren 2014 er det ikke tvil om at strekningen trenger utbedring. Jeg er også veldig glad for – etter å ha diskutert dette i mange, mange år under ulike regjeringer – at disse veistrekningene faktisk blir utbedret. Både for strekningen på Helgeland nord og Helgeland sør kommer det penger til i 2017. Veiprojektene er allerede under bygging. Det skal bare i 2017 brukes nesten 1 mrd. kr på denne strekningen. Jeg har registrert at lokale arbeiderpartipolitikere mener at regionen er glemt. Da tenker jeg det er greit å minne om at den milliarden som kommer bare i 2017, er mer enn det som kom i nesten åtte rød-grønne år før det. Det viser at regionen i høyeste grad er husket. Det som er utfordringen, er at det er en kostnadsøkning i prosjektet på nesten en halv milliard kroner. Det er penger vi må håndtere. Derfor jobber regjeringen, og vi skal jobbe videre med forslaget fra Arbeiderpartiet – et unødvendig forslag all den tid regjeringen allerede er på ballen. Men vi må jobbe videre for

å se på hvordan vi kan få kostnadsoverskridelser ned, hvordan vi sammen med entreprenører, lokale myndigheter og vegvesen kan finne løsninger som gjør at en kan få fullført veien best mulig innenfor de kostnadsrammene Stortinget har gitt oss. Nå har vi funnet en løsning som gjør at en parsell til garantert inkluderes i prosjektet. Så jobber vi videre med de to siste, men vi må som sagt forholde oss til de vedtak som Stortinget fatter.

Alt i alt betyr dette bedre vei i mange deler av landet, og det kommer i tillegg til de over 60 veiprojektene som allerede er under arbeid. Det betyr at om en reiser på norgesferie i sommer, vil en kunne glede seg over gravemaskiner og folk i gule vester mange steder.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Eirik Sivertsen (A) [13:51:32]: La meg starte med å bemerke at hvis statsråden var så bekymret for at det var for mye bompenger, kunne han bare la være å legge fram bompengeproposisjoner i Stortinget – hvis han mener det er feil politikk.

La meg snakke om E6 Helgeland nord, der en samlet komité har gitt uttrykk for viktigheten av å gjennomføre hele prosjektet, og som jeg forstår at statsråden deler oppfatningen om. Statsråden var i sitt innlegg inne på at han vil jobbe videre med lokale og regionale myndigheter og entreprenører for å finne en løsning på hvordan man skal få gjennomført dette prosjektet – hele prosjektet – slik det var planlagt opprinnelig. Vi har hastverk. Opsjonen går ut, som det ble sagt fra talerstolen her tidligere, i september i år. Da blir mitt spørsmål: Hvordan vil statsråden jobbe for å sikre at det ikke påløper unødvendige kostnader eller forsinkelser, og at man kan finne en løsning sammen med lokale og regionale myndigheter før september 2017?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:52:33]: Jeg vil jobbe sånn som jeg har gjort allerede, nemlig ha kontakt med lokale ordførere, lokale myndigheter, lokalt vegvesen og entreprenørene, nettopp fordi det er den måten en finner løsninger på. Å sørge for at embetsverket i departementet sammen med Vegvesenet jobber med de lokale aktørene er måten en finner disse løsningene på. Det er for meg ganske innlysende. Vi har allerede hatt mye kontakt. Jeg har tenkt meg opp for å se på prosjektet i løpet av denne sommeren, nettopp også for å være til stede og diskutere om det er løsninger som en tenker kan være aktuelle lokalt, men som det kan være strid om – uten at jeg nå vet om det finnes noe sånt.

Det er også veldig spennende at Arbeiderpartiet sier at hvis regjeringen er imot bompenger, er det bare å framlegge veiprojekter uten bompenger. Det er litt rart da at når regjeringen har foreslått å kutte bompenger, stemmer Arbeiderpartiet imot. Når man har foreslått å legge bompenger inn i statsbudsjettet for å redusere bompengandelen, stemmer Arbeiderpartiet imot. Det hadde vært veldig interessant å høre hva Arbeiderpartiet mener av og til – ikke bare hva slags kritikk de har mot andre partier. Er Arbeiderpartiet for å kutte bompenger? Er det noe en vil prioritere? Det kunne vært interessant om Arbeiderpartiet sa noe om det selv.

Eirik Sivertsen (A) [13:53:38]: Når det gjelder bompenger, har statsråden valgt å framsette en lang rekke

bompengeproposisjoner. Vi må anta at det er et uttrykk for den politikken statsråden faktisk fører. Vi har støttet de bompengeproposisjonene som er lagt fram.

Statsråden var ikke veldig tydelig på hvilke løsninger han ser for seg for å få på plass før september det som gjelder E6 Helgeland nord. Her foreligger det flere lokale initiativ. Kommunestyret i Rana har behandlet saken og debattert den. I disse dager ligger tilsvarende sak i fylkestinget i Nordland. Spørsmålet blir: Vil statsråden lytte til de ideene og forslagene til løsning som er framsatt lokalt, eller har statsråden andre løsninger for å sikre at han innfrir Stortingets ønske om at hele dette prosjektet blir utbygd?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:54:29]: Denne regjeringen praktiserer en politikk der vi lytter til lokale innspill. Det ville vært rart om en ikke gjorde det. Så det er litt rart, egentlig, å få et slikt spørsmål, for det kan jo tyde på at andre regjeringer har hatt en annen tilnærming.

Vi kommer i alle fall til å lytte til både lokale politikere, entreprenører, næringslivsfolk, lastebilsjåførere, Vegvesenet, gravemaskinførere – hva det skal være – nettopp fordi de gjerne har summen av en kompetanse som er langt mer enn det enkeltpersoner har, og det er det vi trenger for å finne løsninger. Når jeg reiser opp for å besøke dem, og når jeg har dem på mitt kontor, er det nettopp for å få disse erfaringene og lete etter løsninger.

Så er det også litt rart – for å gå tilbake til bompengene igjen – at Arbeiderpartiet nok en gang prøver å gi inntrykk av at de mer enn gjerne er med på å kutte bompenger, når vi vet at når Stortinget får saker fra regjeringen til behandling som innebærer forslag om å kutte bompenger, er Arbeiderpartiet imot. Så igjen hadde det vært interessant å høre om Arbeiderpartiet har egne standpunkt, eller om hele stortingsperioden kun handler om å kritisere andres standpunkt uten å mene noe selv. Vil Arbeiderpartiet være med på å redusere bompengandeler når prosjektene foreslås?

Karianne O. Tung (A) [13:55:40]: Fylkesrådet og fylkestinget i Nord-Trøndelag har jobbet lenge for å få opprustet fv. 17 i fylket. Allerede på nyåret i 2016 hadde daværende fylkesråd fra Høyre et møte med undertegnede om at Stortinget måtte behandle bompengeproposisjonen for fv.17 før sommeren 2016 for å holde framdrift i prosjektet. Nå står vi her, i denne sal, ett år etterpå. Vi har bompengeproposisjonen her, men det er en kjensgjerning at denne bompengeproposisjonen har ligget uforholdsmessig lenge og ventet i departementet før Stortinget har fått mulighet til å diskutere den. Da er egentlig mitt spørsmål til statsråden: Hvorfor har statsråden brukt så lang tid på akkurat denne fylkesveien?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:56:23]: Jeg kan forsikre om at proposisjoner ikke ligger og dveler i departementet. Det er prosesser rundt dem som av og til er prosesser som har vært etablert for lenge siden, under ulike regjeringer, men som handler om kvalitetssikring. Dette prosjektet er så pass stort at en har såkalte kvalitets-sikringsprosesser rundt det, og det er ting som vi må forholde oss til. Hvis ikke kan en være ganske sikker på at partifeller av representanten Tung vil ta meg inn i en kontrollkomité for å spørre hvorfor vi ikke har fulgt normal prosedyre.

Jeg er glad for at vi nå har prosjektet her, at vi får vedtatt det, og at vi kommer i gang med bygging. Denne regjeringen sier ikke nei til veiprosjekt. Vi har opplevd tidligere i dag at andre regjeringskonstellasjoner er imot veiprosjekt, men ingen trenger å være tvil om at regjeringen og borgerlig side mener det er fornuftig å bygge mer vei.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:57:24]: Det er positivt at statsråden går i dialog med både entreprenører og de berørte kommunene for å finne løsninger for de siste prosjektene, både Krokstrand, Krokstrand–Bolna og trafikk-sikkerhetstiltakene i Hemnes og Rana. Det er nødvendig hvis vi skal få en skikkelig helhetlig utbygging. Men en forutsetning for hele prosjektet E6 Helgeland var at man skulle bygge ut fra Nord-Trøndelag grense til Saltfjellet, og det mangler fortsatt en parsell som var en del av forutsetningen, og forutsetningen var at en skulle være ferdig innen 2020 med hele strekningen. Jeg ser at diskusjonene går ganske kraftig på Helgeland om hvorvidt det er realistisk mulig å få til. Hvordan vil statsråden sikre at man får en helhetlig utbygging av hele strekningen? Da spør jeg også om den parsellen som vi ikke vet nok om nå, Brenna–Brattås–Lien, som også ligger inne som en viktig del.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:58:24]: Det er litt interessant når rød-grønne politikere påpeker veiprosjekt som ikke er blitt fullført – veiprosjekt som lå inne i forrige Nasjonal transportplan uten at en kom i gang med dem, og nå er det plutselig krise når dagens regjering bruker 1 mrd. kr, og det ikke er nok. Det vitner litt om ulik standard for hva en selv har levert, og hva en forventer at andre skal levere. Vi klarer ikke å løse alle problem på få år, men ser en rundt på veinettet, ser en at det bygges mer nå enn noen gang før, og det vedlikeholdes mer nå enn noen gang før. Oppsamlet etterslep etter mange år med både rød-grønn regjering og andre regjeringer begynner nå å bli tatt ned, for vi ser på infrastruktur som en viktig del av samfunnets funksjoner, i byer, i tettsteder og på landsbygda – nord, sør, øst og vest.

E6 Helgeland nord og sør får nesten 1 mrd. kr bare i 2017. Så ligger de andre strekningene inne. Nå skal vi behandle Nasjonal transportplan i denne sal om et par måneder. Den legges fram på onsdag, og der er det naturlig å se på helheten i dette.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:59:29]: Jeg minner statsråden om at litt av den situasjonen vi har kommet opp i, skyldes jo at regjeringen trakk tilbake den proposisjonen som ble lagt fram i 2013, som forsinket prosjektet, og som dermed førte til at vi fikk en litt annen situasjon på E6 Helgeland nord enn det vi kunne ha hatt. Så er jeg glad for at statsråden antyder at vi skal lese i NTP om Brenna–Brattås–Lien, men vil statsråden sikre at vi får en helhetlig utbygging av hele strekningen innen 2020?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:00:00]: Nå bygges det ut mange, mange mil – ja, nesten titalls mil med vei på Helgeland. Jeg tror alle som kommer til å kjøre der i sommer – fantastisk sted å feriere – vil oppleve at det skjer mye mer nå enn det har skjedd noen gang før. Det at rød-grønne politikere lokalt prøver å skape negativitet rundt dette, sier vel mer om en valgkamp enn om realiteter.

Jeg registrerer også at Senterpartiet nå er kritisk til at vi brukte litt tid høsten 2013 på å bearbeide stortingsproposisjonen om E6 Helgeland nord. Vel, for bilistene som kjører den strekningen, er resultatet at staten tar over 300 mill. kr mer av regningen. Det er en bomstasjon mindre, det er lavere takster. Vi har tidligere sett at lave bompenger ikke er noe som opptar rød-grønne politikere, men det opptar faktisk mange bilister. Da synes jeg det er fornuftig at vi brukte litt tid på å gjøre bomprosjektet bedre for bilistene enn det de rød-grønne hadde valgt, og så er det ikke det som er problemet, slik kostnadsveksten har vært. Det er helt andre ting enn de månedene vi brukte høsten 2013.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

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

Sverre Myrli (A) [14:01:23]: Jeg tror kanskje dette blir litt reprise på en debatt som har vært mellom meg og Johnsen tidligere, angående bompenger på sidevegnett. Bare for å slå det fast: Det er ingen som ønsker bompenger på sidevegnett hvis en kan unngå det. Poenget mitt – og jeg tror jeg har sagt det før fra denne talerstolen – er at det må vurderes i hvert enkelt tilfelle, og en må gå inn og finne løsninger i hver enkelt bompengesak. Hvis en ikke har bompenger på sidevegnett, kan en ofte komme i en situasjon hvor trafikken øker betydelig på sidevegnett – kanskje gjennom boligområder og andre områder der det ikke er ønskelig med mer trafikk.

Jeg gjentar det som jeg har sagt før, og som jeg tror det egentlig er bred enighet om i denne salen, at det må en se på i hvert enkelt tilfelle og finne løsninger hvor en ivaretar dem som ikke kjører på og ikke får glede av en ny veg, slik at de unngår å betale bompenger – så langt det er mulig, samtidig som det heller ikke er ønskelig med mye trafikk på lokalvegnett. Men ingen vegprosjekter er like, og ikke noen lokalvegnett er like, så dette må det finnes løsninger på fra sak til sak.

Jeg tror nok ikke det er å ta for sterkt i å si at det har hersket forvirring om hva slags bompengeopplegg det skal være på sidevegnett til E16. Jeg tror en kan finne ganske mange oppslag i avisa Glåmdalen og andre steder om Johnsen og lokale partifeller av ham, som den ene dagen har sagt noe, og om representanter fra Statens vegvesen, som har sagt noe annet. Først skulle det ikke være bompenger på vegen i det hele tatt – det ble det. Så skulle det ikke være bompenger på sidevegnett i det hele tatt – det ble det. Så ble det en diskusjon om hva slags løsninger de som ikke brukte sidevegnetene i det hele tatt – de som bor i området rundt Fulu og Knutsrud, på nordsida av Glomma, og de som bor på Galterud, på sørsida av Glomma – skulle få. Langt om lenge fikk de en ordning hvor de slapp å betale. Jeg vil bare si: Det var bra, det var fint at det kom en løsning på det spørsmålet – all ros for det – noe vi også har støttet her.

Vi støtter også det forslaget som nå foreligger, om at det skal innføres halv bomtakst på sidevegnetene. Jeg vil bare presisere det: Vi støtter det, vi synes det er en fin og fornuftig løsning. Som samferdselsministeren også sa: Det er en prøveordning for ett år, og hvis dette medfører at det ikke blir veldig mye økt trafikk på sidevegnett sammenlignet med i dag, er det en god løsning. Men det er altså en

prøveordning for ett år, og jeg sier for andre gang: Det støtter vi, det er en fin løsning.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:04:38]: Jeg synes det er grunnlag for å gjøre seg noen refleksjoner også etter denne debatten. Nå har vi altså fått kritikk for at vi bygger ut E16 mot Hønefoss – noen av de rød-grønne mener det går for fort, mens andre mener det går for sent. Vi får kritikk fra Arbeiderpartiet for at det er bompenger, mens Arbeiderpartiet er imot å være med og kutte i bompenger. I denne debatten har vi fått høre at det er kritikkverdige at det er etterslep på fylkesveier, samtidig som en glemmer at da en selv styrte, var det etterslep på både fylkesveier og riksveier.

Ting går faktisk i riktig retning. Allikevel klarer en bare å se mørkt på ting. Jeg er glad i mørk asfalt, men når en kikker mot horisonten, er det litt kjekkere når den er blå. Det har vi også en regjering som er, og da blir verden ofte litt bedre.

Arbeiderpartiet sier at man må se etter løsninger fra sak til sak når det gjelder bompenger på sideveinettet. Det er jo det denne regjeringen har gjort, det er det dette flertallet har gjort. Det er derfor dagens flertall bevilger litt mer penger til veiprosjekter som er allerede bygd, for å være med og se på løsninger som kan redusere takstene.

På E16 inn mot Kongsvinger vil en få økte statlige bevilgninger de neste årene, nettopp for å kunne sette ned takstene, for å redusere risikoen, bl.a. ved det en nå gjør. Det var Arbeiderpartiet imot. Arbeiderpartiet sier her at de er for å se etter løsninger, men de er egentlig imot å implementere dem, for de er imot å være med og finansiere dem. Da er spørsmålet: Hvor konstruktivt er det å være i denne sal og diskutere sak etter sak, når Arbeiderpartiet ikke klarer å ta et konkret standpunkt når det gjelder hva de selv mener, men hele veien har ulike vikarierende argumenter for å kritisere alle andre?

Det prosjektet vi her snakker om, ble vedtatt under forrige regjering – med full bompengesats på sideveiene. Vi har ikke sett at Arbeiderpartiet i denne salen har løftet en finger for å finne løsninger – verken for innbyggerne på Galterud eller på Fulu – for å få til reduserte takster. Så kommer Arbeiderpartiet og sier at de er veldig fornøyd når regjeringen finner løsninger, men at det har vært en forvirrende prosess. Vel, kanskje Arbeiderpartiets lokalpolitikere skulle vært med og gitt en hjelpende hånd for å finne de løsningene litt tidligere.

Det som er utfordringen når vi skal gjøre noe med bomtakstene, er at en må få til enighet med dem som er garantister bak bomprosjektene. Der sitter det mange lokale politikere som ikke nødvendigvis har vært med og lett etter løsninger, men nå har vi funnet dette. Jeg takker de lokale politikerne i Hedmark som har vært med og sagt at dette prøver vi. Da har en vært konstruktiv, og vi sørger for at bilistene får det litt bedre når de kjører på disse veistrekningene. Det er jeg glad for.

Så håper jeg at Arbeiderpartiet i framtiden vil være med og støtte forslag som kutter i bompenger, istedenfor bare å være imot.

Tor André Johnsen (FrP) [14:07:47]: Det er godt å høre at representanten Myrli fortsatt er – skal vi si – skeptisk, kritisk og negativ til bom på sideveier, og det er bra. Det har blitt skapt tvil om hva det skal være av bomløs-

ning på sideveier på E16 – særlig i media har det vært mye fram og tilbake, det har vært mye diskusjon i media – men å påstå at det er vi fra Høyre og Fremskrittspartiet, regjeringen, som har forårsaket den usikkerheten eller den tvilen, blir helt feil, for vi har prøvd hele tiden å finne en god løsning.

Jeg må si at jeg er meget imponert over samferdselsministeren som heldigvis ikke har gitt opp. Først åpnet veien i 2014 – da ble det store protester på grunn av bom på sideveier som sannsynligvis aldri skulle vært der. Da begynte vi med bombrikke, fritak for lokalbefolkningen – det fikk vi heldigvis til. Så prøvde vi å flytte bommen, for det var fortsatt ikke tilfredshet lokalt – det blokkerte den arbeiderpartistyrte fylkeskommunen for. Så prøvde vi å fjerne bommen – det blokkerte også Arbeiderpartiet for. Så fikk vi et nytt lokalvalg, og kanskje det har bidratt positivt. Det er litt spesielt, men i hvert fall har, som ministeren var inne på i stad, bl.a. Sjur Strand, arbeiderpartiordføreren i Kongsvinger, bidratt positivt til at vi fikk enighet lokalt om halv pris på sideveiene. Den arbeiderpartistyrte fylkeskommunen har dessverre ikke bidratt like positivt i alle disse årene, så kritikken må rettes dit og ikke til regjeringen, for regjeringen har virkelig vært tålmodig og prøvd gang på gang å få til en løsning.

Eirik Sivertsen (A) [14:09:45]: Når statsråden har behov for å reflektere over debatten, tror jeg at jeg skal hive meg på refleksjonene, jeg også.

Jeg skjønner jo at det er sårt for statsråden å få kritikk. Tenk at noen kunne finne på å sette spørsmålstegn ved den historien han forsøker å fortelle – en statsråd som har styrt på tidenes største nasjonale transportplan, der vi la til rette for å videreføre den satsingen som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV la opp til gjennom åtte år i regjering, der vi gjorde om Nasjonal transportplan fra å være en ønskeliste over mange gode prosjekter, til å etablere en tradisjon for at man faktisk fulgte opp ved å bevilge penger. Jeg er veldig glad for at statsråden har anstrengt seg for å følge opp den nasjonale transportplanen vi la fram, og i hovedtrekk har klart å gjøre det, selv om vi også har kritisert sider av det som ikke er godt nok gjort.

Men det som må være sårt for denne statsråden, er at han ikke har levert på sine egne valgløfter, for han gikk til valg på å bruke 45 mrd. kr mer i året enn hva han har gjort. Rett skal være rett: Jeg skal gi ham rett i at han har brukt 2,5 mrd. kr mer enn Nasjonal transportplan, jevnt over, hvert år. Han ligger fortsatt 170 mrd. kr etter sitt eget valgløfte. Der har han ikke innfridd. Det er for så vidt helt greit for Arbeiderpartiet, men mange av statsrådens velgere har grunn til å være meget skuffet.

Statsråden og hans parti gikk til valg ikke bare på ikke å legge fram nye bompengeproposisjoner, men skulle sågar fjerne alle bompengestasjoner i dette landet. Høye og mørke var de, men det er jo ikke det som er historien etter denne regjeringen og denne statsrådets regime. Det som har skjedd, er at han har sviket sine velgere igjen og satt norgesrekord i innkreving av bompenger. Vi i Arbeiderpartiet har erkjent at bompenger er en del av hvordan vi finansierer veiutbyggingen her i landet for å nå over alle de store behovene vi har, for innbyggere og næringsliv, for å få forutsigbarhet, trygge veier og hurtigere framføringshastighet. Det er ikke noe vi liker, men sånn er det.

Poenget er at statsråden har ført sine egne velgere bak lyset. Det må han erkjenne når han skal gjøre opp sitt regnskap. Så skal Arbeiderpartiet stå for sin politikk, og det gjør vi. Vi har fulgt opp våre samferdselsløfter også i opposisjon. Vi har satt av ca. 2 mrd. kr mer enn statsråden har klart å sette av i denne perioden – disse siste fire årene hvor vi har sittet i opposisjon – og vi er klare til å fortsette det samferdselsløftet når vi forhåpentligvis kommer tilbake igjen i regjering.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:12:36]: Vi er nå inne i en debatt som er litt på siden, men som allikevel er veldig relevant.

Jeg husker at for noen måneder siden var representanten Sivertsen og jeg på Norges Lastebileier-Forbunds møte på Hamar. Da fikk jeg høre akkurat den samme lekse. Til tross for at jeg kunne dokumentere at stort sett alle påstandene om hva som har skjedd, var feil, hører vi at de blir gjentatt gang på gang. Vi styrer angivelig på en politikk vi er imot, vi gjør ingenting annet enn det som automatisk ville skjedd.

La meg da minne om at statsbudsjettet i 2017 er på 63 mrd. kr, mot 41 mrd. kr da vi overtok. Det er ingen automatikk i at den veksten kommer, i hvert fall ikke hvis en ser hva som var tradisjonsveksten de siste åtte årene før det, da hadde vi vært langt lavere. Veksten var på drøyt 2 mrd. kr i året i snitt – bra, det – men den har vært på godt over 3 mrd. kr i snitt nå. Det er fordi vi prioriterer det. Pengene til samferdsel har økt som en andel av statsbudsjettet, langt mer enn en kunne si da representanten Sivertsens parti styrte.

Men det som egentlig viser forskjellen på om det bare er retorikk, eller om det er substans, er å se på hva som ble lovet i Nasjonal transportplan, og hva de rød-grønne la opp til i sitt statsbudsjett for 2014 før de gikk av. La de opp til å innfri sine egne løfter i 2014? Faktumet er at det borgerlige flertallet måtte gå inn i punkt etter punkt – innenfor veiplanlegging, innenfor vedlikehold, innenfor bygging, innenfor jernbaneplanlegging, innenfor vedlikehold, innenfor bygging – og øke bevilgningene, for hadde en lagt opp til det nivået som den rød-grønne regjeringen la opp til, hadde vi langt ifra vært der at vi overoppfylte Nasjonal transportplan fire år senere. Faktisk var det en nedgang i bevilgninger til vedlikehold. En skulle altså øke forfallet på veinettet og jernbanenettet. Til tross for at en i Nasjonal transportplan sa at forfallet skulle ned, budsjetterte en med at forfallet kom til å øke. Vi måtte gå inn med planleggingsmidler til over fem veiprojekt for å sørge for at de kunne få raskere framdrift, ikke senere framdrift. De veiprojektene får nå spaden i jorda i disse dager, rett og slett fordi pengene kom, men det ville ikke vært mulig med den politikken som representanten Sivertsens parti la opp til.

Derfor må en også se på realitetene her. Dette landet har aldri manglet planer. Arbeiderpartiet la vel fram en nasjonal motorveiplan i 1963. Hvor mange av veiprojektene ble realisert? Veldig få. Det er det som er forskjellen. De prosjektene denne regjeringen og dette flertallet nå er i gang med, er prosjekt som vi også stemte for i Stortinget – det skulle bare mangle om vi ikke hadde gjort det. Samtidig påpekte vi at ambisjonene er større, og derfor overoppfyller vi Nasjonal transportplan.

Jeg er også glad for at Arbeiderpartiet sier at Fremskrittspartiet er det mest offensive partiet i Stortinget når det gjelder infrastruktur. Men da må en også stemme Fremskrittspartiet hvis en vil sørge for at vi får realisert politikken, så vi får flertall i denne salen alene.

Eirik Sivertsen (A) [14:15:50]: La oss ha oppvarmingsrunder for det som kommer utover våren.

Da vi overtok i regjering i 2005, var samferdselsbudsjettet på ca. 20 mrd. kr. Det ble doblet gjennom en historisk satsing i 2009, da vi hadde en vekst i Nasjonal transportplan på 45 pst., som vi leverte på. I 2013 la vi fram en ny historisk satsing, med en vekst på 50 pst.

På onsdag skal regjeringen legge fram sin nasjonale transportplan. Det er eksamen. Hvilken vekst er det man da legger opp til i samferdselsinvesteringene? Hvilken strategi har man for å møte de kostnadssprekkene som har oppstått under denne regjeringen? I høst fikk vi en lang rekke kostnadssprekker – tre prosjekter bare summert til 10 mrd. kr. I dag har vi debattert en sak som er utsatt, som har kostnadssprekker, og som det ikke er kontroll på under denne statsråden. Hvordan skal man finansiere de offensive løftene man har? Statsråden må gjerne snakke om sin offensive politikk, men han leverer jo ikke i henhold til det. Han lovte 45 mrd. kr mer hvert år. Der har han ikke innfridd. Én ting er å snakke om det, noe annet å levere i henhold til det.

Statsråden har sagt at han ønsker å bli målt på hva han faktisk gjorde. Ja, hva gjorde han? Han bevilget ikke 45 mrd. kr mer hvert år. Han bevilget 2,5 mrd. kr. Han er «short» i forhold til sine egne løfter. Det er det vi måler ham opp mot.

Og når det gjelder Nasjonal transportplan, den gjeldende, som han styrer etter, og som nå har blitt benchmarking for hva han synes er godt nok, leverer han jo heller ikke f.eks. på kyst, der det er underfinansiert i henhold til planen. Dette er landet som har verdens nest lengste kystlinje. Kystverket, havner og farleier er nedprioritert i forhold til hva ambisjonsnivået var, for å ta ett eksempel.

Denne våren får vi se eksamen. Da skal vi se om statsråden får bestått, eller om han stryker, om det bare er ord, eller om han også evner å levere en realistisk nasjonal transportplan, som møter det ambisjonsnivået han skryter av å ha.

Presidenten: Det er åpenbart flere som har behov for å tørrtrene.

Sverre Myrli (A) [14:18:20]: Deg om det, president!

I en sak tidligere i dag fikk jeg av både samferdselsministeren og komitélederen kritikk fordi jeg siterte fra proposisjonen som refererte til noe som visstnok ikke hadde noe med saken å gjøre. Da gjaldt det E16 og Ringeriksbanen. Men jeg tillater meg igjen å sitere fra proposisjonen vi nå har til behandling, og håper det er greit denne gangen. Det gjelder spørsmålet om halv takst på sideveiene til E16 i Sør-Odal og Kongsvinger. Om det står det i proposisjonen:

«Det er rekna med at endringane vil føre til at innkrevjingsperioden aukar med om lag 3 år, frå 13 til 16 år.»

Jeg sier det som en forlengelse av debatten vi nettopp hadde om innkreving på sideveier. «There is no free

lunch» – det er greit at vi gjør dette nå. Vi støtter det – nå sier jeg det en gang til – men nedsida ved det vi gjør nå, er jo at det blir lengre innkrevingsstid for bompengeprojektet som sådant. Det er altså bilistene selv som nå er med på å betale den løsningen vi finner fram til.

Det siste poenget jeg vil ta opp, er at Statens vegvesen, i forbindelse med det nye takstopplegget med halv pris på sideveinettet, i mars måned, en stund før det skulle tre i kraft, 27. mars, annonserte det nye takstopplegget og brukte i annonsen begrepet «etter vedtak i Stortinget». Det stemmer ikke. Stortinget har ikke fattet noe slikt vedtak. Det er ikke Stortingets jobb å fatte noe slikt vedtak. Det trengs ikke stortingsvedtak. Saken er en orienteringssak i Prop. 56 S for 2016–2017, og det er den proposisjonen vi har til behandling i dag, 3. april. Når Statens vegvesen heretter skal referere til vedtak i Stortinget, må det foreligge et vedtak i Stortinget. Det var uryddig og uheldig i denne saken – ikke verdens største sak, gjort er gjort, og Statens vegvesen lærer sikkert av det – men det er nå riktig å påpeke det i alle fall. Jeg har også sett at departementet i svar til komiteen har sagt at det var uheldig. Da er vi ferdig med den saken, og så håper vi at det nå blir en god løsning med halv takst på sideveiene. Saken skal evalueres etter ett år, står det i proposisjonen, og da regner jeg med at samferdselsministeren og departementet finner en god løsning på fortsettelsen også.

Nikolai Astrup (H) [14:21:15]: Jeg registrerer at vi har nok en debatt der vi egentlig debatterer noe helt annet enn det som er på sakskartet. Det er kanskje ikke så mye å gjøre med, men det er likevel grunn til å arrestere noen av de tingene som tas opp, når vi først har en annen debatt enn det som var satt opp på sakskartet.

Representanten Sivertsen spurte hvilke grep regjeringen har tatt for å sørge for at vei- og baneprosjekter nå leveres innenfor budsjett. Til det er det å svare bl.a.: opprettelsen av Nye Veier AS, som ikke bare skal holde veiprosjektene på budsjett, men faktisk levere dem til lavere kostnader enn de opprinnelig var stipulert til. Nye Veier jobber nå mot at man skal realisere prosjektene – hele porteføljen – 20 pst. rimeligere enn Statens vegvesen opprinnelig hadde anslått. Det betyr mer vei for pengene.

Samtidig har vi jernbanereformen, som også er et viktig grep som kan bidra til å kutte kostnader. Sjefen i Bane NOR anslår at det er mulig å kutte 10–15 pst. av kostnadene som er anslått for jernbaneutbyggingene vi har foran oss. Bare for intercityutbyggingen vil det utgjøre kanskje opp mot 15 mrd. kr. Så det er helt synlige resultater av at vi tar grep for å realisere prosjektene rimeligere og raskere enn tidligere. Det som er påfallende, er jo at Arbeiderpartiet stort sett er imot all form for nytenkning for nettopp å få mer vei for pengene, for å få realisert bane og vei raske. Det er skuffende.

Jeg reagerer også på påstanden fra representanten Sivertsen om at Fremskrittspartiet fører sine egne velgere bak lyset. Dersom det var slik at Fremskrittspartiet hadde rent flertall, hadde det kanskje vært rimelig å ta opp at ikke alt som står i Fremskrittspartiets program, samsvarer med hva som er regjeringens politikk. Men det er altså slik at vi er to partier i regjering og to partier som støtter denne regjeringen, og det er summen av den politikken som føres. Da synes jeg det blir helt urimelig å fremføre den typen på-

stander fra Stortingets talerstol som representanten Sivertsen akkurat gjorde.

Morten Stordalen (FrP) [14:23:52]: Siden vi tydeligvis har en annen debatt enn den vi egentlig skulle ha nå, må jeg få lov til å svare litt.

Når Arbeiderpartiets Eirik Sivertsen peker på Fremskrittspartiet og valglofter, synes jeg det er merkelig at man kanskje ikke har fått med seg at Stortinget er sammensatt av flere partier, og at demokrati er at flertallet bestemmer.

Når Arbeiderpartiets Eirik Sivertsen peker på Fremskrittspartiet og sier at man bare følger opp Arbeiderpartiets NTP, sier jeg: Nei, heldigvis gjør vi ikke det. Vi overoppfyller den. Skulle vi fulgt Arbeiderpartiets NTP, ville forfallet økt – akkurat som det gjorde i de foregående åtte årene – hvert eneste år på både vei og bane. Så heldigvis, for Norges befolkning, følger vi ikke Arbeiderpartiets plan. Vi gjør mye, mye mer.

Alle husker overskriftene i alle riksmidlene om hvor stort forfallet var, hvor hinsides det var. Hvert eneste år forfalt Norge, og infrastrukturen forfalt.

Når Eirik Sivertsen er bekymret for kostnadsøkninger, hvorfor i all verden har ikke Arbeiderpartiet begynt å tenke nytt? Hver eneste reform har de stemt ned. De har ingen nye løsninger – kun kritikk og tom retorikk.

Når Eirik Sivertsen er bekymret for NTP og det som kommer, kan det være på grunn av det jeg har lest i media at Eirik Sivertsen har sagt, at vi nok må forvente å bygge mindre vei i framtiden når vi får autonome kjøretøyer. Nei, tvert imot – vi skal bygge mer vei. Autonome kjøretøyer har fire hjul, de også. Jeg anbefaler Eirik Sivertsen å gå på besøk og se på elbiler og hybridbiler. De har fire hjul, akkurat som en vanlig fossildrevet bil.

Det blir flere mennesker som skal bo i byer og på landet, og derfor trenger vi mer vei, ikke mindre vei.

Når Sverre Myrli er bekymret for lengre nedbetalings-tid – ja, det var man også under den forrige regjeringen, den rød-grønne, når det gjaldt Vestfold og E18. Da var det krise å sette ned takstene, som i utgangspunktet skulle være 116 kr på E18 i Vestfold. Man hadde strid forhandlinger med den foregående regjeringen, den rød-grønne regjeringen, og fikk det ned til 87 kr, men man var bekymret for at det skulle bli trafikkslitasje på sideveiene. Da måtte man sette opp hindringer. Det ble kritikk da denne regjeringen satte takstene ned til 57 kr, uten bom på sideveier. Resultatet er at veien betales raskere enn man forutså, fordi flere bruker veien, fordi flere har råd til å bruke den. Næringslivet går så det suser, fordi de har råd til å kjøre der. Varene blir rimeligere enn de ville vært med de rød-grønne. Og den vanlige mannen i gata og vanlige familier har råd til å bruke veien – en trygg og sikker vei. Det skal vi fortsette med.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

Sak nr. 6 [14:27:02]

Interpellasjon fra representanten Michael Tetzschner til helse- og omsorgsministeren:

«Diakonhjemmet og Lovisenberg Diakonale sykehus har tilkjennegitt interesse for å overta ansvaret for finan-

siering, utbygging og drift av «nye Aker lokalsykehus». Dette gir muligheter for rask etablering av det nye lokalsykehuset basert på langvarig avtale med Helse Sør-Øst. Det foreligger også muligheter for at Oslo flytter storbylegevakten til Aker. Oslo trenger ny legevakt, og en slik tjeneste tilbys best med tilknytning til et akuttisykehus. Kapitalen bak investeringene behøver ikke å komme fra staten. De to stiftelsene sier de har midler og styrke til å prosjektere, finansiere og bygge, og de har kompetanse på akkurat dette fra egen virksomhet.

Kan statsråden tenke seg å invitere Diakonhjemmet og Lovisenberg til et samarbeid med tanke på etablering av et nytt lokalsykehus i Oslo?»

Michael Tetzschner (H) [14:27:57]: Jeg kommer ikke til å bruke ti minutter, for interpellasjonen er lagt opp slik at den munner ut i et ganske konkret spørsmål. Det er om helseministeren ser for seg å kunne samarbeide med Diakonhjemmet og Lovisenberg Diakonale Sykehus om å utbygge sykehus tilbudet i Oslo. Fra pressen vil det også være kjent at de ser for seg særlig å kunne medvirke til å videreutvikle den sykehusaktiviteten som er i Aker sykehus' lokaler og tilstøtende herligheter.

Men utover dette konkrete initiativet, som jeg gjerne vil høre helseministerens synspunkter på, vil jeg ikke unnlate å minne om at forespørselen henger sammen med et tema av større aktualitet og viktighet. Det gjelder også, i det litt større bildet, hvordan Oslos to diakonale sykehus kan anvendes på best mulig måte. Det er snakk om to velkjente og velrennomerte sykehus som har lang tradisjon for å samarbeide med en offentlig sykehuseier. Det er en historikk som skriver seg mange tiår tilbake i tid, også tilbake til den gang da Oslo kommune, i egenskap av å være fylkeskommune, var eier og økonomisk ansvarlig for spesialisthelsetjenesten.

Det er i denne politiske forsamlingen også fristende å legge til at de to sykehusene har en eierstruktur som har en bredere velvilje i denne salen, i det at også sosialdemokratiske helsepolitikere innser verdien av ideelt drevne institusjoner, altså ikke-statlig eide sykehus som driver med utgangspunkt i det ideelle, til forskjell fra å ha kommersielle siktemål. Om denne formen for eierskap ikke akkurat har vært elsket av venstresiden, har de ideelle likevel vært akseptert av sosialdemokratene. Det er litt usikkert hvilken skjebne de går i møte hvis Arbeiderpartiet skal binde seg til et samarbeid til venstre for seg, slik vi har sett i Oslo. Det er likevel et annet spørsmål.

Spørsmålet her er om man i helseforetakssystemet er i stand til å fange opp ideer og initiativer fra de ideelle samarbeidspartnere og respondere positivt på disse, uten å bli møtt med unødig skepsis – den skepsisen som ikke bringer oss noen steder, og som har en undertone av at vi vet best, og av at initiativene helst skal komme fra de sentrale helseforetaksplanleggere.

Det er på denne bakgrunn jeg ser med særlig forventning frem til statsrådens svar.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Bent Høie [14:31:15]: Nytt lokalsykehus på Aker er en del av den samlede utviklingen ved Oslo universitetssykehus som ble vedtatt i juni i fjor. I tillegg til nye Aker sykehus inkluderer et framtidig mål bilde for

Oslo et komplett regionsykehus med lokalsykehusfunksjoner på Gaustad og et spesialisert kreftsykehus på Radiumhospitalet. Ifølge Nasjonal helse- og sykehusplan vil sykehuset på Aker bli definert som et stort akuttstusykehus, som også skal inneholde universitetsarealer. Det er planlagt at Aker sykehus gradvis skal overta bydelene som Ullevål sykehus har ansvar for i dag, i tillegg til de bydelene som i dag får spesialisthelsetjenestetilbud ved Ahus.

Helse Sør-Øst helseregion har lagt til grunn at Aker sykehus skal utvikles trinnvis og parallelt med utbyggingen på Gaustad. Etablering av et lokalsykehus på Aker vil være et viktig grep for å håndtere kapasitetsutfordringene i sykehusområdene Oslo og Akershus. En trinnvis utvikling av lokalsykehuset vil tillate gradvis økning og overføring av behandlingsskapasitet mellom sykehusene i sykehusområdene Oslo og Akershus i takt med endringer i befolkningsgrunnlaget.

Helse Sør-Øst er opptatt av hvordan Diakonhjemmet Sykehus og Lovisenberg Diakonale Sykehus på best mulig måte kan bidra til å løse kapasitetsutfordringen i hovedstaden på lang sikt. De to sykehusene har avtaler med Helse Sør-Øst, og til sammen har de lokalsykehusansvar for seks bydeler. Sykehusene er en integrert del av spesialisthelsetjenesten og er også integrert i helseregionens planer for den framtidige spesialisthelsetjenesten i Oslo.

I et framtidig mål bilde for Oslo universitetssykehus har Helse Sør-Øst lagt til grunn at det skal jobbes videre med oppgavedelingen i Oslo, slik at nye oppgaver kan overføres til Diakonhjemmet Sykehus og Lovisenberg Diakonale Sykehus. De vil da ta hånd om en større andel av sitt eget pasientgrunnlag, i tillegg til veksten i befolkningen i eget opptaksområde.

Begge sykehusene mangler i dag tilbud til den befolkningen de allerede har ansvar for, og som det vil være naturlig at sykehus av denne størrelse har, og som er tilbud som finnes ved sammenlignbare sykehus. Økt ansvar for egen befolkning og veksten i befolkningen vil representere en betydelig økning i aktivitet og oppgaver for begge disse sykehusene.

Forslaget om at Diakonhjemmet og Lovisenberg Diakonale Sykehus skal gis anledning til å overta ansvaret for finansiering, utbygging og drift av nye Aker lokalsykehus, innebærer nye oppgaver for sykehusene og vil kreve at det inngås en ny avtale. Nye avtaler omfattes av lov og forskrift om offentlige anskaffelser. Dette regelverket krever normalt at det avholdes konkurranse. Det er derfor etter alt å dømme ikke mulig å inngå en direkte avtale med de to aktørene om utbygging og drift av et nytt sykehus.

Regjeringens mål er mest mulig effektiv bruk av fellesskapets ressurser, og jeg er derfor positiv til samarbeid med ideelle og private. Samtidig er det Helse Sør-Øst og Oslo universitetssykehus som har ansvaret for å utvikle sykehusene i Oslo og for å vurdere de ulike løsningene for dette. Det er derfor Helse Sør-Øst som må vurdere om det er hensiktsmessig å la private ideelle drive nye Aker sykehus.

Jeg vil legge til at tilgang på kapital ikke bør være avgjørende for utviklingen av helsetjenesten. Finansiering er viktig for å få realisert de samlede prosjektplanene ved Oslo universitetssykehus, men bør ikke avgjøre hvordan tjenesten organiseres. De samlede planene vil medføre vesentlige økonomiske konsekvenser for Oslo universitetssykehus og Helse Sør-Øst.

Jeg er gjort kjent med at Helse Sør-Øst ønsker å framskynde planene for utbygging av Aker, og at de vil behandle oppstart av konseptfasen i juni i år. Helse Sør-Øst har høstet erfaringer gjennom utbyggingen av Ahus og det nye sykehuset i Østfold. Dette er sykehusprosjekter som Helse Sør-Øst har gjennomført innenfor tidsplan og økonomiske rammer, og erfaringene vil være nyttige når nye Aker sykehus skal bygges.

Som en forstår ut fra mitt svar, mener jeg det må være hva som er hensiktsmessig, og hva som tjener formålet, nemlig å få på plass et nytt lokalsykehus på Aker av den størrelse og med den kapasitet som det er behov for, som må være styrende for hvilken utbyggingsform som velges. Ønsker private ideelle som Lovisenberg Diakonale Sykehus og Diakonhjemmet Sykehus å bidra i slike planer, er det naturlig at de presenterer sine muligheter for dette for Helse Sør-Øst, og at Helse Sør-Øst og Oslo universitetssykehus da gjør en samlet vurdering av hva som tjener hensikten med utbyggingen av et nytt sykehus på Aker best.

Michael Tetzschner (H) [14:36:52]: Jeg takker statsråden for svaret. Det inneholdt flere opplysninger som det var god grunn til å glede seg over, for det første at man har utviklingsplaner – og ikke avviklingsplaner – for sykehusdriften på Aker sykehus. Det er positivt i forhold til det som var hele psykologien og oppfatningen av dette området under forgjengerne til helsestatsråden, uten at jeg behøver å nevne Arbeiderparti-statsrådene ved navn. Så det er notert som et «statement», som man kan bygge på, og som er positivt. Det andre jeg merket meg som også var positivt, var at man så for seg nye oppgaver lagt til våre diakonale sykehus. Det velger jeg å tolke som en positiv holdning til hva disse kan drive med og bidra til i utbyggingen av helsetjenestene i vår by og vår region.

Når det gjelder selve ansvaret for konkrete utbyggingsoppgaver, la jeg merke til at statsråden var noe mer forbeholden og viste til at man må følge anbudsreglement osv. Jeg er jo heller ikke for at man skal foreta direkte tildelinger hvis det ikke er tillatt etter konkurranseloven, men man kan altså bruke de mulighetene man tross alt har, til å bringe inn andre impulser enn de som nødvendigvis befinner seg i helsestatsrådets umiddelbare nærhet. Og det er flere måter å gjøre dette på.

Jeg vil også minne om fordelene som disse sykehusene nå har ved at de er oppe i utbyggingsoppgaver som har gitt dem kompetanse til å forestå større initiativer av anleggsmessig karakter, utover det driftsmessige, som vi vet at de allerede håndterer på en god måte. Dermed er det også dette med at den daglige styringsstrukturen i disse organisasjonene ofte gir fordeler ut fra et styringsperspektiv. Jeg skjønner jo selvfølgelig at investeringssiden innen de styringsmodellene vi har for spesialisthelsetjenesten, må rammefastsettes av staten, og også at innretningen må fastsettes ut fra nasjonale føringer, men jeg vil oppfordre statsråden til å se nærmere på hvordan man nå også kan bringe inn privat kapital og private ideer når det gjelder investeringer.

Statsråd Bent Høie [14:40:06]: Takk for tilbakemeldingen. Jeg er helt enig i at det er en veldig positiv utvikling vi nå ser i Oslo-området knyttet til hva som skal være det fremtidige sykehusstilbudet, der gamle ideer og løsninger

ger om ett stort sykehus i Oslo er forlatt, og at vi nå har besluttet hvordan strukturen skal være, og at det nå jobbes effektivt for å oppnå det som er målsettingen, som også innebærer et stort akuttsykehus på Aker. Så er det helt klart at de to eksisterende diakonale sykehusene vil få større og utvidede oppgaver, ikke minst knyttet til å være enda mer komplette lokalsykehus for de seks bydelene som de allerede har ansvaret for.

Så er vi i en situasjon der Helse Sør-Øst ønsker en god og rask framdrift på planleggingen og utviklingen av det nye sykehuset på Aker. I en slik sammenheng mener jeg at de må vurdere hvilke løsninger som tjener den hensikten best. Fra min og regjeringens side er det ingen tilbakeholdenhet ideologisk eller politisk med å velge samarbeidsløsninger med private og ideelle utbyggere. Det er viktig, selvfølgelig, at en da forholder seg til det lovverket og regelverket og føringer som er på det området.

En så stor etablering som det nye akuttsykehuset på Aker vil måtte kreve et anbud etter reglene for offentlig anskaffelse og kan ikke bare innebære en utvidelse av eksisterende avtaler en har med disse virksomhetene. Men det mener jeg først og fremst er en vurdering av hvilke modeller en velger å bruke, som må ligge i Helse Sør-Øst og Oslo universitetssykehus. Det er selvfølgelig en fordel å ha et mangfold av ulike løsninger å drøfte på dette området også, og det er noe jeg er opptatt av skal ivaretas også videre.

Jan Böhler (A) [14:42:47]: Jeg vil takke statsråden for et godt innlegg.

I denne saken har det vært bred politisk enighet blant partiene i Oslo, hvor vi alle har pekt på befolkningsveksten i Oslo og Akershus, som hvis man summerer den, i gjennomsnitt ligger på 25 000 i året og etter prognosene vil gjøre det i årene framover også. Vi har vært bekymret for at planleggingen av lokalsykehuskapasiteten har bygd på rapporter fra Sintef – først en som kom i 2007–2008 – som sa at man trengte mindre lokalsykehuskapasitet i området. Det førte til at man ikke lenger brukte Aker som lokalsykehus, men bygde opp Samhandlingsarena Aker og annen aktivitet der. En ny rapport fra Sintef i 2014 holdt fortsatt på at man kunne greie seg med den kapasiteten man hadde, samt noe utvidet bruk av Lovisenberg og Diakonhjemmet. Men med etterspørselen fra en befolkning som øker med 25 000 i året, i forhold til hva man ellers i landet har av kapasitet, var det grunn til stor bekymring blant oss politikere her lokalt. Særlig når vi etter at den siste bydelen var faset over til Ahus fra 1. januar 2011, så at man allerede vinteren 2014/2015 ikke hadde plass til alle på Ahus, men måtte sende pasienter alternativt til Diakonhjemmet, Lovisenberg, Ullevål eller Ahus, begynte diskusjonen om kravet om at man måtte få opp et nytt lokalsykehus på Aker, virkelig å få enda større tyngde.

Det var gledelig da vi på et debattmøte den 25. april 2016 opplevde at Bjørn Erikstein, direktøren for Oslo universitetssykehus, for første gang sa at han ville bygge nytt lokalsykehus på Aker. Men det var lenge uklart hvor fort det ville skje. Det ble sagt at først skulle man bygge det store, nye sykehuset på Gaustad, først kom det bare psykiatridel på Aker, osv. – det kunne ta 20–30 år før det ble noe nytt lokalsykehus på Aker.

Det var veldig gledelig da Helse Sør-Øst kom ut med klarere beskjeder. Jeg kan sitere Dagsavisen fra 8. februar,

der direktøren i Helse Sør-Øst sier at man skal søke om lån til bygging på Aker i løpet av ett år. Deretter ville det ta fem–seks år å bygge et nytt sykehus der. At de nå sier at de ser for seg å ha ferdig et nytt lokalsykehus i tidsrommet 2025–2027, er, slik jeg bedømmer det, å sette full fart i dette byggeprosjektet. De har også sagt at det nå ikke lenger snakk om at man først skal bygge et psykiatribygg osv., nå ser man at man må prioritere somatikk – det trengs flere lokalsykehus innen somatikk i Oslo-området – høyere og parallelt med de andre byggeprosjektene, minst.

Det vi kan si om Helse Sør-Øst, er at de har høy kompetanse på byggeprosjekter. Statsråden viste til at de nå har gjennomført et stort byggeprosjekt i Østfold, og de har også kompetanse fra mange andre sammenhenger. Det er viktig for Helse Sør-Øst, i de vedtakene og det de har lagt opp til av planer for lokalsykehusdekning i Oslo, at Lovisenberg og Diakonhjemmet, som statsråden var inne på, kan få en større egendekning med tanke på de seks bydelene de har lokalsykehuspasientansvar for. Tallene fra Helse Sør-Øst forteller at Lovisenberg i dag har 29 pst. egendekning, og at Diakonhjemmet har 44 pst. egendekning. Det er mye lavere enn det som er det normale for lokalsykehus ellers i landet, noe statsråden også var inne på. Det fører til at pasienter som sogner til de lokalsykehuse- ne, blir sendt forskjellige steder når de skal behandles for plager som man ikke har behandlingsdekning for på de sykehusene.

Jeg er enig med statsråden og Michael Tetzschner i at Lovisenberg og Diakonhjemmet er gode sykehus, men hovedoppgaven bør være å jobbe med egendekning, slik at det nye lokalsykehuset på Aker, det nye sykehuset på Gaustad, Lovisenberg og Diakonhjemmet sammen kan gi en bedre lokalsykehustjeneste til alle innbyggerne i Oslo så fort som mulig. I mellomtiden vil Lovisenberg og Diakonhjemmet spille en stor rolle i å avlaste Ahus fram mot 2025.

Jeg håper at det kan være enighet om dette, og at vi slipper en dragkamp mellom partiene om hva som skal være løsningen her. Hensikten med å få bygd dette fortrest mulig skulle være ivarettatt.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [14:48:13]: La meg aller først takke interpellanten for en utmerket interpellasjon og for et utmerket spørsmål til helsestatsråden. Jeg var nesten 100 pst. fornøyd med svaret, men ikke helt.

Aker sykehus har vært et hjerte-barn for Fremskrittspartiet i alle år, helt tilbake til 2009–2010, da vi fremmet et representantforslag her i stortingssalen, men ikke fikk støtte for det fra noen. Vi hadde nok retorisk støtte fra representanten Böhler, særlig i mediene, men det var altså ikke noe ønske om å bevare Aker den gangen. Nå er vedtaket blitt en realitet – vi får et nytt Aker sykehus, og sykehusstrukturen for Oslo er vedtatt. Nå er det bred enighet om det, og det er positivt. Da leverer regjeringen til glede for innbyggerne – og også for representanten Böhler, vil jeg anta. Men det kan ta unødvendig lang tid, og det vil selvsagt bli dyrt.

Og det er antydning, i motsetning til det representanten Böhler sier, at det kan være mer enn 15 år til man kan ta nye Aker i bruk og ta imot pasienter. Det vil få konsekvenser. Det vil bety at man i disse årene vil måtte vedlikeholde og opprettholde dagens tjenestetilbud – det som nå er tilgjengelig. Det vil også kreve mer finansiering av eksis-

terende infrastruktur og gjøre prosessen til Aker eventuelt er på plass om 15–17 år, dyr. Så mye tid mener jeg at vi ikke har, og jeg synes man skal gå raskere frem, som representanten Tetzschner også antyder.

Det at vi kan åpne Aker tidligere, og sågar mange år tidligere, dersom vi får til en annen finansieringsform ved private og ideelle aktører, vil også være bedre for pasientene. Men da må man sette politisk ideologi på båsen og innbyggerne og pasientene først. For det vil være innbyggerne og pasientene som vinner. Oslo by vil vinne, det offentlige vil vinne, helsevesenet vil vinne, og forhåpentligvis vil de ideelle og private aktørene vinne. Det eneste som vil tape, som den har tapt mange ganger før, er sosialistisk, gammeldags ideologi. Det heter seg at man ikke skal tjene penger på syke pasienter, man skal ikke tjene penger på barn, man skal ikke tjene penger på andre tjenester for innbyggerne, men man kan altså tjene penger f.eks. på mat og på alle andre tjenester for innbyggerne. Men der setter man tydeligvis grensen for det å hjelpe innbyggerne med å få de beste tjenestene. Da skal man ikke tjene penger.

Jeg har fartet mye rundt i Oslo by, og jeg har ennå ikke møtt en eneste innbygger eller velger som er imot å få bedre helsetjenester på grunn av finansieringsformen. Jeg tror faktisk ikke det finnes noen, bortsett fra sosialister, som har en ideologi om at de ikke skal bruke private aktører. Vi kan spare statens lånebudsjetter, vi trenger ikke være avhengige av årlige statsbudsjetter, dersom vi får til en slik ordning med private og ideelle aktører som nevnt av representanten Tetzschner.

Det er veldig flott hvis statsråden kan bruke konkurranseprinsippet. Det er helt i orden at man bruker det lovverket som gjelder, men det hindrer jo ikke at statsråden kan ta initiativ til å få klarlagt hva som ligger på bordet: Hva kan legges på bordet av konkrete tilbud? Hvor raskt kan det gå? Har de finansieringen i orden? Kan de drifte? Osv. Det bør man ha klarlagt. Som det for så vidt er undersøkt på annet vis, er det mulig, men jeg vil gjerne ha statsråden til å komme på banen og være en del av en prosess som gjør det mulig.

Så er det også ganske vesentlig: Når regjeringen består av to partier og begge partiene ønsker dette, får vi håpe at regjeringen er så positiv at den tar dette initiativet – med hensyn til alt lovverk som ligger der, selvsagt – men jeg håper at det blir gjort.

Olaug V. Bollestad (KrF) [14:52:31]: For noen måneder siden fattet flertallet i denne salen et vedtak der vi ba regjeringen om å fastslå et mål om vekst i andelen av den samlede helse- og omsorgssektoren som skal være organisert og drevet som ideell virksomhet, og på egnet måte legge fram for Stortinget en plan med kortsiktige og langsiktige tiltak for å oppnå dette. Dette var et svært viktig vedtak om å sette et nasjonalt mål om vekst i ideell sektor. Jeg ser fram til å behandle denne planen for oppfølgingen av nettopp denne målsettingen. For denne målsettingen forutsetter at det offentlige, på både stats- og kommunenivå, aktivt arbeider for å ta vare på de ideelle aktørene vi har, og å takke ja til nye og gode initiativ.

Målet om vekst i de ideelles andel forutsetter at det offentlige tar i bruk de mulighetene som ligger i det nye regelverket for offentlige anskaffelser og offentlig støtte, med et mål om å videreføre og øke den andelen de ideelle organisasjonene har av tiltak på helse- og omsorgsfeltet.

Muligheten for gode innkjøp i tråd med politiske mål om vekst i ideell andel er på plass i anskaffelsesloven. Det sikret vi i denne salen da lovbehandlingen ble vedtatt.

I Oslo har Kristelig Folkepartis bystyreprerrepresentant Erik Lunde på forbilledlig måte foreslått et tallfestet mål, og det er nå vedtatt av flertallet i bystyret i Oslo at en ønsker å øke de ideelle aktørenes posisjon i Oslos velferdstjenester. Bystyret har bedt byrådet om å innføre et mål om at om lag 25 pst. av institusjonsplassene i helse- og omsorgssektoren skal være organisert og drevet som ideell virksomhet innen 2025, så sant dette ikke får vesentlige negative konsekvenser for kommunens eget tjenestetilbud. Bystyret ber byrådet bruke handlingsrommet så langt det er mulig, for å gi ideelle aktører en forrang foran kommersielle når eksisterende kontrakter med private driftere løper ut, eller når nye kontrakter skal inngås om drift av tjenester i helse- og omsorgssektoren.

Dette er et eksempel til etterfølgelse for alle landet kommuner. Det holder ikke med festtaler; vi må ha forpliktende politikk og konkrete tiltak og bruke de mulighetene som foreligger. Dette gjelder ikke bare kommuner, dette gjelder også på nasjonalt nivå. Vi har et felles mål om vekst i den ideelle sektorens andel av drift av tjenester i helse- og omsorgssektoren. Kristelig Folkeparti mener det er viktig å gripe de sjansene som byr seg, for å utvikle akkurat den tjenesten, og nå ligger denne tjenesten rett foran oss, i Oslo.

Ketil Kjenseth (V) [14:56:12]: Aller først: Takk til representanten Tetzschner for å løfte opp en viktig diskusjon. Det er en diskusjon som er særlig viktig for Oslo, men den har også betydning for resten av landet. Befolkningsutviklingen i Oslo er gledelig, og det vil bli behov for flere helsetjenester med en større befolkning.

Til forskjell fra andre deler av landet, har Oslo også en veldig vekst i den unge befolkningen. Det tilsier at en også må bygge ut tilbudet til dem. Andre deler av landet står overfor en utfordring med en veldig aldrende befolkning, og det må tilpasses deres behov.

Når det gjelder den nasjonale diskusjonen, er anledningen til å bygge et nytt lokalsykehus i Oslo viktig også fordi vi kan lære for andre, framtidige investeringer. Vi skal investere mye også i andre deler av helsesektoren i andre deler av Norge. Vi står foran en betydelig utvikling i teknologien, men vi står også overfor utfordringer knyttet til ledelse og organisering av de store offentlige sykehusene vi har i Norge. Til det er det mulig å lære av mindre sykehus, men også å lære en annen type investering, eierskap og organisering.

Som representanten Bollestad fra Kristelig Folkeparti var inne på, er også Venstre positiv til ideelle aktører, som både en mulig investor og en mulig drifter av sykehus. Lovisenberg Diakonale Sykehus i Oslo bruker jeg ofte som et eksempel. De er det største lokalsykehuset, men blir av mange også regnet som et av de beste sykehusene i landet. Bedre er altså alltid mulig, som Canadas liberale statsministre sier det.

Derfor er det interessant å diskutere hvordan vi organiserer en investering, både for å få til det best mulige og for at andre skal få mest mulig og best mulig, og hvor det er tilgang til de ideelle aktørene og de eventuelle private investorenes kapital. Oslo har selvfølgelig en annen tilgang, en annen mulighet og et annet lys på seg når det kommer

til muligheten for å skaffe tilgang til kapital. Men jeg er ikke så opptatt av den diskusjonen. De mulighetene finnes.

Det jeg er opptatt av, er at vi organiserer driften til også å skape den lærende sykehusorganiseringen i Norge. Vi er ikke i mål med å organisere framtidens helsesektor. Så det å bruke slike muligheter til å skape innovasjon, læring, bedre organisering og bedre utnyttelse av kunnskap og kapasitet er viktig. Jeg har tidligere, i tilsvarende debatter, pekt på muligheten for å peke ut et foretak eller et sykehus med et spesielt ansvar for psykiatri. Det er ikke sikkert at det skal være Aker, men vi må lete etter slike muligheter for å peke ut noen til å ha en ledertrøye på mer enn somatikken. Utfordringene i sykdomsbildet tilsier det, men også at vi har investert mindre i psykiatri i Norge enn vi har gjort i somatikken. Vi trenger kunnskapsutviklingen, vi trenger å prioritere annerledes for å få til kvaliteten og kompetansen i den delen av helsesektoren også.

De ideelle aktørene bringer med seg mye god behandling, mye god kompetanse og mye kunnskap om organisering. Men det kan også være at det innenfor deler av et slikt nytt sykehus kan finnes private aktører som er villige til å være med på å investere, men da må vi diskutere om de skal få anledning til å være med å drifte.

Så offentlig–privat samarbeid innenfor sykehussektoren og helsesektoren er av mange grunner viktig å diskutere. Men det er selvfølgelig også viktig å diskutere avgrensingene for hvor langt vi slipper til de private og de ideelle aktørene innenfor denne sektoren framover. Fordelen med prosjekter som Aker er at de ikke er altfor store. Det er ikke altfor mange oppgaver som skal løses i et slikt sykehus, og derfor er det interessant å diskutere om man skal gi dem ansvar innenfor noen avgrensede oppgaver.

Tove Karoline Knutsen (A) [15:01:15]: Jeg tar ordet til et kort innlegg fordi jeg stusset veldig over interpellantens første innlegg, der han mener at Arbeiderpartiet ikke vil støtte de ideelle aktørene i velferdssektoren. Da må interpellanten ha fulgt veldig dårlig med, for vi har stemt med både Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og SV, og jeg tror også Venstre, og dermed helt annerledes enn Høyre og Fremskrittspartiet, når det gjelder å løfte ideelle, både i forhold til EØS-anskaffelsesregelverket og i andre saker som har vært fremmet her i Stortinget, bl.a. det Dokument 8-forslaget som representanten Bollestad snakket om.

Jeg vil bare forsikre interpellanten og andre om at vi har i vår politikk – Arbeiderpartiet har i sin politikk – å styrke de ideelle og de offentlige aktørene. Og hvorfor vil vi gjøre det? Jo, fordi vi ser at hvis ikke blir det slik at de private kommersielle presser ut de ideelle aktørene. Det fikk jeg høre mange ganger allerede den først perioden jeg satt på Stortinget – i familie- og kulturkomiteen. Der hadde vi utallige møter med de ideelle, som så at de mer og mer tapte terreng for kommersielle aktører. Derfor er det så viktig at vi bruker det regelverket vi har, og finner alle muligheter for å gjøre særskilte avtaler med ideelle aktører. Det gjorde vi også på vår vakt, bare for å nevne det.

Grunnen til at vi vil det, er først og fremst at vi ønsker at alt som bevilges av offentlige penger, skal gå til kjerneoppgavene. Ideelle aktører pløyer et eventuelt overskudd tilbake til kjerneoppgavene, noe det offentlige også skal gjøre, og derfor står ideelle i en særstilling. Derfor ønsker Arbeiderpartiet å løfte de ideelle aktørene. Det har vi vist

hver eneste gang og ved hver eneste anledning vi har hatt disse sakene oppe i Stortinget.

Det var bare det som lå meg veldig sterkt på hjertet.

Michael Tetzschner (H) [15:03:57]: Jeg vil begynne med å takke mine medrepresentanter for stor interesse for temaet ved å delta i debatten. Dog vil jeg fremheve at representanten Bøhlers innlegg var mer preget av kunnskap om lokale forhold i Oslo enn kanskje det foregående innlegget. Hvis vi skal begynne med representanten Knutsen, får vi jo si at Arbeiderpartiet i mange sammenhenger aksepterer – ja til og med omtaler i rosende ordelag – de ideelle leverandører, enten det gjelder helsetjenester eller omsorgstjenester. Men grunnen til at jeg pekte på tidligere statsråder fra Arbeiderpartiet når det gjelder en sykehussak i Oslo, er nettopp at Strøm-Erichsen hadde sin fulle hyre med å finne ut av hvordan helsekartet skulle tegnes i Oslo. At det nå tegnes annerledes, er til stor glede også for Arbeiderpartiets representanter i denne salen – det har jeg registrert.

Det er også en liten påminnelse om at Knutsens partifeller – selv om Oslo kommune som fylkeskommune nå ikke lenger har noe ansvar for spesialisthelsetjenesten som sådan – sammen med sine samarbeidspartnere fra Rødt og SV driver og forbyr tjenesteytere som leverer f.eks. barnevernstjenester eller omsorgstjenester for barn. Så Arbeiderpartiets praksis i Oslo gir bekymring utover det at de av og til i erklæringsplaner vil si at de er positive til andre enn statlig eide leverandører.

Jeg tror statsråden har merket seg at det er en positiv beholdning av denne debatten, og det er at Stortinget har en positiv forventning om den revitalisering som nå skjer av sykehusområdet på Aker, og at man der får etablert et nytt og bedre tilbud for byens befolkning. Det ser vi frem til. Samtidig er det sider ved driftshverdagen og grensesnittet mellom helseforetakssystemet og de ideelle og de private leverandørene som gjør at man skal være klar over at i de ikke-statlig drevne organisasjonene ser man at man blir brukt som en kapasitetsregulator og ikke alltid blir behandlet på lik linje med statens egne sykehus. Men det kan altså en klok politisk ledelse gjøre noe med.

Statsråd Bent Høie [15:07:08]: Jeg konstaterer etter debatten både at det er bred politisk enighet om det nye framtidige målbildet for hvordan sykehusstrukturen skal se ut i Oslo, og at det ikke er noen særlig ideologiske eller politiske motforestillinger å spore mot også å bruke samarbeid med ideelle for å løse offentlige helseoppgaver. Det er begge vurderinger som jeg selvfølgelig deler.

Det som må være viktig, er at løsningen tjener formålet – nemlig å gi pasientene en god behandling. Og når det gjelder spesielt Aker sykehus, at en også får en framdrift i saken som er i tråd med planen i Helse Sør-Øst. Som jeg informerte om i mitt innlegg, jobbes det nå godt for en hurtig framdrift i både utviklingen av det nye sykehuset på Aker og utbyggingen på Gaustad.

Det er viktig for meg å understreke at med de planene som nå foreligger, vil ikke det nye sykehuset på Aker være et lite sykehus i norsk sammenheng. Det vil være et relativt stort akutt sykehus, et av de større i landet. Det sier også noe om størrelsen på dette arbeidet. Det gjør, som jeg også sa i mitt innlegg, at det må ikke oppfattes som at en bare kan utvide eksisterende avtale med disse to ideelle syke-

husene til også å omfatte det nye sykehuset på Aker. Det vil være behov for nyanskaffelse. Det vil i tilfelle være en anskaffelse på flere milliarder, og selv om en har et anskaffelsesregelverk som legger til rette for å kunne ha en annen behandling av ideelle aktører, er det heller tvilsomt om en sånn anskaffelse kunne ha blitt reservert for kun ideelle aktører.

Det som kjennetegner ideell sektor, er at det er en del av frivillig sektor. Og det som kjennetegner frivillig sektor, er at den er både fri og villig. Det betyr at hvis det er ideelle aktører som mener at de kan løse oppgaven raskere, billigere og bedre enn det offentlige gjør innenfor sine rammer, er det fullt mulig å presentere planer og prosjekter for Helse Sør-Øst. Helse Sør-Øst tror jeg har oppfattet veldig klart at fra nåværende regjering vil det ikke være politiske begrensninger knyttet til å vurdere en slik utbyggingsform. Det styrende vil som sagt være hva som tjener saken, hva som er best økonomisk, og hva som tjener framdriften for utbygging av et nytt sykehus på Aker.

Presidenten: Sak nr. 6 er ferdigbehandlet.

Som tidligere nevnt er sak nr. 7 utsatt på grunn av sykdom.

Sak nr. 8 [15:10:18]

Innstilling fra næringskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 166/2016 av 23. september 2016 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2015/262 om fastsettelse av regler for metoder for identifikasjon av dyr av hestefamilien (hestepassforordningen) (Innst. 229 S (2016–2017), jf. Prop. 55 S (2016–2017))

Gunnar Gundersen (H) [15:11:01] (ordfører for saken): Hestekjøtt kan det svindles med. Det ble oppdaget i 2013 ved hestekjøttskandalen den gang, og denne forordningen er for å bøte på det. Undersøkelser utført i EU viste da at identifikasjonsdokumenter for dyr av hestefamilien var gjenstand for omfattende svindel. Det er det man er ute etter å bøte på, og det er en enstemmig komité bak det som fremmes. Vi var en del av skandalen ved at det ble oppdaget et parti ferdiglasagne i Norge som ble innbefattet i den saken.

Et tilleggsmoment er også at det ikke finnes noe felles register for hester i Norge i dag, verken knyttet til passutstedelse eller avlshensyn. Det kommer nå til å bli opprettet et nasjonalt hesteregister, og det er lagt ut på anbud blant de ni eksisterende miljøene som driver med det. Mattilsynet har plukket ut Norsk Hestesenter for å føre det. Komiteen forutsetter at det blir konkurranseutsatt med jevne mellomrom, at Mattilsynet skal være eier av dataene i registeret, og at Mattilsynet skal føre tilsyn med registerets virksomhet.

Det er vel det som er å si til saken. Komiteen er helt enig om at her bør vi få en bedre kontroll, og jeg anbefaler herved komiteens innstilling.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8

Sakene nr. 9–11 er andre gangs behandling av lovsaker, og presidenten vil derfor foreslå at sakene behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 9 [15:13:07]

Stortingets vedtak til lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (Lovvedtak 68 (2016–2017), jf. Innst. 205 L (2016–2017) og Prop. 41 L (2016–2017))

Sak nr. 10 [15:13:08]

Stortingets vedtak til lov om endringer i anskaffelsesloven m.m. (retting av feil) (Lovvedtak 69 (2016–2017), jf. Innst. 204 L (2016–2017) og Prop. 60 L (2016–2017))

Sak nr. 11 [15:13:09]

Stortingets vedtak til lov om endringer i lov om universiteter og høyskoler og lov om fagskoleutdanning (organisasjonsform, disponering av tilskudd og egenbetaling mv.) (Lovvedtak 70 (2016–2017), jf. Innst. 225 L (2016–2017) og Prop. 44 L (2016–2017))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sakene nr. 9–11.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k

A.

Vedtak til lov om taubaner (taubaneloven)

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Lovens formål

Loven skal sikre at taubaner blir anlagt, bygget, drevet, vedlikeholdt og fjernet slik at taubaner ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder for taubaner og all aktivitet knyttet til taubanevirksomhet.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen med mindre Kongen bestemmer noe annet.

§ 3 Definisjoner

I denne loven menes med

- a) *taubane*: anlegg konstruert, produsert, montert og tatt i bruk for å transportere personer eller gods i vogner eller med trekkinnretninger som bæres av eller beveges med

- tau som er plassert i eller langs en trasé
- b) *taubanevirksomhet*: foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan som har driftstillatelse for én eller flere taubaner
 - c) *taubaneulykke*: uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser på taubane som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og andre lignende ulykker
 - d) *alvorlig taubanehendelse*: uønsket hendelse på taubane som under andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke
 - e) *taubanehendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke på taubane, som har sammenheng med driften, og som innvirker på driftssikkerheten.

§ 4 Myndighet etter loven

Departementet er myndighet etter denne loven.
Departementet kan gi forskrifter om:

- a) bestemmelser om definisjon av taubane og taubanevirksomhet, samt helt eller delvis unntak fra loven
 - b) saksbehandlingsregler til driftstillatelse, herunder om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse, om vilkår for utstedelse og tilbakekall av driftstillatelse, samt om fjerning av taubane
 - c) tekniske og driftsmessige krav, inkludert krav til bemanning, redningsberedskap, magnetinduktiv prøving, sikkerhetsstyringssystem og erstatnings- og forsikringsplikt
 - d) godkjenning eller akkreditering av virksomhet som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slik virksomhet
 - e) godkjenning eller sertifisering av personell som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slikt personell
 - f) universell utforming av byggverk, innretninger og billettssystemer
 - g) plikt til varsling, rapportering og taushetsplikt, herunder hvilke opplysninger som skal inngå i varslings- og rapporteringsplikten, samt hvordan og til hvem dette skal skje
 - h) behandling av personopplysninger
 - i) tvangsmulkt og overtredelsesgebyr, inkludert hvordan den skal fastsettes, beregnes og frafalles
 - j) hvem som omfattes av forbudet mot ruspåvirkning og av påbudet om pliktmessig avhold, samt om testing av ruspåvirkning
 - k) gebyr, årsgebyr og sektoravgift
 - l) krav til naboeiendommer
 - m) gjennomføring av EØS-avtalen på taubaneområdet
- Departementets myndighet etter første ledd kan delegeres til privat institusjon.

Kapittel 2. Tillatelse og krav til taubanevirksomheten

§ 5 Taubanevirksomhetens plikter

Taubanevirksomheten skal drive taubanen på en sikker måte og sikre at vilkårene som er satt for taubanen i eller i medhold av denne loven, er oppfylt.

Taubanevirksomheten skal stanse driften om hensynet til sikkerheten tilsier det.

§ 6 Krav om driftstillatelse

En taubane skal ikke tas i bruk før departementet har gitt driftstillatelse.

For søknad om driftstillatelse etter denne loven skal saksbehandlingsfrist være fire uker. Tjenesteloven § 11 andre ledd gjelder ikke for driftstillatelser etter denne loven.

§ 7 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

Taubanevirksomheten skal etablere et system for å sikre og dokumentere at kravene i eller i medhold av denne loven er oppfylt.

§ 8 Erstatnings- og forsikringsplikt

Taubanevirksomheten er uansett skyld ansvarlig for skade forårsaket av taubanen.

Taubanevirksomheten skal ha forsikring og sikkerhetsstillelse for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Manglende sikkerhetsstillelse medfører tilbakekall av driftstillatelsen.

Forsikringsselskapet hvor taubanen er forsikret, skal varsle tilsynsmyndigheten om bortfall av sikkerhetsstillelsen.

Kapittel 3. Varslings-, rapporterings- og taushetsplikt

§ 9 Varslingsplikt

Taubanevirksomheten skal straks varsle politiet om taubaneulykke med ikke ubetydelig personskade.

Taubanevirksomheten skal varsle tilsynsmyndigheten om taubaneulykke eller alvorlig taubanehendelse.

§ 10 Rapporteringsplikt

Taubanevirksomheten skal rapportere opplysninger om taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser til tilsynsmyndigheten.

§ 11 Taushetsplikt

Enhver som utfører arbeid eller tjeneste for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til under utføring av arbeidet eller tjenesten. Forvaltningsloven § 13 b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert etter § 10. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en taubaneulykke eller taubanehendelse.

Taushetsplikt etter første og andre ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, eller dersom opplysningene har statistisk form eller er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Opplysninger som er taushetsbelagt etter andre ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

Opplysninger som tilsynsmyndigheten mottar i medhold av § 10, kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

Kapittel 4. Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd

§ 12 Tilsynsmyndighet

Departementet, eller den departementet delegerer oppgaven til, skal føre tilsyn med at loven med tilhørende forskrifter overholdes (tilsynsmyndigheten).

§ 13 Tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for taubanevirksomheten har rett til, og kan pålegges, å være til stede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for taubanevirksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe, eller hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

§ 14 Opplysningsplikt

Enhver som er underlagt tilsyn, skal uten hinder av taushetsplikt legge frem opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendige for å kunne utføre tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis.

§ 15 Pålegg om korrigerende tiltak

Ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan tilsynet gi pålegg om korrigerende tiltak. Ved utferdigelsen av pålegg skal det settes en frist for oppfyllelse. Samtidig med utferdigelsen av pålegg kan det fastsettes tvangsmulkt.

§ 16 Pålegg om øyeblikkelig stans eller opphør av bruk

Tilsynsmyndigheten kan pålegge øyeblikkelig stans av driften helt eller delvis eller opphør av bruk med øyeblikkelig virkning dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Slikt pålegg kan gis uten forhåndsvarsel. Om nødvendig kan tilsynsmyndigheten kreve bistand av politiet for gjennomføring av pålegg om stans eller opphør av bruk.

§ 17 Tilbakekall av driftstillatelse

Tilsynsmyndigheten kan trekke tilbake driftstillatelse ved brudd på vilkår eller krav som er satt for taubanen.

Tilsynsmyndigheten skal trekke tilbake driftstillatelsen dersom taubanevirksomheten går konkurs.

Tilbakekall av driftstillatelse gjelder inntil taubanevirksomheten ved ny søknad kan dokumentere at det forhold som forårsaket tilbakekallet, er rettet og vilkårene for driftstillatelse for øvrig er oppfylt.

§ 18 Tvangsmulkt

Tilsynsmyndigheten kan fastsette en tvangsmulkt dersom et pålegg ikke er oppfylt innen den fastsatte fristen. Tvangsmulkten kan varsles i pålegget. Tvangsmulkten starter når den fastsatte fristen er utløpt, og løper fram til pålegget er oppfylt.

Tvangsmulktens størrelse skal beregnes ut fra hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført, og hvilke kostnader det vil ha.

Tvangsmulkt påløper ikke dersom etterlevelse blir umulig og årsaken til dette ikke ligger hos den ansvarlige.

Tilsynsmyndigheten kan i særlige tilfeller redusere el-

ler frafalle påløpt tvangsmulkt.

Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 19 Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en virksomhet som overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.

Når tilsynsmyndigheten skal avgjøre om et overtredelsesgebyr skal ilegges, og når sanksjonen skal utmåles, skal den særlig legge vekt på disse forholdene:

- a) overtredelsens grovhet og omfang
- b) om overtrederen kunne forebygget overtredelsen ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak
- c) om overtredelsen er gjentatt
- d) om overtrederen har eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) overtrederens økonomiske evne.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen.

§ 20 Straff

Den som forsettlig eller uaktsomt bryter bestemmelser i eller i medhold av denne loven, straffes med bøter hvis forholdet ikke går under en strengere straffebestemmelse.

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 21 eller 22, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år.

Kapittel 5. Ruspåvirkning, pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 21 Ruspåvirkning mv.

Ingen må føre eller forsøke å føre taubane eller utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved taubanen:

- a) med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
- b) med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft,
- c) under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, eller
- d) når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør vedkommende uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Overskrider konsentrasjonen i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjetten ledd, eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes han i alle tilfeller for påvirket etter første ledd bokstav c.

Bruk av legemiddel i tråd med helsekrav og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i vegtrafikkloven, skal ikke medføre at en person regnes som påvirket.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av andre berusende eller bedøvende midler.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta andre berusende eller bedøvende midler i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietter-

forskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

§ 22 *Pliktavhold*

Personell med oppgaver som kan påvirke sikkerheten på taubanen, må ikke bruke alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler i tjenestetiden.

Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da personell i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid, og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av åtte timer før tjenestetiden begynner.

§ 23 *Testing av ruspåvirkning*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om en person er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når det er grunn til å tro at personen har overtrådt bestemmelsene i § 21 eller § 22, eller personen med eller uten skyld er innblandet i en taubaneulykke eller taubanehendelse eller det blir krevd som ledd i kontroll av taubanevirksomheten.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i § 21 eller § 22 er overtrådt, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller symptomer på ruspåvirkning, og framstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik framstilling skal i alminnelighet finne sted når personen nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om personen er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel. Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier, helsesekretær eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Kapittel 6. Andre bestemmelser

§ 24 *Gebyr og avgift*

Departementet kan kreve gebyrer for å behandle søknader om å få eller opprettholde tillatelser o.l. i eller i medhold av loven og for tilsyn som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt. Gebyrene settes slik at de samlet ikke overstiger tilsynsmyndighetens kostnader med saksbehandlingen eller tilsynet.

Departementet kan kreve gebyr som skal dekke kostnader knyttet til godkjenning av virksomheter etter § 4 andre ledd bokstav d) og godkjenning eller sertifisering av personell etter § 4 andre ledd bokstav e).

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan fastsette en generell sektoravgift som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte taubanevirksomhet gebyr direkte.

§ 25 *Transportvilkår for rutegående taubane, tilbakehold mv.*

Reglene i jernbaneloven §§ 7 og 7 a gjelder på samme måte for taubaner som driver ordinær persontransport, og som inngår i kollektivtransporttilbudet i et fylke.

§ 26 *Krav til naboeiendommer*

Det er forbudt å oppføre en bygning eller annen installasjon, plante, grave ut eller fylle opp innenfor 20 meter regnet fra taubanens midtlinje. Dette gjelder ikke om det foreligger en avtale med taubanevirksomheten eller annet følger av reguleringsplanen.

Taubanevirksomheten kan pålegge eieren av eller rettighetshaveren til en naboeiendom å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 20-metersgrensen etter første ledd dersom hensynet til taubanens eller omgivelsenes sikkerhet krever det. Hvis pålegget ikke følges, kan taubanevirksomheten selv fjerne vegetasjonen.

Eieren eller rettighetshaveren har krav på vederlag etter skjønn for skader og ulemper som følger av tiltakene i andre ledd, og for eventuelle utgifter knyttet til dette.

§ 27 *Fjerning av taubane*

Taubaner som ikke lenger er i drift, skal fjernes.

Taubanevirksomheten som har eller hadde den siste driftstillatelsen for taubanen, er sammen med eieren solidarisk ansvarlig for fjerningen.

Departementet kan fjerne taubanen for taubanevirksomhetens eller eierens regning og risiko hvis den ikke er fjernet innen en fastsatt frist. Utgiftene til fjerning er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 28 *Ekspropriasjon*

Departementet kan gi tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane.

Ved ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for anleggelse av taubane gjelder reglene i lov 23. oktober 1959 om oreigning av fast eiendom og lov 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eiendom.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 29 *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra det tidspunktet Kongen bestemmer.

§ 30 *Opphevelse og endringer i andre lover*

Fra det tidspunktet loven trer i kraft, oppheves lov 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løpestrenger.

Fra det samme tidspunktet skal lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. § 12 lyde:

§ 12. *(Tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter m.v.)*

Tilsynsmyndigheten kan pålegge den som bringer i omsetning en samtrafikkkomponent, å begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle samtrafikkkomponenten fra markedet dersom det foreligger risiko for at samtrafikkkomponenten ikke oppfyller de grunnleggende kravene. Enhver plikter å gi tilsynsmyndigheten de opplysninger den krever for å få utført sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten adgang til lokaler og utstyr knyttet til samtrafikkkomponent.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter.

Fra det samme tidspunktet skal lov 23. oktober 1959 nr. 3 om oreigning av fast eiendom § 30 nr. 1 oppheves.

§ 31 *Overgangsbestemmelser*

Forskrifter og vedtak gitt i medhold av bestemmelser i lov 14. juni 1912 nr. 1 om taugbaner og løpestrenger gjelder i den utstrekning de ikke strider mot loven her eller forskrifter fastsatt med hjemmel i lov.

Presidenten: Det votes først over A. § 4.

Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre og SV har varslet at de ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 50 mot 43 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 15.25.26)

Presidenten: Det votes så over resten av A.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

B.

Stortinget ber regjeringa ved utarbeiding av tilhøyrande forskrifter ta omsyn til at risiko ved taubaner er ulik ut ifrå kva risiko og skadepotensiale taubana representerer, spesielt kva gjeld krav ein pålegg eigar og driftar når det gjeld kompetanse, dokumentasjon og internkontroll.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak til lov
om fornøyelsesinnretninger (tivoliloven)

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 *Formål*

Loven skal sikre at fornøyelsesinnretninger blir anlagt, bygget, drevet, vedlikeholdt og fjernet slik at innretninger

ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

§ 2 *Virkeområde*

Loven gjelder den som tilbyr publikum bruk av fornøyelsesinnretninger.

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak unnta fornøyelsesinnretninger helt eller delvis fra loven. Enkeltvedtak om unntak for fornøyelsesinnretninger kan ikke påklages.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer.

§ 3 *Definisjoner*

I denne loven menes med

- fornøyelsesinnretning*: installasjon til bruk for fornøyelsesformål som innebærer risiko, og som stiller minimale krav til ferdigheter, og hvor brukerne enten bringes i bevegelse eller situasjoner hvor de helt eller delvis ikke har kontroll over egen bevegelse, eller begge deler
- virksomhet*: foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan som har driftstillatelse for én eller flere fornøyelsesinnretninger
- ulykke*: uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser på fornøyelsesinnretning som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og andre lignende ulykker
- alvorlig hendelse*: uønsket hendelse på fornøyelsesinnretning som under andre omstendigheter kunne ha ført til en ulykke
- hendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en ulykke på fornøyelsesinnretninger, som har sammenheng med driften, og som innvirker på driftssikkerheten.

§ 4 *Myndighet etter loven*

Departementet er myndighet etter denne loven.

Departementet kan gi forskrifter om:

- bestemmelser om definisjon av fornøyelsesinnretning
- saksbehandlingsregler til driftstillatelse, herunder om saksbehandlingsfrist og rettsvirkninger av fristoverskridelse, om vilkår for utstedelse og tilbakekall av driftstillatelse, samt om fjerning av fornøyelsesinnretning
- tekniske og driftsmessige krav, inkludert krav til bemanning, redningsberedskap, sikkerhetsstyringssystem og erstatnings- og forsikringsplikt samt unntak for krav til sikkerhetsstillelse
- godkjenning eller akkreditering av virksomhet som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slik virksomhet
- godkjenning eller sertifisering av personell som skal utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt bruk av slikt personell
- universell utforming av byggverk, innretninger og billettsystemer
- bruk av personlig verneutstyr
- plikt til varsling, rapportering og taushetsplikt, herunder hvilke opplysninger som skal inngå i varslings- og rapporteringsplikten, samt hvordan og til hvem dette skal skje

- i) behandling av personopplysninger
- j) tvangsmulkt og overtredelsesgebyr, inkludert hvordan den skal fastsettes, beregnes og frafalles
- k) gebyr, årsgebyr og sektoravgift
- l) hvem som omfattes av forbudet mot ruspåvirkning og av påbudet om pliktmessig avhold, samt om testing av ruspåvirkning.

Kapittel 2. Tillatelse og krav til virksomheten

§ 5 Virksomhetens plikter

Virksomheten skal drive fornøyelsesinnretningen på en sikker måte og sikre at vilkårene som er satt for fornøyelsesinnretningen i eller i medhold av denne loven, er oppfylt.

Virksomheten skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det.

I tilfeller hvor den som har driftstillatelse, leier ut innretningen til en leietaker, har leietakeren de samme plikter som innehaveren av driftstillatelsen.

§ 6 Krav om driftstillatelse

En fornøyelsesinnretning skal ikke tas i bruk før departementet har gitt driftstillatelse.

For søknad om driftstillatelse etter denne loven skal saksbehandlingsfrist være fire uker. Tjenesteloven § 11 andre ledd gjelder ikke for driftstillatelser etter denne loven.

§ 7 Plikt til sikkerhetsstyringssystem (internkontrollsystem)

Virksomheten skal etablere et system for å sikre og dokumentere at kravene i eller i medhold av denne loven er oppfylt.

§ 8 Erstatnings- og forsikringsplikt

Virksomheten er uansett skyld ansvarlig for skade forårsaket av fornøyelsesinnretningen.

Virksomheten skal ha forsikring og sikkerhetsstillelse for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Manglende sikkerhetsstillelse medfører tilbakekall av driftstillatelsen.

Forsikringsselskapet hvor fornøyelsesinnretningen er forsikret, skal varsle tilsynsmyndigheten om bortfall av sikkerhetsstillelsen.

Kapittel 3. Varslingsplikt, rapportering og taushetsplikt

§ 9 Varslingsplikt

Virksomheten skal straks varsle politiet om ulykke med ikke ubetydelig personskade.

Virksomheten skal varsle tilsynsmyndigheten om ulykke eller alvorlig hendelse.

§ 10 Rapporteringsplikt

Virksomheten skal rapportere opplysninger om ulykker, alvorlige hendelser og hendelser til tilsynsmyndigheten.

§ 11 Taushetsplikt

Enhver som utfører arbeid eller tjeneste for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det

de får kjennskap til under utføring av arbeidet eller tjenesten. Forvaltningsloven § 13 b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert etter § 10. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en ulykke eller hendelse.

Taushetsplikt etter første og andre ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, eller dersom opplysningene har statistisk form eller de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Opplysninger som er taushetsbelagt etter andre ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

Opplysninger som tilsynsmyndigheten mottar i medhold av § 10, kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

Kapittel 4. Tilsyn. Reaksjoner ved lovbrudd

§ 12 Tilsynsmyndighet

Departementet, eller den departementet delegerer oppgaven til, skal føre tilsyn med at loven med tilhørende forskrifter overholdes (tilsynsmyndigheten).

§ 13 Tilsynsmyndighetens adgang til virksomheten

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for virksomheten har rett til, og kan pålegges, å være tilstede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for virksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere, hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

§ 14 Opplysningsplikt

Enhver som er underlagt tilsyn, skal uten hinder av taushetsplikt legge frem opplysninger som tilsynsmyndigheten mener er nødvendige for å kunne utføre tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis.

§ 15 Pålegg om korrigerende tiltak

Ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan tilsynet gi pålegg om korrigerende tiltak. Ved utferdigelsen av pålegg skal det settes en frist for oppfyllelse. Samtidig med utferdigelsen av pålegg kan det fastsettes tvangsmulkt.

§ 16 Pålegg om øyeblikkelig stans eller opphør av bruk

Tilsynsmyndigheten kan pålegge øyeblikkelig stans av driften helt eller delvis eller opphør av bruk med øyeblikkelig virkning dersom det avdekkes forhold som kan medføre fare for helse, miljø eller sikkerhet. Slikt pålegg kan gis uten forhåndsvarsel. Om nødvendig kan tilsynsmyndigheten kreve bistand av politiet for gjennomføring av pålegg om stans eller opphør av bruk.

§ 17 *Tilbakekall av tillatelse*

Tilsynsmyndigheten kan trekke tilbake driftstillatelse ved brudd på vilkår eller krav som er satt for fornøyelsesinnretningen.

Tilsynsmyndigheten skal trekke tilbake driftstillatelsen dersom virksomheten går konkurs.

Tilbakekall av driftstillatelse gjelder inntil virksomheten ved ny søknad kan dokumentere at det forhold som forårsaket tilbakekallet er rettet, og vilkårene for driftstillatelse for øvrig er oppfylt.

§ 18 *Tvangsmulkt*

Tilsynsmyndigheten kan fastsette en tvangs-mulkt dersom et pålegg ikke er oppfylt innen den fastsatte fristen. Tvangsmulkten kan varsles i pålegget. Tvangsmulkten starter når den fastsatte fristen er utløpt og løper fram til pålegget er oppfylt.

Tvangsmulkten størrelse skal beregnes ut fra hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det vil ha.

Tvangsmulkt påløper ikke dersom etterlevelse blir umulig og årsaken til dette ikke ligger hos den ansvarlige.

Tilsynsmyndigheten kan i særlige tilfeller redusere eller frafalle påløpt tvangsmulkt.

Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 19 *Overtredelsesgebyr*

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en virksomhet som overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.

Når tilsynsmyndigheten skal avgjøre om et overtredelsesgebyr skal ilegges, og når sanksjonen skal utmåles, skal den særlig legge vekt på disse forholdene:

- a) overtredelsens grovhet og omfang
- b) om overtrederen kunne forebygget overtredelsen ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak
- c) om overtredelsen er gjentatt
- d) om overtrederen har eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) overtrederens økonomiske evne.

Overtredelsesgebyret tilfaller statskassen.

§ 20 *Straff*

Den som forsettlig eller uaktsomt bryter bestemmelser i eller i medhold av denne loven, straffes med bøter hvis forholdet ikke går under en strengere straffebestemmelse.

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i § 21, straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år.

Kapittel 5. Pliktavhold og testing av ruspåvirkning

§ 21 *Pliktavhold*

Personell med oppgaver som kan påvirke sikkerheten for fornøyelsesinnretningen, må ikke bruke alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler i tjenestetiden.

Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da personell i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner sitt arbeid, og til det avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av åtte timer før tjenestetiden begynner.

§ 22 *Testing av ruspåvirkning*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om en person er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når det er grunn til å tro at personen har overtrådt bestemmelsene i § 21, eller personen med eller uten skyld er innblandet i en ulykke eller alvorlig hendelse eller det blir krevd som ledd i kontroll med virksomheten.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i § 21 er overtrådt, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn og symptomer på ruspåvirkning, og fremstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når personen nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om personen er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel. Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier, helsesekretær eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Kapittel 6. Andre bestemmelser

§ 23 *Gebyr og avgift*

Departementet kan kreve gebyrer for å behandle søknader om å få eller opprettholde tillatelser o.l. i eller i medhold av denne loven, og for tilsyn som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt. Gebyrene settes slik at de samlet ikke overstiger tilsynsmyndighetens kostnader med saksbehandlingen eller tilsynet.

Departementet kan kreve gebyr som skal dekke kostnader knyttet til godkjenning av virksomhet etter § 4 andre ledd bokstav d) og godkjenning eller sertifisering av personell etter § 4 andre ledd bokstav e).

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan fastsette en generell sektoravgift som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte virksomhet gebyr direkte.

§ 24 *Fjerning av fornøyelsesinnretning*

Fornøyelsesinnretninger som ikke lenger er i drift, skal fjernes.

Virksomheten som har eller hadde den siste driftstillatelsen for fornøyelsesinnretningen, er ansvarlig for fjerningen.

Departementet kan fjerne fornøyelsesinnretningen for virksomhetens regning og risiko hvis den ikke er fjernet innen en fastsatt frist. Utgiftene til fjerning er tvangsgrunnlag for utlegg.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 25 *Ikrafttredelse*

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

§ 26 *Opphevelse av andre lover*

Fra det tidspunktet loven trer i kraft, oppheves lov 7. juni 1991 nr. 24 om godkjenning og drift av innretninger

til bruk i tivoli og fornøylesparker.

§ 27 Overgangsbestemmelser

Forskrifter og vedtak gitt i medhold av bestemmelser i lov 7. juni 1991 nr. 24 om godkjenning og drift av innretninger til bruk i tivoli og fornøylesparker, gjelder i den utstrekning de ikke strider mot bestemmelser i eller i medhold av denne loven.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova (gebyr for løyveeksamen og utferding av kompetansebevis)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 31 lyde:

§ 31 Gebyr

Departementet kan fastsette i forskrift at det skal betalt gebyr for

- a) utferding av løyvedokument, løyveskilt, eller annen dokumentasjon etter denne lova
- b) avvikling av løyveeksamen og utferding av kompetansebevis.

II

Lova tek til å gjelde straks.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten er det satt fram ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget utsetter behandling av vedtak om utbygging av veistrekningen E16 Bjørum-Skaret til etter at Nasjonal transportplan 2018-2029 er behandlet av Stortinget.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E16 Bjørum-Skaret innenfor en kostnadsramme på 4 540 mill. kroner.

II

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum-Skaret i Akershus og Buskerud. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til Sosialistisk Venstrepartis forslag.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble komiteens innstilling bifalt med 86 mot 5 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.28.19)

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv. 17/fv. 720 Dyrstad-Sprova-Malm i Nord-Trøndelag. Vilååra går fram av proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett i proposisjonen.

IV

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre det tidlegare vedtekne investeringsprosjektet E6 Helgeland nord i Nordland innanfor ei endra kostnadsramme på 1 983 mill. kroner.

Presidenten: Det voteres først over I–III.

Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifalt med 89 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 15.29.27)

Presidenten: Det voteres så over IV.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: I sak nr. 6 foreligger det ikke noe voteringstema, og sak nr. 7 er utsatt.

V o t e r i n g i s a k n r. 8

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 166/2016 av 23. september 2016 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2015/262 om fastsettelse av regler for metoder for identifikasjon av dyr av hestefamilien (hestepassforordningen).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

V o t e r i n g i s a k e n e n r. 9–11

Presidenten: Sakene nr. 9–11 er andre gangs behandling av lovsaker og gjelder lovvedtakene 68–70.

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

Sak nr. 12 [15:30:36]

Referat

1. (211) Statsministerens kontor melder at lov om endringer i arbeidsmiljøloven (gjennomføring av håndhevingsdirektivet mv.) (Lovvedtak 54 (2016–2017))
 1. lov om endringer i barnelova mv. (likestilt foreldreskap) (Lovvedtak 58 (2016–2017))
 2. lov om endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdsloven mv. (teknologinøytralityt) (Lovvedtak 52 (2016–2017))
 - er sanksjonert under 31. mars 2017
 Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (212) Årsmelding 2016 for pensjonsordninga for stortingsrepresentantar og regjeringsmedlemmer (Meld. St. 23 (2016–2017))
3. (213) Endringer i arbeidsmiljøloven (varsling og arbeidstid) (Prop. 72 L (2016–2017))
4. (214) Endringer i folketrygdloven mv. (arbeidsavklaringspenger og tilleggsstønader til arbeidsrettede tiltak mv.) (Prop. 74 L (2016–2017))
 Enst.: Nr. 2–4 sendes arbeids- og sosialkomiteen.
5. (215) Lov om klimamål (klimaloven) (Prop. 77 L (2016–2017))
6. (216) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Marit Arnstad, Heidi Greni og Kjersti Toppe om en sektorlov for vann- og avløpssektoren (Dokument 8:78 S (2016–2017))
 Enst.: Nr. 5 og 6 sendes energi- og miljøkomiteen.
7. (217) Endringer i barnevernloven (barnevernsreform) (Prop. 73 L (2016–2017))
 Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
8. (218) Forvaltningen av Statens pensjonsfond i 2016 (Meld. St. 26 (2016–2017))
9. (219) Perspektivmeldingen 2017 (Meld. St. 29 (2016–2017))
10. (220) Endringer i hvitvaskingsloven og verdipapirhandelloven (beløpsgrense for kontantvederlag mv.) (Prop. 76 L (2016–2017))
11. (221) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande, Pål Farstad, Iselin Nybø, Abid Q. Raja og Terje Breivik om et bedre og mer rettferdig skattesystem for gründere og enkeltpersonforetak (Dokument 8:79 S (2016–2017))
 Enst.: Nr. 8–11 sendes finanskomiteen.
12. (222) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Helse- og omsorgsdepartementet for å dekke økte kostnader i barnevaksinasjonsprogrammet (Prop. 69 S (2016–2017))
13. (223) Endringer i helselovgivningen (overføring av det offentlige tannhelsetjenesteansvaret, lovfesting av kompetansekrav m.m.) (Prop. 71 L (2016–2017))
14. (224) Endringer i pasient- og brukarrettslova, helsepersonellova m.m. (styrking av rettsstillinga til barn ved yting av helse- og omsorgstenester m.m.) (Prop. 75 L (2016–2017))
 Enst.: Nr. 12–14 sendes helse- og omsorgskomiteen.
15. (225) Endringer i straffeprosessloven mv. (opphøving av juryordningen) (Prop. 70 L (2016–2017))
 Enst.: Sendes justiskomiteen.
16. (226) Humaniora i Norge (Meld. St. 25 (2016–2017))

- Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.
17. (227) Industrien – grønnere, smartere og mer nyskapende. (Meld. St. 27 (2016–2017))
18. (228) Noregs fiskeriavtalar for 2017 og fisket etter avtalane i 2015 og 2016 (Meld. St. 28 (2016–2017))
19. (229) Noen fiskeri- og havbrukspolitiske saker (Meld. St. 31 (2016–2017))
- Enst.: Nr. 17–19 sendes næringskomiteen.
- Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.32.
