

**Møte tirsdag den 3. februar 2009 kl. 10**

President: Eirin Faldet

Dagsorden (nr. 46):

1. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Martin Engeset, Per-Kristian Foss, Svein Flåtten og Sonja Irene Sjøli om å innføre aktivitetsplikt for mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp (Innst. S. nr. 126 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:6 (2008–2009))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk (Innst. S. nr. 125 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:16 (2008–2009))
3. Referat

**Presidenten:** Representantene Torbjørn Andersen og May-Helen Molvær *Grimstad*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra den møtende vararepresentanten for Sør-Trøndelag fylke, Ingvild Vaggen *Malvik*, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte i Stortinget i tiden fra og med 3. februar og inntil videre, under representanten Øystein Djupedals permisjon.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandlets straks og innvilges.
2. Andre vararepresentant for Sør-Trøndelag fylke, Aud Herbjørg *Kvalvik*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

**Presidenten:** Aud Herbjørg *Kvalvik* er til stede og vil ta sete.

Det foreligger tre permisjonssøknader:

- Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Tove Karoline *Knutsen* fra og med 3. februar og inntil videre
- Fra Venstres stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Gunvald *Ludvigsen* fra og med 3. februar og inntil videre
- Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om omsorgspermisjon for representanten Terje *Aasland* fra og med 3. februar og inntil videre

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:  
For Sogn- og Fjordane fylke: Bjørg *Mikalsen*  
For Telemark fylke: Lise *Wiik*  
For Troms fylke: Knut Werner *Hansen*
3. Lise Wiik og Knut Werner Hansen innvelges i Lagtinget for den tid de møter for henholdsvis representantene Terje *Aasland* og Tove Karoline *Knutsen*.

**Presidenten:** Bjørg Mikalsen, Lise Wiik og Knut Werner Hansen er til stede og vil ta sete.

*Valg av settepresident*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for møtene i Stortinget i dag og resten av inneværende uke – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Sigvald Oppebøen Hansen. – Andre forslag foreligger ikke, og Sigvald Oppebøen Hansen anses enstemmig valgt som settepresident for denne ukes møter i Stortinget.

Statsråd Dag Terje Andersen overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

**Presidenten:** Representanten Gunnar Gundersen vil framsette to representantforslag.

**Gunnar Gundersen (H) [10:03:01]:** På vegne av representantene Øyvind Halleraker, Elisabeth Røbekk Nørve, Sonja Irene Sjøli, Torbjørn Røe Isaksen, Olemic Thommesen og meg selv vil jeg framsette et forslag om en gjennomgang av regulering i utmark med sikte på å styrke privates rettigheter.

På vegne av representantene Martin Engeset, Peter Skovholt Gitmark, Sonja Irene Sjøli, Torbjørn Røe Isaksen og meg selv vil jeg framsette forslag om å styrke grunneieres rettigheter til erstatning og i saksbehandlingen ved vern og ekspropriasjon.

**Presidenten:** Representanten Jan Arild Ellingsen vil framsette et representantforslag.

**Jan Arild Ellingsen (FrP) [10:03:44]:** På vegne av representantene Solveig Horne, Thore A. Nistad og meg selv har jeg gleden av å framsette forslag om å be Regjeringen ikke å innføre den planlagte forskrift om regulering av politiets arbeidstid.

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

Sak nr. 1 [10:04:05]

*Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Martin Engeset, Per-Kristian Foss, Svein Flåtten og Sonja Irene Sjøli om å innføre aktivitetsplikt for mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp* (Innst. S. nr. 126 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:6 (2008–2009))

**Presidenten:** Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre foreslår presidenten at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Kenneth Svendsen (FrP) [10:05:12]** (ordfører for saken): I denne saken er det en flertallsinnstilling og et mindretallsforslag. Jeg går ut fra at flertallsinnstillingen, fra Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Venstre, vil bli begrunnet av dem selv. Jeg skal begrunne Fremskrittspartiets og mindretallets syn i denne saken.

Retten til individuell plan i sosialtjenesteloven som ble vedtatt 1. januar 2009, fanger ikke opp de forhold som forslagsstillerne ønsker. Gjeldende lovverk har et bestemt innhold som skal sikre samarbeid, samhandling og koordinering av ulike tjenester. Det er med andre ord ikke en plan for individuell oppfølging. Dagens lovverk stiller heller ikke krav til når en individuell plan skal foreligge. Fremskrittspartiet mener at en samhandling hvor en gir individuell oppfølging raskt samt et krav til deltakelse, vil føre til at flere får sin situasjon avklart.

I svarbrev fra arbeids- og inkluderingsminister Dag Terje Andersen til arbeids- og sosialkomiteen skriver statsråden:

«Telemarkforskning-Bø gjennomførte i 2005–2006 en undersøkelse av praksis ved bruk av økonomisk stønad og vilkår i sosialtjenesten, rapport nr. 232 2006. Rapporten viser at sosialtjenesten bruker vilkår i utstrakt grad. Rapporten viser videre at vilkår benyttes overfor alle typer av stønadsmottakere. Unge stønadsmottakere er den gruppen det hyppigst stilles vilkår til, dernest følger innvandrere og langtidsledige. Bruken av vilkår ser ut til å øke i følge rapporten.»

Når det fra statsrådets side vektlegges at bruken av vilkår ser ut til å øke, er dette riktig om man studerer rapporten fra Telemarkforskning Bø rent kvantitativt. Om en derimot vurderer tiltakenes kvalitet, er det tydelig at de vilkår som brukes hyppigst, ikke bidrar til å øke jobbsannsynligheten i nevneverdig grad, noe som også framkommer i Telemarkforskning Bøs konklusjon i rapporten, hvor det står:

«Vi ser med andre ord at sosialtjenesten har utstrakt bruk av vilkår, men dette er hovedsakelig vilkår som krever relativt lite av klientene.»

Dette viser at mange kommuner stiller krav, og at bruken er økende. Siden flere og flere kommuner stiller krav, legger vi til grunn at dette gir gode resultater for samfunnet og for den enkelte bruker.

Innføringen av kvalifiseringsprogrammet har ført til lovfestet plikt for alle kommuner til å tilby programmet, men dette er ikke fulgt opp med noen lovfestet plikt for den enkelte til å delta i programmet. I samme svarbrev skriver statsråden:

«Jeg er enig med forslagsstillerne i at det er ønskelig og viktig å stille krav til mottagerne av økonomisk sosialhjelp og at de skal få nødvendig oppfølging. Det

kan bidra til å beholde oppslutning om ordningen i befolkningen, men ikke minst kan det være viktig for stønadsmottakeren ved at vilkårene kan virke kvalifiserende og bidra til at den enkelte kommer ut av en stønadssituasjon.»

Likevel konkluderer statsråden med at det ikke er hensiktsmessig å lovfeste kravet til aktivitet. Det virker på meg noe underlig.

Hensikten med representantforslaget er ikke at alle skal ha kvalifiseringsprogram med egen stønad, men at alle skal ha en lovfestet rett til individuell plan for oppfølging og en generell aktivitetsplikt. Dette understøttes også av det faktum at det er et meget høyt antall mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp som hovedinntektskilde, eller som eneste inntektskilde. For disse gruppene vil en lovfestet rett til individuell plan etter tre måneder, i kombinasjon med en generell aktivitetsplikt, bidra til å korte ned stønadsavhengigheten og øke jobbsannsynligheten. Ordningen med krav til aktivitet er frivillig. Dette fører til at ordningen varierer fra kommune til kommune, og fra kontor til kontor, noe som virker uhensiktsmessig og uheldig.

Jeg tar derfor opp de forslagene som jeg har referert til.

**Presidenten:** Representanten Kenneth Svendsen har tatt opp de forslag han refererte til.

**Lise Christoffersen (A) [10:09:25]:** Høyre foreslår obligatorisk individuell plan for sosialhjelpsmottakere etter tre måneder, og en aktivitetsplikt som møter deg i form av et krav i det øyeblikket du leverer søknad om sosialhjelp for første gang. Begrunnelsen er det bekymringsfulle i at en stor gruppe mennesker blir sosialhjelpsmottakere på permanent basis.

Flertallet deler denne bekymringen. Flertallet kjenner også til de mange positive erfaringene med ulike former for utdanning og arbeidstrening. Det er nettopp det som er hovedbegrunnelsen for de reformene vi gjennomfører for tiden: Nav-reform, nytt kvalifiseringsprogram, forenklinger i folketrygdens stønadssystem, enklere adgang til arbeidsmarkedstiltak, høring av endringer i lov om sosiale tjenester, og sist, men ikke minst, økt innflytelse for brukerne og deres behov.

Når flertallet likevel ikke støtter forslagene om obligatorisk individuell plan etter tre måneder og aktivitetskrav fra dag én, er det fordi forslagene er unyanserte og bryter med en grunnleggende forutsetning i de nye reformene, nemlig overgangen fra et byråkratisk regelstyrt system til et skjønnsbasert system, der beslutningene tas nær brukerne og i samarbeid med brukerne. Vi har allerede vedtatt å oppheve en del av de beskrankningene for fornuften som lå i våre egne budsjettposter, vi har løst opp i regelverk for stønader og tiltak og styrket brukermidvirkningen. Tanken er jo at kompetansen og den sunne fornuft skal få bedre vilkår. Sentrale myndigheter, herunder storting, regjering og direktorat, skal slutte med detaljstyring fjernet fra brukere som vi knapt har sett.

Det er nesten så en kan lure på om partiene bak mindre-

tallsinnstillingen i denne saken har gått glipp av dette helt vesentlige poenget. For det er jo ikke slik i dag at det ikke er anledning til å stille vilkår, at det er forbudt å legge individuelle planer, men det er førstelinjen som vurderer om og når det er hensiktsmessig. Dette vil vi ha mer av, ikke mindre. Jeg synes derfor representantforslaget fra Høyre er total skivebom. Det går i stikk motsatt retning av de vedtakene Høyre selv har vært med på. For med dagens forslag er det ikke førstelinjen som skal ta stilling til brukerens behov. Det skal Stortinget bestemme gjennom firkantet lovgivning der «alle mottakere av økonomisk sosialhjelp» uansett skjæres over en kam og med en «generell plikt til aktivitet» for alle – tilbake til regelstyring og byråkrati.

Desto mer ubegripelig blir dette siden forslagsstillerne selv har gjort rede for de store forskjellene det faktisk er mellom mottakere av sosialhjelp. I statsrådets brev understrekes det ytterligere. Antallet går ned, men det er ikke hovedpoenget her. Det er derimot det faktum at 21 pst. får sosialhjelp i bare én måned, at gjennomsnittlig stønadstid er 5,3 måneder, og at nesten 60 pst. mottar stønad under et halvt år. Det er et gammelt ord som advarer mot å skyte kreftene på dem som virkelig har behov for det i stedet for å innføre et nytt byråkrati.

Vilkår brukes for lite, hevder mindretallet og viser til forskning. Det er vel å trekke forskningsresultatene litt vel langt. Så vidt jeg kan se, sier ikke de nevnte rapportene noe om hvorfor vilkår brukes lite, heller ikke om hvor mye mer de skulle vært brukt. Det kan være fordi det ble ansett som lite hensiktsmessig for en del av brukerne. Eller kanskje fordi det ikke har vært mange nok og gode nok tiltak å henvise til? Nå øker vi de mulighetene. Vi bør la reformene bli gjennomført før vi i vår iver begynner å reversere dem. God styring er ikke nødvendigvis synonymt med hyppige regelendringer. God styring kan like gjerne, eller snarere heller, være evnen til langsiktighet og tillit til dem som skal gjøre jobben ute.

Til slutt: Jeg er egentlig ikke så veldig overrasket over Høyres og Fremskrittspartiets holdning i denne saken. Den føyer seg inn i et mønster. Jeg er i grunnen mer overrasket over at Kristelig Folkeparti har valgt å henge seg på. Så da vil jeg samtidig avslutte med å gi en liten honnør til Venstre, som ikke lot seg friste denne gangen.

**Martin Engeset (H) [10:14:03]:** 40 000–60 000 mennesker lever på økonomisk sosialhjelp og har det som hovedytelse eller eneste ytelse. Det er altså en stor gruppe mennesker som er avhengig av sosialhjelp på mer eller mindre permanent basis. Det kan vanskelig herske tvil om at dette er i strid med intensjonene i lov om sosiale tjenester. Sosialhjelp skal være en korttidsytelse, en akutt hjelp i en overgangsperiode. Det vil aldri være slik at kvalifiseringsprogrammet med det omfanget det har, eller ser ut til å kunne få i overskuelig fremtid, vil kunne løse utfordringene for den gruppen vi her snakker om. Ved å bruke sosialtjenesteloven til å stille krav vil en kunne hjelpe folk raskere.

Det å stille krav er å vise omsorg. Med en plikt til aktivitet fra hjelpeapparatet vil vi også få mulighet til å gi et

skreddersydd tilbud. Jeg kan vanskelig se at dette forslaget skal kunne medføre noe mer byråkrati enn det allerede er – snarere tvert imot. Det vil i hvert fall kunne gi bedre resultater, og det er vel det som må være målet med hele hjelpeapparatet, at det skal hjelpe folk til et mer verdig liv.

Undersøkelsen fra Telemarksforskning Bø brukes og misbrukes i betydelig grad. Det hevdes at rapporten viser at sosialtjenesten bruker vilkår i utstrakt grad. Vel, det rapporten i hvert fall viser, er at aktiviserende og arbeidsavklarende vilkår brukes i liten grad. De vilkårene som brukes hyppigst, bidrar ikke til å øke jobsannsynligheten i nevneverdig grad. Telemarksforskning Bø skriver:

«Vi ser med andre ord at sosialtjenesten har utstrakt bruk av vilkår, men dette er hovedsakelig vilkår som krever relativt lite av klientene.»

Flertallet, som går imot forslaget, begrunner det med at det allerede i dag i sosialtjenesteloven § 5-3 finnes en adgang til å stille vilkår ved tildeling av økonomisk sosialhjelp. Ja, det gjør det. Og hvordan kom denne paragrafen inn i loven? Jeg har sjekket litt av historien her. I 1991 skulle Stortinget behandle en revisjon av sosialloven. Saken ble imidlertid utsatt og ble dermed et sentralt tema i lokalvalgkampen i 1991. Ikke minst var det strid om Høyres forslag om at mottakere av sosialhjelp kunne bli pålagt arbeidsoppgaver i kommunal regi. Det mest påfallende var den strid forslaget skapte innad i Arbeiderpartiet, der Kommuneforbundet truet med Arbeidsretten dersom forslaget ble vedtatt, mens Arbeiderpartiets byrådsleder kandidat, Rune Gerhardsen, benyttet valgkampen til å love å sette i gang tvangstiltak uansett hva Stortinget vedtok. Arbeiderparti-regjeringen den gang forsøkte seg på en politisk helgardering, ved at sosialministeren fremmet et lovforslag der Høyres forslag ble forkastet. Men på tross av dette var hun positiv til ideen i valgkampen. Først ved behandlingen i Stortinget i november tonet hun endelig flagg ved å gå imot forslaget. Men hun og regjeringen led nederlag i Stortinget ved at Høyres forslag ble vedtatt med støtte fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Det er en del av historien som det er greit å få med seg. Da ble adgangen til å stille krav innført.

Dagens debatt er en parallell til situasjonen i 1991. Arbeiderpartiet var først imot, men er senere blitt for. Slik vil det nok også gå med det forslaget vi behandler her i dag, for det er positivt at statsråden på mange måter gir oss støtte når det gjelder intensjonen bak forslaget. Han skriver nemlig i sitt svarbrev til komiteen:

«Jeg er enig med forslagsstillerne i at det er ønskelig og viktig å stille krav til mottakerne av økonomisk sosialhjelp og at de skal få nødvendig oppfølging. Det kan bidra til å beholde oppslutning om ordningen i befolkningen, men ikke minst kan det være viktig for stønadsmottakeren ved at vilkårene kan virke kvalifiserende og bidra til at den enkelte kommer ut av stønadssituasjonen.»

Det er i grunnen veldig godt sagt! Jeg kunne knapt sagt det bedre selv. Da står vi i grunnen tilbake med bare ett viktig spørsmål: Har vi tro på at en lovfesting av kravet til aktivitet og plikten til oppfølging vil hjelpe flere ut av en håpløs livssituasjon? Høyre mener bestemt ja. Regjerin-

gen sier nei. Egentlig er det litt pussig når vi vet hvilken sterk tro de rød-grønne har på lovfesting som virkemiddel i samfunnsbyggingen på mange andre områder.

**Karin Andersen (SV) [10:19:21]:** Først vil jeg si at jeg slutter meg til innlegget fra representanten Lise Christoffersen, som jeg synes satte saken i et riktig perspektiv. Saken handler jo om man har tro på at det er folks muligheter og iboende evner som skal styrkes, og hvordan det skal skje på best mulig måte – om det er pisken eller om det er gulrota som skal brukes mest.

Jeg tror at hvis vi er i avmakt og blir styrt av andre, fører det veldig sjelden til endring i eget liv, og det fører i hvert fall aldri til livsmot og livslyst. Jeg tror det er det vi må begynne å snakke mer om når vi snakker om folk som lever på sosialhjelp, for det vi vet om den gruppen, er bl.a. at de i snitt er sykere enn dem som har uføretrygd. Jeg tror at en del av den økningen vi nå ser i uføretrygden, handler om at Nav har funnet igjen noen av disse sykeste og har gitt dem uføretrygd. Og det er bra!

Jeg tror ikke at det å lage et sterkere press på den enkelte i seg sjøl vil føre til endring. Men jeg er helt overbevist om at når Nav-kontorene og sosialtjenesten der lager gode opplegg rundt den enkelte, enten det er ved sosialhjelpen eller forhåpentligvis kvalifiseringsprogrammet for de fleste, vil mange flere ha mulighet til å snu en vanskelig livssituasjon. Men jeg tror òg at det i stor grad kommer av at vi ikke lager et system som mer og mer baserer seg på den type tankegang som Høyre står for, men greier å få det systemet som nå heter Nav, til å bli et system der folk ikke krympes og demotiveres, men oppmuntres til å finne igjen sine egne evner og lysten til å delta.

Jeg er opptatt av dette fordi jeg er helt overbevist om at noen trenger et puff for å komme i gang. Men jeg også helt sikker på at hvis man skal greie å ta imot en slik beskjed, er det ikke pisken som er viktig når man lever i en slik marginal situasjon som man gjør hvis man har levd på sosialhjelp lenge. Da kommer det av at man har et tillitsfullt forhold til det hjelpeapparatet som man møter, og at de har et fornuftig opplegg som gjør at man ser lys i tunnelen og vet hvor man skal gå hen. Jeg vil bare minne om at Kirkens Bymisjon og andre frivillige organisasjoner i veldig mange byer har mange slike tiltak til folk som lever på sosialhjelp, steder der folk kan gå og tjene en hundrelapp eller to uten å få trekk i trygden. Og kommer folk dit? Ja, de gjør det. Rusede personer og andre som har det fryktelig vanskelig, går dit fordi de blir motivert av det, ikke fordi det er en pisk, men fordi det er en gulrot der, og fordi den jobbmuligheten gjør at de også kan få en status i samfunnet, noe de sjøl veldig fort merker svært godt. Jeg mener vi må bevege oss langs den linjen og ikke langs tvangslinjen.

Det er viktig å understreke at det i løpet av de siste 20 åra har blitt færre personer som mottar sosialhjelp. Nedgangen har aldri vært så stor som det siste året, og den enkelte mottaker får nå noe mer enn tidligere, melder SSB. Det som er bekymringsfullt, er at én av tre av dem som får sosialhjelp, er under 30 år. Det er også slik at det er ikke veldig mange som lever på sosialhjelp over lengre tid.

Én av tre oppgav trygd og pensjon som viktigste inntektskilde når de bad om sosialhjelp, og for nesten halvparten av dem er det snakk om uførepensjon. I den situasjonen er det jo litt meningsløst, synes jeg, å skulle pålegge dem aktivitetsplikt. Det er også svært få personer som mottar sosialhjelp sammenhengende i tre år. Så jeg synes det er viktig at man nå ikke tegner et feil bilde av situasjonen, men setter inn gode virkemidler som gjør at flere av dem som lever i en slik vanskelig situasjon, får mulighet til å mestre den, komme over i aktivitet og få et bedre liv enn det de har.

Jeg tror at en del av denne debatten handler om en forestilling om at det egentlig er ganske greit å gå på sosialhjelp, og at det er noe som noen mennesker «velger». Det er en beskrivelse som jeg vil ta sterkt avstand fra. Mennesker som lever på sosialhjelp, har det svært vanskelig. De ønsker seg god hjelp, men de ønsker seg først og fremst muligheter. Og det er det vår plikt å gi dem – slik at de får endene til å møtes, og får et aktivitetstilbud, et helse-tilbud og hjelp til arbeidstrening som gjør at flest mulig kan komme ut av sin vanskelige situasjon ved egen hjelp og av egen lyst.

**Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [10:24:38]:** Jeg er klar over at noen vil si at dette forslaget fra Høyre er litt som å slå inn åpne dører. Noen vil hevde at retten til individuell plan allerede er lovfestet for dem som har behov for langvarige og koordinerte tjenester. I sosialtjenesteloven § 5-3 heter det videre at det er adgang til å stille vilkår ved tildeling av økonomisk sosialhjelp.

Kristelig Folkeparti støtter likevel forslaget. Retten til individuell plan i sosialtjenesteloven skal sikre samarbeid, samhandling og koordinering av ulike tjenester, men det er ikke nødvendigvis en plan for individuell oppfølging. Dagens lovverk stiller heller ikke krav til når individuell plan skal foreligge. Kristelig Folkeparti mener at en samhandling, hvor en gir individuell oppfølging raskt, samt et krav til deltakelse vil føre til at flere får sin situasjon avklart.

Telemarksforskning Bø gjennomførte i 2005–2006 en undersøkelse av praksis ved bruk av økonomisk stønad og vilkår i sosialtjenesten. Rapporten konkluderer med:

«Vi ser med andre ord at sosialtjenesten har utstrakt bruk av vilkår, men dette er hovedsakelig vilkår som krever relativt lite av klientene.»

For Kristelig Folkeparti gir dette grunn til bekymring. Det er viktig å se det enkelte mennesket og ikke undervurdere de ressursene som mange har. Det handler om menneskeverd og om å ta folk på alvor. Innføringen av kvalifiseringsprogrammet har ført til lovfestet plikt for alle kommuner til å tilby programmet, men dette er ikke fulgt opp med noen lovfestet plikt for den enkelte til å delta i programmet. Statsråden skriver i sitt brev til komiteen – noe også andre har sitert:

«Jeg er enig med forslagsstillerne i at det er ønskelig og viktig å stille krav til mottagerne av økonomisk sosialhjelp og at de skal få nødvendig oppfølging. Det kan bidra til å beholde oppslutning om ordningen i befolkningen, men ikke minst kan det være viktig

for stønadsmottakeren ved at vilkårene kan virke kvalifiserende og bidra til at den enkelte kommer ut av stønadssituasjonen.»

Kristelig Folkeparti er enig i det. Jeg er derfor skuffet over at regjeringspartiene ikke tar konsekvensen av dette og stemmer for forslaget. Hensikten med forslaget er ikke at alle skal ha kvalifiseringsprogram med egen stønad, men at alle skal ha en lovfestet rett til individuell plan for oppfølging og en generell aktivitetsplikt. Dette understøttes også av at det er et meget høyt antall mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp som hovedinntektskilde, eller som eneste inntektskilde. For disse gruppene vil en lovfestet rett til individuell plan etter tre måneder, i kombinasjon med en generell aktivitetsplikt, bidra til å korte ned stønadsavhengigheten og øke jobbsannsynligheten.

Kristelig Folkeparti mener at lovverket bør signalisere grensesetting, og at det heller kan utformes rutiner som kan avvike fra regelen i åpenbare tilfeller hvor verken individuell plan for oppfølging eller aktivitetsplikt, etter en skjønsmessig vurdering, oppfattes å være nødvendig.

Kristelig Folkeparti støtter derfor representantforslaget, der Regjeringen bes «om å fremme forslag til endringer i lov om sosiale tjenester, hvor:

1. Alle mottakere av økonomisk sosialhjelp garanteres en individuell plan for oppfølging innen tre måneder.
2. Det innføres en generell plikt til aktivitet og oppfølging av mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp.»

**Alf Ivar Samuelsen (Sp) [10:28:57]:** Jeg oppfatter det slik at det er en god intensjon bak dette representantforslaget, ved den bekymring som er til stede hos samtlige i komiteen, ut fra at vi har en stor gruppe mennesker som har behov for langvarig og kanskje noe permanent sosialhjelp. Spørsmålet blir om vi trenger ytterligere arbeidsredskaper for å møte disse problemene, eller om loven dekker de forhold vi her diskuterer.

Bakgrunnen for representantforslaget er et ønske om en garantert individuell plan for oppfølging og en generell aktivitetsplikt. Da er det viktig å se på loven slik den er utformet. Den gir allerede rett til en individuell plan. Det står i sosialtjenesteloven § 4-3a. Det gis adgang til å sette vilkår i paragrafen. Det blir litt merkelig når vi har fått en ny lov som på mange måter er en nyvinning der man har muligheter for å koordinere tre forskjellige tjenesteområder, at man ikke gir denne loven tid til å virke og settes ut i praksis, og har tillit til at folkene på Nav-kontorene er i stand til å gi en høyst individuell hjelp.

Jeg synes det her ligger under en tanke om at sosialhjelpsmottakerne er en ensartet gruppe. Med litt erfaring fra det området kan jeg i alle fall si at det er det motsatte som er tilfellet. Dette er en høyst uensartet gruppe. Det blir merkelig at den Nav-reformen som vi har vedtatt, skal følges opp med nye arbeidsredskaper som innebærer detaljstyring av saksbehandlingen i det enkelte Nav-kontor, når reformen gir muligheter for utvikling av kvalifiseringsprogram for personer som står i ferd med å bli avhengig av eller er blitt avhengig av langvarig hjelp.

Loven, slik jeg oppfatter den, er en nyvinning ved at den gir anledning til bruk av skjønn i større grad enn tid-

ligere – noe som en god del av oss har etterlyst. Den legger opp til samordning av tilbud og nettopp å sy sammen et enhetlig individrettet, individtilpasset tilbud ut av det som tidligere var flere tilbud. Forslaget fra Høyre blir da noe merkelig med tanke på en debatt som vi har hatt her i salen tidligere om forvaltningsreformen, hvor Høyre tydelig gav uttrykk for ønsket om å desentralisere makt og styrke det kommunale nivået. Dette er å gå motsatt vei.

For Senterpartiet og undertegnede er det viktig å gi loven tid til å utvikle seg på det lokale nivå, gi den den form som vi har tiltenkt den, og la individene få en plass og et tilbud som loven faktisk har mulighet for å gi dem.

**Statsråd Dag Terje Andersen [10:33:56]:** Jeg er enig med forslagsstillerne i at langtidsmottak av sosialhjelp er et problem, og at tett individuell og forpliktende oppfølging er avgjørende for at mange skal kunne løstes ut av stønadssituasjonen og bli selvforsørgende.

Det jeg derimot er uenig i, er at det er behov for lovendring for å sikre en slik oppfølging. Etter min vurdering fanger gjeldende lovgivning opp de hensynene som forslagsstillerne ønsker å ivareta, på en tilstrekkelig god måte.

Dagens lovverk inneholder plikt for den enkelte til å gjøre alt vedkommende kan for å forsørge seg selv, det gir adgang til å stille vilkår om aktivitet der det er hensiktsmessig, og det gir rett og plikt til å utarbeide individuell plan når stønadsmottakeren har behov for langvarige og koordinerte tjenester.

I tillegg – og etter min mening viktigst for å få den gruppen vi snakker om, i arbeid – er nye satsinger og virkemidler i arbeids- og velferdsforvaltningen under iverksetting eller skal iverksettes inneværende år.

Kvalifiseringsprogrammet utgjør et av de viktigste satsingsområdene for Nav-kontorene i de nærmeste årene. Programmet er et svært viktig virkemiddel for å få personer som har stått utenfor arbeidslivet i lengre tid, eller som mangler erfaring fra arbeidslivet, ut i arbeid. Målgruppen for programmet er personer med vesentlig nedsatt arbeids- og inntektsevne, som ikke har noen eller kun begrensede ytelser i folketrygden. Dette handler i stor grad om personer som i dag er avhengig av økonomisk sosialhjelp som hovedinntektskilde over lengre perioder, altså den gruppen representantene fra Høyre er bekymret for. Nær 5 300 søkte seg til programmet i 2008.

Samtidig med innfasingen av programmet har vi iverksatt en forskningsbasert evaluering som skal gi svar på om programmet bidrar til å nå de mål som er satt for tiltaket, spesielt om programmet bidrar til at flere kommer i arbeid og aktivitet.

De nylig vedtatte reglene om arbeidsavklaringspenger trer i kraft høsten 2009. Fra da av får alle med behov, også personer som mottar sosialhjelp, rett til å få en arbeidsevnevurdering og en konkret aktivitetsplan for hvordan de skal komme i arbeid. Etter min vurdering imøtekommer denne lovendringen forslagsstillerens ønske om en individuell plan for oppfølging.

I tillegg kan jeg nevne at mitt departement i forrige uke sendte forslag til ny lov om sosiale tjenester

i arbeids- og velferdsforvaltningen ut på høring. Loven vil tilrettelegge for en bedre samordning av tjenestene til brukerne av Nav-kontoret, ved at den samler de obligatoriske kommunale tjenestene i Nav-kontorene i én lov og har bestemmelser om samarbeid i kontoret. For å styrke rettssikkerheten for personer som er avhengig av sosialhjelp eller trenger kvalifiseringsprogram for å komme i arbeid, foreslår vi at fylkesmannen skal føre tilsyn med at kommunens tjenester er forsvarlige.

Vi har en stor reform under utrulling og et oppdatert og tilrettelagt regelverk for utfordringene framover. Hovedutfordringen nå må være å få reformen og tiltakene til å virke etter de målene som er satt. Helt avgjørende i den sammenhengen er kompetansen og oppfølgingen på det lokale Nav-kontoret.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kenneth Svendsen (FrP) [10:37:35]:** Flere kommuner har innført krav til sosialhjelpsmottakere. Det kan være oppmøte om morgenen, det kan være snømåking for eldre, det kan være plenklipping eller andre ting. Dette har ført til en nedgang i utbetalingene, fordi enkelte sosialhjelpsmottakere har funnet ut at de kanskje like godt kan gå på arbeid hvis de likevel må møte opp. Dette gjelder spesielt ungdom.

Mange kommuner sier at de ikke vil stille krav på grunn av at organiseringen av arbeid er for dyrt og at det ikke gir noe igjen. Slike tanker vil selvfølgelig ikke hjelpe den enkelte, og det er spesielt bekymringsfullt at det vil ramme ungdom.

Statsråden sier at det er hensiktsmessigheten som skal være avgjørende. Er det da slik at det er den økonomiske situasjonen i den enkelte kommune og om man mener det er tungvint å organisere eller ikke, som skal avgjøre om det er hensiktsmessig eller ikke?

**Statsråd Dag Terje Andersen [10:38:41]:** Representantens innledning til spørsmålet viser jo at nåværende lov fungerer. For det er altså anledning til å vurdere den enkelte stønadssøker i forhold til muligheten for å stille krav for stønadsutbetaling. Det er nettopp hensikten med loven slik som den er i dag.

Det som er styrken med lovens formulering i dag i forhold til det som nå foreslås, er at det er en individuell vurdering i det lokale apparatet. Det har altså gitt de utslagene som representanten viser til – noen kommuner har gode resultater. Utgangspunktet er nettopp, som representanten Samuelsen sa, at det er ganske stor forskjell på dem som søker om sosialhjelpsbidrag. Det gis altså mulighet nå til å vurdere hver enkelt individuelt. En skal heller ikke se bort fra at det kan være enkelte av dem som søker sosialhjelp, som er i en livssituasjon der det ikke er antall krav som stilles, som er mangelfaktoren. Da kan tilbudet tilpasses dem på en annen måte enn det gjøres for dem som trenger krav etter en individuell plan for å komme i gang med en annen utvikling.

**Martin Engeset (H) [10:40:05]:** Jeg er glad for at statsråden ikke er like ufin som enkelte av dem som har deltatt i debatten her i dag, som bevisst forsøker å mistenkeliggjøre intensjonene med vårt forslag. Det er jeg glad for at statsråden ikke gjør.

Jeg registrerer at statsråden er opptatt av å begrunne sitt nei til vårt konkrete forslag med at han ikke anser at det er hensiktsmessig, i hvert fall ikke nå. Det er i og for seg greit nok. Men mitt spørsmål til statsråden blir da: Vil statsråden utelukke at en lovfesting av kravet til aktivitet og oppfølging senere kan bli aktuelt, når man har mer erfaring med den nye lovgivningen og kvalifiseringsprogrammet?

**Statsråd Dag Terje Andersen [10:41:03]:** Jeg kan bare svare for den regjeringen som sitter nå og forhåpentligvis fortsetter å sitte framover.

Jeg ser det som lite aktuelt å innføre regelendringer i den forstand som nå diskuteres i forbindelse med dette Dokument nr. 8-forslaget, fordi det er mulighet i dag, etter en vurdering, til å stille krav. Telemarksforskning har dokumentert at det i stor grad stilles krav, men vi er opptatt av å vurdere den enkelte sosialhjelpsmottaker som individ. Det er de som har den daglige kontakten ved det lokale Nav-kontoret – etter hvert som alle kommuner får det – som er i stand til å vurdere det. For noen kan det å bli stilt krav til være et nødvendig virkemiddel for å komme videre og over i en positiv utvikling, men det kan også være sosialhjelpsmottakere som har tilstrekkelig med krav stilt til seg, og som kanskje er i en annen livssituasjon. Og med dagens formulering gis det rom for en lokal vurdering av den enkelte bruker.

Jeg trodde kanskje Høyre også var opptatt av å ha brukeren og individet i sentrum. I denne sammenheng ser det ut som vi er mest opptatt av det.

**Åse Gunhild Woie Duesund (KrF) [10:42:14]:** Jeg tror de fleste av oss synes det er bra at det i dag er en mulighet til å utarbeide en individuell plan for dem som trenger langvarige og koordinerte tjenester.

Men dagens lov stiller ingen krav til når denne individuelle planen skal foreligge. Tror ikke statsråden at jo raskere en kan komme i gang med hjelp, jo raskere vil søkeren komme tilbake til arbeid?

**Statsråd Dag Terje Andersen [10:42:47]:** I dag er det en forpliktelse for sosialhjelpsapparatet, etter hvert samlokalisert i Nav, å gi tilbud om en slik individuell plan. Men jeg gjentar det jeg sa i mitt forrige svar: Vi har behov for å kunne vurdere mennesker ut fra individuelle behov. Noen av dem som mottar sosialhjelp, har en ganske utfordrende livssituasjon, og det vi er opptatt av, er at det er de som behandler den enkelte sak, som er best til å vurdere hva som tjener best vårt felles formål om å hjelpe folk tilbake til aktivitet, ut fra en lokal vurdering av den enkelte klient.

Jeg ønsker også å understreke at når vi nå ser at mer enn 5 000 søkte på kvalifiseringstiltak i fjor, tror jeg det er et resultat som overrasker de fleste, med tanke på hvor mange som har gått på langtidssosialhjelp, som nå har fått et permanent lønnsgrunnlag med forpliktelser som må føl-

ges opp, for at de skal komme seg over en vanskelig livssituasjon. Jeg tror vi er inne på et spor som vil gi en positiv utvikling framover.

**Kenneth Svendsen (FrP) [10:44:01]:** Jeg føler at det svaret jeg fikk i stad, var et svar på noe annet enn det jeg spurte om. Når det gjelder individuelle planer, er jeg langt på vei enig i det statsråden svarte.

Men spørsmålet mitt gjaldt dette: Når en kommune av organisatoriske grunner ikke ønsker å gi et slikt tilbud fordi det blir for kostbart for kommunen eller den ikke har kapasitet til å organisere ordningen, da betyr det at det ikke er den individuelle vurderingen av den enkelte sosialhjelpsmottaker som legges til grunn, men en organisering i kommunen. En lovfesting ville ha gjort at alle kommunene måtte ha gjort en slik vurdering. En individuell vurdering av den enkelte ville selvfølgelig kunne konkludert med at det ikke var grunnlag for å stille krav til den enkelte, men det skulle altså være en generell vurdering. Ville ikke det ha vært den rette måten å gjøre det på?

**Statsråd Dag Terje Andersen [10:45:00]:** Som jeg sa i mitt første svar – som jeg mener var et svar på det representanten spurte om – viser dette at de enkelte kommuner har valgt å organisere dette i arbeidsgrupper, hvis vi kan kalle dem det, altså i team som har forskjellige oppgaver i lokalsamfunnet, og at det kan være en god løsning noen steder. Andre steder kan det være en god løsning å ha avtaler med lokale arbeidsgivere, bedrifter, opp imot vernet virksomhet. Det kan altså være et mangfold av løsninger som gir muligheten til å gi den aktivitetstrening som for en stor del av sosialhjelpsmottakerne vil være den rette løsningen.

Vi mener at med det lovverket vi har, med anledning til å kreve forskjellige forpliktelser fra sosialhjelpsmottakeren for å kunne motta sosialhjelp, gir vi muligheten til det mangfoldet vi har i Norge og de individuelle behovene som finnes. Det kan hende at situasjonen f.eks. i Fauske er noe annerledes, og det kan være noe forskjellig å organisere det samme tilbudet i Oslo. Det er det mangfoldet vi synes det skal være rom for.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

**Svein Flåtten (H) [10:46:43]:** Flertallet i denne saken har en underlig innstilling til Stortingets oppgaver. Når man ikke liker forslagene, kaller man det saksbehandling. Men for Stortinget å mene noe om sosialhjelpsmottakeres plikter og for den saks skyld deres rettigheter, er ikke saksbehandling. Å kalle det dét er ansvarsfraskrivelse.

Når fraksjonslederen i Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, sier at det er kompetanse og sunn fornuft som skal styre avgjørelsene, kan jeg ikke være mer enig. Det er ingen som er mer tilhenger av sunn fornuft enn Høyre, men det forhindrer jo ikke at det i bunnen ligger regler. Vår hensikt med dette forslaget er nettopp å lovfeste en rett til en individuell plan for oppfølging og aktivitetsplikt.

Det må Stortinget kunne mene noe om uten at det avvises som saksbehandling.

Det synes helt opplagt at rask individuell oppfølging, krav til aktivitet, deltakelse og ytelse, i kombinasjon med rettigheter for den enkelte, er en rask vei til avklaring og en vei tilbake til arbeid og bedre muligheter til å leve av sin egen inntekt. At sosialhjelpsmottakere ikke er en homogen gruppe, slik flertallet peker på, svekker ikke tyngden av at det bør ligge klare mål i bunnen fra lovgivende og bevilgende myndigheter. Det at målgruppen er uensartet, betyr nettopp at skjønn skal brukes forskjellig i forhold til rettigheter og plikter, men ikke at rettigheter og plikter ikke kan være definert. Det er derfor gåtfullt for meg når det samme flertallet understreker at 70 pst. av sosialhjelpsmottakerne er gjengangere, at man ikke ønsker å delta i og gjøre mest mulig for at dette kan bli forbedringer.

Jeg har lyst til å si noen ord til representanten Karin Andersen, som sier at Høyres forslag innebærer en bestemt tankegang om sosialhjelpsmottakere. Det gjør det. Det innebærer den tankegangen at vi synes det er ønskelig og viktig å stille krav til mottakerne av økonomisk sosialhjelp og gi oppfølging. Det kan bidra til å beholde oppslutning om slike stønadsordninger i befolkningen. Vi synes det er viktig for dem det gjelder, at de kan få bedre kvalifikasjoner og komme ut av sin stønadsituasjon. Hvis noen synes at dette minnet om et sitat fra statsrådens brev til komiteen, så er det helt riktig. Statsråden er altså enig med oss, og jeg kan ikke være mer enig i hans resonnementer. Det er derfor vi har fremmet dette forslaget. Det er bare så synd at flertallet har kommet til helt andre konklusjoner langs de samme resonnementene.

**Karin Andersen (SV) [10:49:54]:** Som statsråden og flere av mine medrepresentanter har gjort klart, er det ikke behov for det forslaget som opposisjonen fremmer. Mulighetene til å stille vilkår og til å følge opp på den måten som blir etterlyst for å lage en individuell plan, ligger der, men begrunnelsen for å gå inn på de ulike tiltak skal altså ligge i en sosialfaglig vurdering som skal gjøres lokalt, knyttet til den enkelte. Med den muligheten, kombinert med det kvalifiseringsprogrammet som er opprettet, mener vi at det ligger en stor og forbedret mulighet for veldig mange av dem som er på sosialhjelp, til å komme over i en bedre livssituasjon. Men da må dette bygge på en individuell vurdering som ikke baserer seg på at Stortinget har gitt bestemte regler for hvordan dette skal foregå, for da bryter man med noen av de variasjonene som må inn her i forhold til livssituasjonen.

Som statsråden også sier, er det mange av disse som ikke mangler krav i livet – dette er noen av de mest krevende livene i hvert fall jeg vet om. Noe som det kanskje hadde vært større grunn til å se på enn å gå videre langs den linjen der alle skal inn i samme metode, er det faktum at tre av fire av dem som skrives ut av barnevernet, havner rett på sosialhjelp. Det er personer vi vet hvem er, og som vi vet har levd veldig krevende liv, og som antakeligvis trenger noe helt annet enn denne typen lovendringer

for at bedringen i livet deres skal bli reell. Det er jammen nødvendig, for det er mange vonde liv som starter på den måten.

Vi hadde et seminar på Stortinget i forrige uke. Der var det en fra foreningen Alternativ til Vold som sa at veien fra krenket barn til vanskeligstilt voksen er asfaltert med bindsterk forskning. Det tror jeg er helt riktig. Jeg tror at det er grunn til å stille større krav til myndighetene, til hvordan vi behandler disse menneskene som vi finner igjen som sosialhjelpsmottakere – noen av dem ut og inn gjennom et langt og vanskelig liv. Hvis vi virkelig er opp-tatt av å gjøre noe med situasjonen til disse menneskene, er det en annen innfallsvinkel som går gjennom bedre tilbud, som bidrar til at det er den enkelte sjøl som skal få lov til å bedre sitt liv, ikke en form for grensesetting som Kristelig Folkeparti forbausende nok tar til orde for i dag. Det overrasker meg veldig at det blir sagt i denne situasjonen overfor folk som kanskje har de aller vanskeligste livene som vi kan tenke oss.

**Martin Engeset (H) [10:53:04]:** Jeg fant det nødvendig å tegne meg da representanten Karin Andersen begynte å snakke om barnevernsbarn. Det er et tema jeg er rimelig engasjert i. Nettopp den gruppen er kanskje det beste eksemplet på en enkeltgruppe som hadde fortjent at lovverket satte opp krav om en individuell plan, slik vi faktisk foreslår i forslaget vårt. Jeg kan ikke med min beste vilje forstå at Karin Andersen kan argumentere mot det.

Ellers er jeg glad for at Karin Andersen i sitt andre innlegg la an en helt annen tone enn i det første. I det første innlegget kom hun i skade for å gjenta det som har vært teknikken hennes i en del debatter tidligere, nemlig først å begi seg inn på en dypt urettferdig karikering av politiske motstanderes politikk, for deretter å ta sterkt avstand fra og argumentere mot standpunkter som man ikke har. Jeg er glad hun i sitt andre innlegg lot det være, og håper at hun ikke vil fortsette med det i fremtiden.

**Svein Flåtten (H) [10:54:23]:** Det er ikke behov for Høyres forslag, sier representanten Karin Andersen i sitt andre innlegg, og det synes jeg det er greit å mene. Det har også statsråden sagt at han mener, og det har Høyres talsmann i denne saken, Martin Engeset, sagt at han på mange vis aksepterer.

Så er jeg glad for at representanten Andersen ikke gjen-tar sin karakterisering og mistenkeliggjøring av vårt forslag. Vi har det samme engasjement for de menneskene dette gjelder, som representanten Karin Andersen. Hun til-kjennegir dette ofte og sterkt i Stortinget og andre steder. Det er meget fortjenestefullt, men jeg synes ikke det gir anledning til å sette noen spørsmålstegn ved våre hensik-ter med forslagene. Når hun er saklig derimot, som hun nå har vært i sitt andre innlegg, synes jeg det er helt i orden. Debatter på andre nivåer enn det synes jeg vi skal la være.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1908)

## Sak nr. 2 [10:56:11]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmel-ding om modernisering av norsk luftfartspolitikk (Innst. S. nr. 125 (2008–2009), jf. Dokument nr. 8:16 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommuni-kasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen – innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Arne Sortevik (FrP) [10:57:24]** (ordfører for saken): Stortinget behandler gjennom denne innstillingen et representantforslag fra undertegnede, Bård Hoksrud og Per Sandberg med forslag om at det skal legges frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfart.

Flertallet avviser forslaget – de vil ikke snakke om det. Partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vedlegge forslaget protokollen – de vil ikke mene noe om det. Fremskrittspartiet fremmer forslag om en slik stortings-melding. Jeg tar herved opp Fremskrittspartiets forslag.

Jeg minner om følgende: Før vi startet med nasjonale transportplaner, ble det utarbeidet sektorvise planer, siste gang i 1996–1997, da man bl.a. la frem St.meld. nr. 38 for 1996–1997, Norsk luftfartsplan 1998–2007. Dokumentet gav en bred drøftelse av mål, luftfartens rolle og utfordrin-ger i tiårsperioden. Det ble laget egne stortingsmeldinger også om sjøtransport og om jernbanen, og egne dokument om grunnlag for samferdselspolitikken og om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektoren i den samme tiårsperioden, 1998–2007. Det er slett ikke sikkert at én stor nasjonal plan, slik vi nå har hatt en tid i Norge, er en ubetinget bedre løsning.

Fremskrittspartiet mener det kan være bra å supplere Nasjonal transportplan med sektormeldinger for å få grundigere drøftelser av gode løsninger for de enkelte sekto-rer. I behandlingen av Nasjonal transportplan er det do-minerende fokus på veier og jernbane. Behandlingen av planen gir ikke rom for grundigere behandling av viktige tema for de enkelte transportsektorene.

Fremskrittspartiet mener også det bør være en perspektiv-melding om de ulike transportsektorene, med perspekti-ver som gjerne kan gå 30 år frem i tid, der viktige nasjonale mål og tilhørende strategier legges.

På denne bakgrunn har Fremskrittspartiet en rekke gan-ger tatt til orde for å få en ny luftfartsmelding. Først er vi blitt møtt med avvisning. Men i statsbudsjettet for 2007 ble det likevel sagt:

«På den bakgrunn vil Samferdselsdepartementet sette i gang et arbeid med å utarbeide en strategi for



norsk luftfart. Formålet med strategien er å gi en oversikt over situasjonen i norsk luftfart og vurdere hvilke tiltak som ev. bør settes i verk.

Sikkerhet skal ha høyeste prioritet.»

I juni 2008 kom det et eget strateginotat, rapporten «Strategi for norsk luftfart». I forordet sier statstråden:

«Strategien vil vere eit viktig innspel til stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 (...) Luftfartsstrategien er likevel eit sjølvstendig dokument som gjev høve til å drøfte luftfarten meir inngående enn Nasjonal transportplan.»

I disse grønne tider er det tydeligvis ikke viktig og ikke «in» å snakke inngående om luftfart. Forslaget fra Fremskrittspartiet om en luftfartsmelding er viktig, det er nødvendig og det er aktuelt – ja, det er faktisk rykende aktuelt.

Utviklingen innenfor luftfarten med fremvekst av nye selskaper, nye ruter og etablerte selskapers fall gjør at luftfarten er i stor endring. Melding fra styremøtet i SAS-konsernet i går om en ny strategisk innretning for SAS med ny emisjon på 6 milliarder svenske kroner understreker at en luftfartsmelding er nødvendig. Dette aktualiserer igjen spørsmålet om norsk eierskap i SAS. Vi minner om at dette er blant de forhold Fremskrittspartiet ønsker vurdert i en stortingsmelding om luftfarten.

Dokumentet som er laget av Regjeringen er et godt dokument. Det har ikke vært underkastet noen politisk behandling, det er lagt frem i en pressemelding. Jeg understreker fra svarbrevet til statsråden at spørsmål når det gjelder strategien, som ligger utenfor Nasjonal transportplan, vil Regjeringen «kome attende til i andre sammenhengar». Vi mener at en god sammenheng å gjøre det i er en egen stortingsmelding, som tar opp de utfordringer og muligheter som ligger innenfor luftfartsområdet i årene fremover – et område som er i stor utvikling.

Vi fremmer igjen forslaget – vi har gjort det før – om å ta vekk passasjertaket på Rygge. Jeg tar herved opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

**Sigvald Oppebøen Hansen** hadde her teke over presidentplassen.

**Presidenten:** Da oppfatar presidenten det slik at representanten Arne Sortevik har teke opp forslaga nr. 1 og nr. 3.

**Arne Sortevik (FrP)** (fra salen): Det stemmer.

**Eirin Faldet (A) [11:02:44]:** Forslagsstillerne i denne saken ønsker en anledning til å debattere luftfartspolitikken i Norge, og foreslår en egen stortingsmelding. Den anledningen heter stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010–2019, og den kommer om kort tid. Det er en god anledning til å diskutere luftfart i sammenheng med andre transport- og kommunikasjonsformer. En egen stortingsmelding om luftfarten er for meg og Arbeiderpartiet helt uaktuelt, fordi det vil bringe oss tilbake til en situasjon slik det var før 2002 med en plan for hver transportsektor – altså et tilbakeskritt.

Når det er sagt, må jeg innrømme at jeg og Arbeiderpartiet er uenige i forslagsstillerens oppfatning av hvilke utfordringer luftfarten står overfor og dermed hele bakgrunnen for forslaget. Ett eksempel er kritikken mot den solidariske ordningen hvor Avinor bruker inntektene fra noen få store flyplasser til å holde liv i de mange små i det lange landet vårt. Ordningen er god og avgjørende viktig for distriktene, og Arbeiderpartiet ser ingen grunn til å ta noen diskusjon om den ordningen. Men vi vet at Fremskrittspartiet ønsker en slik diskusjon. I et avisoppslag med en av forslagsstillerne, Per Sandberg, i Verdens Gang i mai i fjor, ble det tydelig at han ønsker færre flyplasser. Under overskriften «25 norske flyplasser skal vekk» argumenterer han for en halvering av antall flyplasser. Folk i distriktene har nok lagt merke til disse konsekvensene av Fremskrittspartiets ønskede luftfartspolitikk. Arbeiderpartiet ønsker gode kommunikasjoner i hele landet.

Forslagsstillerne vil også saksbehandle konsesjonen til Moss Lufthavn Rygge over bordet her i Stortinget. Jeg skjønner at de håper det kan være politiske gevinster å hente på et slikt forslag, men mange vil nok avsløre dette og se at det er et forsøk på fullstendig uforsvarlig saksbehandling.

Så kort oppsummert: Nasjonal transportplan-forslaget fra Regjeringen vil komme om en måneds tid, og da får vi muligheten til å diskutere de store linjene i samferdselspolitikken hele våren. I tillegg er flertallspartiene uenig i forslagsstillerens syn på hva som er sentrale utfordringer i luftfarten, og vi har slett ikke tenkt å saksbehandle noen konsesjonssøknad i stortingsalen.

En naturlig konsekvens av denne oppsummeringen er at vi anbefaler forslaget avvist i Stortinget, og ber om forståelse for denne holdningen.

**Øyvind Halleraker (H) [11:05:47]:** Fra Høyres side vil jeg si at det er viktige og strategiske spørsmål for utviklingen innenfor norsk luftfart som tas opp i dette representantforslaget. Det er spørsmål som bør engasjere alle som er opptatt av luftfartspolitikken og at denne stadig må moderniseres og utvikles i tråd med brukernes forventninger. Så Høyre er klar for en bred debatt om disse spørsmålene, men vi tror en slik debatt blir bedre og mer nyansert når vi kjenner Regjeringens strategidokument, Nasjonal transportplan, som kommer i nær framtid.

For øvrig kan jeg opplyse at vi i Høyre allerede har begynt å utarbeide vår egen nasjonale transportplan, der vi selvsagt også vil ta opp disse spørsmålene.

Statsråden sier i brev til komiteen at de fleste forholdene som er omtalt i representantforslaget, vil bli tatt opp i NTP, og det får vi ha tillit til.

Så fra vår side ønsker vi ikke på nåværende tidspunkt å gå inn i noen realitetsbehandling av de mange forholdene som tas opp i representantforslaget, så nær som ett punkt, og det gjelder en akuttsituasjon, nemlig utviklingen på Moss Lufthavn Rygge – både av hensyn til likebehandling og hensynet til at i de fleste sammenhenger fører konkurranse til bedre tilbud for brukerne. Dette er Høyres hovedfokus, og derfor mener vi det er viktig å få en snarlig endring av konsesjonsvilkårene på Rygge, med hensyn

til både passasjertaket og åpningstidene. Derfor mener vi det er riktig å realitetsbehandle dette spørsmålet i dag.

Jeg vil til slutt ta opp det forslaget hvor Høyre er medforlagsstiller, og som ikke er blitt fremmet tidligere.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har teke opp det forslaget han refererte til.

**Jan Sahl (KrF) [11:08:22]:** Det er turbulente tider i norsk luftfart. Som også representanten Sortevik viste til, kom det ganske dramatiske signaler fra styremøtet i SAS i går, og jeg vil bare si at det blir utrolig viktig å få en god debatt omkring norsk luftfart når Nasjonal transportplan kommer.

I motsetning til regjeringspartiene mener Kristelig Folkeparti at flere av de spørsmålene som berøres i representantforslaget, er av betydning og fortjener oppmerksomhet. Jeg synes nok det er litt underlig når flertallet skriver i innstillingen at man ikke deler «forslagsstillernes oppfatning av hva som er sentrale utfordringer for luftfarten.» En rekke forhold som representantforslaget berører, står helt sentralt i norsk luftfartspolitikk, etter Kristelig Folkepartis mening. Det er forhold som man må ha et aktivt standpunkt til uansett parti. Det å avvise viktige utfordringer er å ta det vel langt, etter Kristelig Folkepartis mening.

Vi er enig med forslagsstillerne i at det er behov for en offensiv og moderne luftfartspolitikk. Samtidig har vi merket oss at statsråden i sitt brev til komiteen går langt i å love at forholdene som er omtalt i representantforslaget, vil bli tatt opp i Nasjonal transportplan. Vi velger å ha tillit til at så vil skje. Derfor mener vi at det er naturlig å avvente denne planen, og vi er derfor medforlagsstillere til at representantforslaget skal vedlegges protokollen.

**Borghild Tenden (V) [11:10:25]:** Venstre mener at representantforslaget tar opp flere viktige problemstillinger innenfor norsk luftfart. Dette er imidlertid en omfattende sak, og den kan ikke ses på isolert. Regjeringen har varslet at Nasjonal transportplan vil legges fram om kort tid. Det er naturlig at Regjeringen tar med seg innspillene i forbindelse med dette arbeidet.

Venstre legger også til grunn at Regjeringen legger opp til at Stortinget får en bred gjennomgang av problemstillingene innenfor luftfarten i forbindelse med NTP. Venstre er opptatt av god kommunikasjon i hele landet. Kortbanenettet er viktig i så måte. Krysssubsidieringen internt i Avinor og offentlig kjøp av flytrafikk sikrer dette landsdekkende nettet, som flere har vært inne på her. Dette er viktig både for folk og næringsliv i distriktene, hvor mange ikke har andre alternativ. Det er også viktig for næringslivet i sentrale strøk. Store deler av vårt ressursgrunnlag er i distriktene. Dette er ressurser som skaper verdier for hele landet. Dagens ordning med Gardermoen som navet i det nasjonale flyplassnettet er en god ordning som bidrar til gode tilbud og gode kommunikasjoner.

Når det gjelder de private flyplassene på Østlandet, ønsker Venstre disse velkommen som et supplement til Gardermoen. Venstre mener det er viktig å legge til rette for et mangfold innen flyplassstrukturen også der det er mar-

kedsgrunnlag for det. Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge er viktige i et samspill med landets hovedflyplass Gardermoen. Venstre mener disse to lufthavnene bør ha innbyrdes like konsesjonsrammer og for øvrig så like økonomiske og driftsmessige rammebetingelser som mulig i forhold til Oslo Lufthavn Gardermoen.

Moss Lufthavn Rygge har gitt uttrykk for at flyplassen forskjellsbehandles ved at det innføres et tak på antall passasjerer. Denne lufthavnen er den eneste større norske flyplassen med begrensninger på antall passasjerer. Venstre vil derfor endre konsesjonen for Moss Lufthavn Rygge. Med eksisterende konsesjon er det åpenbart misforhold mellom tillatt antall flybevegelser og tillatt antall passasjerer.

Venstre støtter forslaget det er gjort rede for i sakens innstilling om å heve passasjertaket og tillate sene landinger i spesielle situasjoner. Flyplassen kan på den måten også fungere som reserve for Gardermoen ved eventuell tåke på sistnevnte flyplass.

Avslutningsvis: Lokalt har Venstre som miljøparti over lang tid vært bekymret for at spillvannet fra flyplassen skulle forurense Vansjø, som også er drikkevannskilde. Slik de nå ser det lokalt, blir dette godt ivaretatt, men man må hele tiden være føre var, og Venstre vil følge godt med på dette området. I tillegg mener de lokalt – noe som de har min fulle støtte i – at når flyplassen først ligger der, er det liten miljøgevinst i at folk fra Østfold frakter seg selv til og fra Gardermoen når de kan fly direkte fra Rygge.

Østfold Venstre har vært tydelige på, bl.a. i fylkestinget og overfor meg, at de ønsker å klarlegge rammene for driften ved at Rygge Sivile Lufthavn bør søke de nødvendige endringer i konsesjonen. Dette er viktig for å kunne gjennomføre den demokratiske prosessen på nytt gjennom en ny konsesjonsrunde.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:14:00]:** Ingen skal tvile på denne regjeringa sin vilje til å sikre eit godt flytilbod i heile landet. Me held oppe ein finmaska flyplassstruktur, satsar på kjøp av flyruter på ulønsame streknigar og har ei aktiv rolle i det europeiske og internasjonale samarbeidet innan luftfarten. Dette er fordi ein velfungerande luftfart er viktig for landet og for å sikre vekst og utvikling i heile landet.

I forslaget ber representantane Sortevik, Hoksrud og Sandberg Regjeringa om å leggje fram ei eiga stortingsmelding om luftfartspolitikken, med basis i strategien for norsk luftfart som eg la fram i juni 2008.

Tidlegare la Regjeringa fram eigne sektorplanar for kvar av transportsektorane, m.a. for luftfarten. Stortinget peikte ved fleire høve på at sektorplanane ikkje gav Stortinget moglegheit til å sjå transportpolitikken i ein overordna samanheng. I St.meld. nr. 4 for 1996–1997, Langtidsprogrammet 1998–2001, varsla den dåverande regjeringa at ho ville leggje fram ein heilskapleg plan for veg og vegtrafikk, luftfart, bane, hamner og farleier. Forslaget fekk tilslutning i Stortinget, jf. Innst. S. nr. 211 for 1996–1997.

Det har fram til no vore lagt fram to stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan. Eg er no i ferd med å avslut-

te arbeidet med den tredje planen, som omfattar perioden 2010–2019.

I juni 2008 la eg fram ein strategi for norsk luftfart. Bakgrunnen for strategiarbeidet var den uroa vi opplevde i norsk luftfart i slutten av 2005 og byrjinga av 2006. Føremålet med strategien var å peike ut strategiar for den politikken Regjeringa vil føre på dette området dei neste åra.

Forslagsstillarane viser til ei liste med saker som dei meiner ikkje er tilstrekkeleg avklarade i strategien, og som dei meiner bør avklarast i ei eiga stortingsmelding om luftfartspolitikken. Generelt vil eg vise til at strategien gjer greie for dagens situasjon og drøftar utfordringar og tiltak på eit overordna nivå. Strategien hadde ikkje til føremål å kome med detaljerte løysingar på alle saker. Men eg vil òg peike på at lista frå forslagsstillarane viser at det er reell politisk usemje mellom regjeringspartia og Framstegspartiet på ei rekkje område, også når det gjeld luftfartspolitikken.

For meg var det ein føresetnad at strategien ikkje skulle medverke til å undergrave den rolla stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan har som overordna planleggingsverktøy for transportsektoren. Eg var difor medveten på at strategien ikkje skulle leggast fram som ei eiga stortingsmelding. I staden har strategien fungert som eit innspel til stortingsmeldinga om transportplanen. Elles tek strategien opp tema som er spesielle for luftfarten, og som det ikkje ville vere naturleg å ta opp i transportplanen. Dette siste gjeld m.a. spørsmål som ligg utanfor transportpolitikken.

Eg tek òg sikte på å leggje fram ei eigarmelding om Avinor i vårsesjonen. I tillegg til Nasjonal transportplan vil det gi nok ei moglegheit til å drøfte ulike sider av norsk luftfartspolitikk.

Dei fleste transportpolitiske sakene som er tekne opp i strategien, vil eg kome attende til i transportplanen, der dei vil verte behandla i ein samla transportpolitisk samanheng. I tillegg tek eg som sagt sikte på å leggje fram ei stortingsmelding om verksemda i Avinor.

Det er òg frå opposisjonens side gjort til eit tema at flyplassen på Rygge er inne i ein diskusjon om utviding av konsesjonsvilkåra. Konsesjonen for flyplassen på Rygge vart i si tid gitt av Bondevik II-regjeringa. Både trafikktiltala og andre mål for flyplassen si verksemd vart då fastsett. Som svar på førespurnadene frå kommunane rundt lufthamna, Østfold fylkeskommune og selskapet sjølv har eg sagt at eg er innstilt på å føreta ei vurdering av konsesjonen etter søknad. I dette ligg òg at innhaldet i takstregulativet for lufthamner bør vurderast. Så vidt eg veit, har korkje departementet eller Luftfartstilsynet motteke ein slik søknad. Me har varsla konsesjonshavar om at me ønskjer eit møte for å gå gjennom rammene for konsesjonsprosessen. Det er viktig at ein slik konsesjonsprosess får den rette hand-saminga, slik at alle sider vert vurderte. Eg har stilt meg open for å gjere det, men det kan ikkje gjerast gjennom eit hastevedtak. Det må gjerast gjennom ein prosess der me skal ta på alvor dei utfordringane som Rygge står overfor, og setje dei inn i ein samfunnmessig og god samanheng.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [11:18:49]:** To ting:

Når statsråden i brev har svart at Regjeringa vil komme tilbake til spørsmål som ligger utenfor strategien, utenfor Nasjonal transportplan, er det meldingen om Avinors virksomhet, eller er det andre forhold som på annen måte vil bli tatt opp, bl.a. med Stortinget? Da er jo referansen til gårdsdagens jordskjelv i SAS et godt eksempel på at rammebetingelsene og situasjonen i luftfarten blir endret ganske dramatisk og ganske fort.

Det andre som vi har pekt på, er bekymringer for sikkerheten i luftfarten. Det var et stort oppslag i Aftenposten på fredag: «Mer flytrøbbel enn noen ante.» Vi har vist til den rapporten som kom fra Direktoratet for forvaltning og IKT i november i fjor, der man har hele syv anbefalinger knyttet til manglende kompetanse hos luftfartskontrollerende myndigheter. Hva vil statsråden gjøre med dette?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:19:57]:** Når det gjeld situasjonen i SAS, er det ei konsernsak som eg sjølv sagt ikkje i forkant kan gå ut og drøfte med Stortinget. Det er ei sak som SAS-konsernet sjølv saman med sine eigarar, deriblant staten – statens eigarskap er forvalta av Nærings- og handelsdepartementet – må gjere opp. Men sjølv sagt vil den utviklinga som me ser i SAS, kunne få implikasjonar som er viktige å drøfte med Stortinget. Det vil berre fortsetjinga kunne vise oss, i og med at me i dag er forsikra om at luftfartsverksemda i SAS i Noreg skal fortsetje.

Når det gjeld vilkåra for sikkerheita i luftfarten, vil eg understreke at det, som elles i transportpolitikken, er punkt nr. 1. Det vil ein òg sjølv sagt diskutere i Nasjonal transportplan.

**Øyvind Halleraker (H) [11:21:08]:** Statsråden fremhever dokumentet Strategi for norsk luftfart som et viktig dokument i utviklingen av NTP. Fra Høyres side mener vi dette er et interessant dokument, og støtter derfor det synet. Men vi synes også at mange, langt de fleste, av de temaene som tas opp i representantforslaget, er viktige i så henseende. Statsråden har jo henvist disse spørsmålene til NTP-behandlingen, selv om hun nå tilkjennegrir at hun er uenig i mange av temaene, slik de er fremstilt. De er likevel interessante for den politiske debatt. Jeg vil da spørre statsråden: Kan hun bekrefte at de temaene som er listet opp i representantforslaget, blir behandlet i Nasjonal transportplan, som legges frem om en måneds tid?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:22:04]:** Eg kan ikkje seie at alle tema som er omtala i dette Dokument nr. 8-forslaget, vil verte tekne opp. For eksempel er luftromskapasitet, totalt innanlands og regionalt, nemnt som ei utfordring, som me vil kome tilbake til i eigarmeldinga om Avinor, der det høyrer heime.

Eg er nøydd til å sortere det som ligg her – kva som naturleg vil høyre heime i Nasjonal transportplan, kva som vil høyre heime i eigarmeldinga, og kva som vil vere naturleg å ta opp f.eks. i budsjettssamanheng. Det må eg få lov til å sortere litt og kome tilbake til Stortinget med.

**Borghild Tenden (V) [11:22:46]:** Den forrige regjeringen gav 19. november 2004, med samferdselsminister fra Venstre, konsesjon til drift av sivil trafikk ved Moss Lufthavn Rygge, som statsråden også var inne på. Konsesjonen ble gitt etter en bred demokratisk prosess hvor alle interesser hadde en mulighet for å bli hørt.

Mitt spørsmål til statsråden er: Vil nåværende samferdselsminister gjøre det samme med hensyn til de utfordringene vi står overfor når det gjelder passasjertaket, som det har vært en del debatt rundt?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:23:31]:** Ei endring av konsesjonsvilkåra tilseier ein brei prosess, fordi det har implikasjonar. Me må sjå på kva følgjer det vil få for støy, for kommersielle omsyn, for flyplassen si rolle i den totale lufthamnstrukturen, for miljøomsyn, for næringsutviklingsomsyn osv. Alt dette er relevant å ta inn i den diskusjonen. Difor krevst det ein grundig og brei prosess. Det er Luftfartstilsynet som har ansvar for å førebu saka, så søknaden vert send dit. Deretter er det Samferdselsdepartementet som tek avgjerda.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:24:16]:** Jeg synes det er litt spesielt at statsråden sier at dette er ting man vil komme tilbake til i forbindelse med Nasjonal transportplan, og at sikkerhet er i høysetet og nummer én innenfor luftfarten. Da synes jeg det er noe spesielt at departementet velger å holde tilbake en rapport som på mange områder slakter eller er svært kritisk til en del av Luftfartstilsynets virksomhet og utførelse, og som bl.a. slår fast treghet: Man har innenfor sikkerhet hos Luftfartstilsynet ulykker på 1990-tallet som fortsatt står som åpne.

Spørsmålet til statsråden er hvorfor hun ikke kommer tilbake til Stortinget og på egnet måte orienterer om den type alvorlige rapporter som man får kjennskap til, og hvorfor hun faktisk også velger å tilbakeholde rapporten og først utgir den etter massivt press.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:25:21]:** Eg vil nok meine at representanten Hoksrud framstiller saka noko skeivt. Det er viktig for oss når me får ein rapport, at me får gå igjennom rapporten og premissane han er laga på, med Luftfartstilsynet i ro og mak. Det har aldri vore hensikten vår å halde denne rapporten borte frå offentlegheita.

Det viktigaste me kan gjere med denne rapporten, er å syte for at dei påpeikingane som er gjorde der, vert følgde opp og retta opp. Det er me i gang med. Eg vil òg understreke at det ikkje på noko tidspunkt har vore ein fare for at norsk luftfart skulle vere utrygg. Som elles i transportpolitikken er som sagt det viktigaste me gjer, å sikre tryggleiken til passasjerane, i tillegg til å sikre at me har ein velfungerande luftfartssektor, noko som i starten av min periode tok ganske mykje tid og krefter.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til replikk.

Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:26:37]:** Jeg vil først tilbake til det statsråden sa i svaret på min replikk når det gjaldt rapporten fra Difi – at det var viktig at departementet satte seg ned og brukte god tid på å se på de tingene som kom fram. Nå er det jo sånn at rapporten lå ganske lenge i Samferdselsdepartementet uten at noen ting skjedde. Det var først da man begynte å etterspørre rapporten og det ble stilt en del kritiske spørsmål, at rapporten ble offentliggjort. Jeg synes det er svært kritikkverdiggjort at ting tilbake til 1990-tallet fortsatt står som åpne hos Luftfartstilsynet, at de ikke er rettet opp. Dette viser jo med all tydelighet at det er viktig at man får denne debatten, at vi får en skikkelig debatt om norsk luftfartspolitikk.

Min frykt er at hvis man skal diskutere dette i forbindelse med Nasjonal transportplan, kan det fort drukne i diskusjonen om veistrekninger, jernbanestrekninger og andre også viktige ting som folk er opptatt av. Frykten min er at sikkerheten innenfor luftfarten faktisk blir en veldig liten del av den store diskusjonen. Det er også noe av bakgrunnen for at man nå ønsker å få en bred diskusjon og en bred stortingsmelding som faktisk tar for seg de utfordringene man har innenfor norsk luftfart.

Representanten Sortevis og flere andre var inne på situasjonen til bl.a. SAS, som nå altså trenger ytterligere påfyll, som vurderer å si opp opp mot 3 000 ansatte i selskapet. Det er en alvorlig situasjon, og det viser at norsk luftfart, sammen med internasjonal luftfart, står overfor store utfordringer. Derfor ønsker vi å diskutere dette. Det er litt beklagelig at Arbeiderpartiets motargument når det gjelder å diskutere det, er at man vil komme tilbake til det i forbindelse med Nasjonal transportplan, og at de derfor ikke har behov for å ta disse diskusjonene nå.

Man sier at NTP kommer snart. Ja, nå har vi opplevd at NTP er utsatt tre ganger, og signalene tyder på at det faktisk kan gå enda litt tid før Nasjonal transportplan kommer til behandling i Stortinget, ut fra den fristen som pr. i dag er satt. Det kunne vært interessant, når statsråden er til stede her i dag, å få vite når Nasjonal transportplan endelig kommer til behandling i Stortinget.

Så går representanten fra Arbeiderpartiet til angrep på Fremskrittspartiet fordi vi ønsker en annen måte å finansiere dette på og mener at kryssubsidieringssystemet er en god måte å finansiere luftfarten og de regionale flyplassene som ikke går med overskudd, på. Problemstillingen nå er at man har en regjering som ikke er veldig glad i luftfart, og som faktisk ønsker å legge mange restriksjoner på luftfarten. Det betyr at de flyplassene som i dag ikke er lønnsomme, vil få større utfordringer når de flyplassene som pr. i dag er lønnsomme, men som med den kraftige nedgangen vi nå ser i flytrafikken, vil bli mindre lønnsomme. Da kan man altså risikere at man får mindre kjøp av persontrafikk på flyplassene. Derfor blir det viktigere å ta inn over seg utfordringene og sørge for at man får et statlig kjøp – som man har på jernbane, som man har på sjøtransporten, og som man også til en viss grad har innenfor luftfarten – så man er sikker på at man får det tilbudet og den tjenesten man vil ha, også innenfor luftfart.

**Arne Sortevik (FrP) [11:29:58]:** Jeg viser til rapporten fra Direktoratet for forvaltning og IKT om kompetansen i Luftfartstilsynet. Jeg skal kort referere fra side 2:

«I denne evalueringen konkluderer vi med at problemet både dreier seg om varierende forvaltningskompetanse på individnivå og om systematiske svakheter på organisasjonsnivå.»

Dette er den tilsynsmyndighet som skal ivareta flysikkerheten til alle oss som reiser med fly i Norge. Vi er oppatt av at den blir fulgt opp på en god og grundig måte og ikke blir tildekket og puttet i en skuff i departementet.

En liten kommentar til representanten Falset: Når vi ønsker oss sektorspesifikke drøftelser gjennom egne dokumenter, stortingsmeldinger, er det etter Fremskrittspartiets syn ikke å gå tilbake, men det er å supplere en nasjonal plan, slik som vi nå kjenner plansystemet med Nasjonal transportplan, med anledning til å se på de spesifikke sektorutfordringene som hver transportsektor faktisk har. Ved å gjøre det i tilleggskommentarer oppfatter vi at vi ikke innfører et tilbakeskritt, men vi gjør ting bedre. Vi gjør det mulig, på en langt mer inngående og grundig måte enn det vi kommer til å klare i NTP-behandlingen i Stortinget, å se på de spesifikke strategier som skal til for å møte utfordringene som er spesifikke for hver sektor.

Nå er jeg veldig glad for at statsråden startet med å understreke at det er viktig med et godt flytilbud i hele landet, og at det åpenbart er en strategi for Regjeringen. Men strateginotatet er altså ikke lagt frem til politisk behandling. Det ønsker vi. Vi mener det er et godt dokument. Vi er glad for at det er kommet, vi har faktisk etterlyst noe lignende i lang tid, og ble først avvist på det. Vi er glade for at Regjeringen har laget en strategi om noe så viktig som norsk luftfart, men vi ønsker at det skal være en bred politisk behandling av det, og det mener vi best kan skje ved at vi får en tilleggsmelding, en egen stortingsmelding, om luftfarten. Vi kan gjerne trekke en parallell: Sjøtransport i Norge er like stemoderlig behandlet som luftfarten er i ferd med å bli. Dette understreker at to viktige sektorer faktisk har behov for å få sine områder spesifikt og spesielt behandlet.

Til slutt om Rygge: Vi opplever ikke forslaget om å ta vekk taket som en saksbehandling. Vi oppfatter det som et viktig signal fra Stortinget hvis de ønsker det, og slår fast at ingen store flyplasser i Norge skal ha passasjertak.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:33:16]:** Eg føler behov for å utdjupe litt og knyte nokre kommentarer til SAS, som har vore nemnt av fleire, for det er ei viktig sak.

Når det gjeld den emisjonen som det er gjort kjent i dag at ein skal gå inn på, er det sjølvsagt teke atterhald om Stortinget si godkjenning. Eg er trygg på at Sylvia Brustad, nærings- og handelsministeren, vil vareta både god opplysning og kommunikasjon og sjølvsagt sikre forankring og vedtak i Stortinget før Regjeringa går inn på noko som helst som forpliktar den norske staten. Eg er sjølvsagt som samferdsleminister mest oppteken av dei transportpolitiske sidene av saka. Det er ingen tvil om at SAS har ei sentral rolle i norsk samferdsle, og at det samspelet som Widerøe og SAS har, gir eit saumlaust tilbod både

for innanlands- og utanlandsreiser. Så det eg har oppfatta og er informert om, er at forretningsstrategien inneber at SAS vil konsentrere seg om ruter innan Norden og til og frå Norden, at innanriksnettet i Noreg skal verte halde oppe i samband med den nye forretningsstrategien, og at SAS, som tidlegare, sjølvsagt vil måtte vurdere rutetilbodet/frekvensar på forretningsmessige vilkår. For Noreg, som kjøper tenester frå Widerøe på det regionale nettet, er det òg viktig å merke seg at ein vil halde fram med Widerøe si drift som eige selskap, med same rolle som no, og slik sett ligg det i forretningsstrategien eit grunnlag for at rutetilbodet i Skandinavia kan verte halde oppe på ein god måte. Det er jo viktig for oss at me har eit godt tilbod både frå SAS og andre flyselskap som konkurrerer på den norske marknaden.

Når det gjeld Difi-rapporten, dreier denne seg om forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet kan betrast. Det har jo ikkje konsekvensar for sjølve flytryggleiken, det er viktig å slå fast. Det er snakk om forvaltningskompetansen i ein organisasjon som har flytta, som har måtta bygd opp ganske mykje ny kompetanse, og som eg meiner er i ferd med å etablere seg med den tyngda som den skal ha kompetansemessig. Men sjølvsagt ser me no nøye gjennom og ikkje minst følgjer opp det som er påpeikt i Difi-rapporten. Det er likevel viktig å skilje litt her mellom kva type kompetanse ein set spørsmålsteikn ved, slik at me ikkje no reiser tvil om at norsk luftfart er trygg. Det meiner eg at det er ingen grunn til. Me skal følge opp frå departementet si side overfor tilsynet i etatsstyringa og eventuelt orientere Stortinget om denne saka i budsjettssamanheng.

**Torstein Rudihagen (A) [11:36:27]:** Eg er glad for at eit stort fleirtal her meiner at luftfartsdiskusjonar, luftfartsstrategi og luftfartspolitikk høyrer heime i Nasjonal transportplan. Det vil vere eit tilbakeskritt dersom ein ikkje skal sjå luftfarten i hop med både veg, bane og ferje og ha eit totalt blick på samferdselsutfordringane. Det er godt at det er Framstegspartiet som blir ståande aleine om akkurat det. Det andre gjeld jo innhaldet i det, og som representanten Falset sa, og som for så vidt òg statsråden var innom, er det ei reell ueinighet, bl.a. når det gjeld krysssubsidiering. Framstegspartiet ønskjer altså at det skal vere statlege kjøp, på lik linje med jernbanen og andre område, som det var nemnt. Eg trur vi skal vere veldig glade for at vi greier å halde oppe denne krysssubsidieringa innafør luftfarten. Det gjer jo at luftfarten i stor grad er sjølvfinansiert. Dersom vi skal leggje det inn på statsbudsjettet, er det ei utfordring, for innanfor gitte rammer vil det då gå ut over noko. Kva skal vi redusere innan samferdselssektoren for å finansiere det?

Det andre er at heile flyplasstrukturen vår vil bli meir usikker når ein skal vere avhengig av dei statlege budsjetta. Vi ser jo at det heile tida er ei utfordring for Avinor å greie denne krysssubsidieringa og eigenfinansieringa. Derfor har jo òg Regjeringa klart signalisert at ein ikkje skal ta utbytte, og ein har auka lånemoglegheitene for Avinor. Så å endre på det systemet trur eg ville vere ei framtidig svekking av den luftfartsstrukturen vi har.

Så litt til SAS. Eg trur at dei strategiske trekka som SAS

no sjølv gjer, er heilt riktige. Dei vil konsentrere seg om kjerneverksemda, rutetraffic til og frå Skandinavia, dei reduserer fritidstrafikken, som dei har store underskot på, og dei prøver å selje unna ein del anna verksemd som dei har engasjert seg i. For oss, som òg statsråden var innom, er det jo det som vil vere avgjerande – ikkje eigarskapen primært, men at vi har SAS med sitt gode rutetilbod i Skandinavia, både innan Skandinavia og mellom Skandinavia og andre land.

Eg håper at det som SAS no gjer, nettopp er med på å styrkje og konsolidere det transporttilbodet SAS har, og som vi som brukarar alle saman er totalt avhengige av.

**Arne Sortevik (FrP) [11:39:42]:** To ting helt til slutt. Det ene gjelder sikkerhet, og jeg refererer fra side 3 i samme rapport, Difi-rapporten:

«Tilsynet består av et stort antall nye og uerfarne inspektører, og fremdeles arbeides det med rekruttering til Bodø. Det er vanlig å regne at det tar minst to år å lære opp en inspektør. Dette betyr at tilsynet også de nærmeste årene vil være i ekstraordinær situasjon (...).»

Hvis det er sånn som Aftenposten refererte sist fredag, at Luftfartstilsynet bruker 15 år på å følge opp ulykker, og at halvparten av rådene fra Havarikommisjonen ikke er tatt stilling til ennå, er det grunn til å se nærmere på det.

Så til kryssubsidiering. Fremskrittspartiet mener at alternativet, nemlig statlig kjøp av tjenester, er et utmerket alternativ, og det brukes innenfor andre samferdselssektorer. Men det er jo litt av et paradoks, bl.a. illustrert ved innlegget til representanten Rudihagen der han gir uttrykk for hvor velfungerende dette systemet er, og hvor viktig det er for å opprettholde en rekke flyplasser, at samtidig har Regjeringen og andre partier som har sluttet seg til det såkalte klimaforliket, som ett av sine mål å dempe bruken av luftfartstransport, altså passasjertrafikk med fly, i Sør-Norge og erstatte det med andre transportmidler. Da angriper man jo selve den økonomiske hovednerven i kryssubsidieringssystemet. Og da må man si det like tydelig som man velger å kritisere Fremskrittspartiets alternativ til kryssubsidiering, som er statlig kjøp av tjenester.

Så til slutt – og da blir det faktisk tre ting, men jeg glemte det i sted – til representanten Faldet, som refererte til et oppslag med Per Sandberg i VG i fjor: Det han sa, var at når vi får et velutbygd motorveinett over hele landet, også til Nord-Norge, vil det være mulig å se på flyplasstrukturen på en helt annen måte enn det vi kan gjøre i dag. Og det er jo noe helt annet enn slik representanten Faldet forsøker å fremstille det.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 2.

(Votering, sjå nedanfor)

Etter at det var ringt til votering, sa

**presidenten:** Stortinget skal då votere i sakene nr. 1 og 2.

### Votering i sak nr. 1

**Presidenten:** Under debatten har Kenneth Svendsen sett fram eit forslag på vegner av Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å fremme forslag til endringer i lov om sosiale tjenester, hvor:

1. Alle mottakere av økonomisk sosialhjelp garanteres en individuell plan for oppfølging innen tre måneder.
2. Det innføres en generell plikt til aktivitet og oppfølging av mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:6 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Martin Engeset, Per-Kristian Foss, Svein Flåtten og Sonja Irene Sjøli om å innføre aktivitetsplikt for mennesker som mottar økonomisk sosialhjelp – bifalles ikke.

### Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti blei tilrådinga vedteken med 59 mot 40 røyster. (Voteringsutskrift kl. 11.52.35)

### Votering i sak nr. 2

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, frå Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, frå Øyvind Halleraker på vegner av Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 3, frå Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet

Det blir votert over forslag nr. 3, frå Framstegspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen med basis i rapporten «Strategi for norsk luftfart», datert juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som er gjort i Dokument nr. 8:16 (2008–2009), legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik.»

### Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet blei med 76 mot 21 røyster ikkje vedteke.

(Voteringsutskrift kl. 11.53.23)

**Presidenten:** Det vil så bli votert over forslag nr. 1, frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge endres omgående. Begrensninger i antall passasjerer fjernes og åpnings-tid settes til kl. 06.00–24.00, likevel slik at det tillates landing etter kl. 24.00 ved forsinket ankomst.»

#### Votering:

Forslaget frå Framstegspartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei med 54 mot 45 røyster ikkje vedteke. (Voteringsutskrift kl. 11.53.51)

**Presidenten:** Det blir så votert alternativt mellom innstillinga og forslag nr. 2, frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Dokument nr. 8:16 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk – vedlegges protokollen.»

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:16 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk – bifalles ikke.

#### Votering:

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre blei tilrådinga vedteken med 53 mot 46 røyster. (Voteringsutskrift kl. 11.54.38)

#### Sak nr. 3 [11:54:49]

#### Referat

1. (111) Investering i teknologisenter for CO<sub>2</sub>-håndtering på Mongstad (St.prp. nr. 38 (2008–2009))  
Enst.: Blir send energi- og miljøkomiteen.
2. (112) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Olav Syversen, Dagrun Eriksen, Ingebrigt S. Sørfonn og Bjørg Tørresdal om skatteutt for frivillig sektor (Dokument nr. 8:32 (2008–2009))  
Enst.: Blir sendt finanskomiteen.
3. (113) EOS-utvalgets brev av 13. januar 2009. Forslag til endringer i loven om kontroll med for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste, samt instruks om kontroll med slik tjeneste  
Enst.: Blir sendt kontroll- og konstitusjonskomiteen.

**Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandla. Ber nokon om ordet etter forretningsordenens § 37 a før møtet blir heva? – Møtet er heva.

Møtet slutt kl. 11.55.

---