

Møte torsdag den 28. oktober 2010 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 13):

1. Innstilling fra valgkomiteen om valg av et varamedlem til Norges Banks representantskap (Innst. 20 S (2010–2011))
2. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nordisk Råd (Innst. 21 S (2010–2011))
3. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om nordisk samarbeid (Innst. 29 S (2010–2011), jf. Meld. St. 23 (2009–2010))
4. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om årsrapport fra Stortingets delegasjon til Nordisk Råd for 2. halvår 2009–1. halvår 2010 (Innst. 30 S (2010–2011), jf. Dokument 20 S (2009–2010))
5. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om årsrapport for virksomheten til Stortingets delegasjon for arktisk parlamentarisk samarbeid for perioden 22. oktober 2009 til 15. september 2010 (Innst. 28 S (2010–2011), jf. Dokument 21 S (2009–2010))
6. Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om samtykke til ratifikasjon av avtale mellom EØS/EFTA-statene og EU om en EØS-finansieringsordning 2009–2014, avtale med EU om en norsk finansieringsordning 2009–2014 og tilleggsprotokoll til frihandelsavtalen mellom Norge og Det europeiske økonomiske fellesskap om handel med fisk, alle av 28. juli 2010 (Innst. 22 S (2010–2011), jf. Prop. 160 S (2009–2010))
7. Interpellasjon fra representanten Torbjørn Røe Isaksen til arbeidsministeren:

«Arbeidsdepartementet har i 2010 en samlet budsjetttramme på over 300 mrd. kr. Mindre enn 3 pst. brukes til tiltak for å hjelpe mennesker tilbake til arbeidslivet over kapittelet for Arbeidsmarkedstiltak – i overkant av 7 mrd. kr i 2010. Vi vet videre at ventetidene for å komme på tiltak økte sterkt fra 2008 til 2009. Det er likevel viktig å vite at de pengene som bevilges inn i et system, bidrar til at mennesker i andre enden kommer tilbake til jobb. På spørsmål om langtidseffekten av attføring, altså hvor mange som kom tilbake til jobb og forble i arbeidslivet etter ett, tre eller fem år, har Arbeidsdepartementet ikke klart å vise konkrete effektmål for den satsningen som finner sted.

Vil statsråden se nærmere på dette og igangsette systematiske resultatmålinger av de tiltak som brukes for å hjelpe mennesker utenfor arbeidslivet tilbake til jobb?»
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbygging av rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika i Buskerud fylke (Innst. 23 S (2010–2011), jf. Prop. 157 S (2009–2010))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentante-

ne Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane (Innst. 24 S (2010–2011), jf. Dokument 8:149 S (2009–2010))

10. Interpellasjon fra representanten Knut Arild Hareide til samferdselsministeren:

«Kollektivtrafikk med buss utgjør mange steder stammen i det lokale kollektivtilbudet. Skal vi lykkes med å få mer av veksten i personreiser over på kollektiv i tråd med målsettingen i klimaforliket, må vi sikre rekruttering til bussnæringen. Årlig trengs 1 500–2 000 nye sjåførere, og flere selskaper må i dag rekruttere sjåførere fra utlandet. Det er òg en betydelig andel eldre arbeidstakere i næringen, og 21 års aldersgrense for å kjøre buss innebærer at det tradisjonelle opplæringsløpet for yrkesfagene i liten grad er aktuelt for bussjåføryrket. I tillegg har nye kompetansekrav gjort billetten til yrket dyrere. Kostnaden for å bli bussjåfør er på minimum 70 000 kr. Dette har medvirket til at det i 2009 var i underkant av 300 personer som fullførte grunnutdanningen som er nødvendig for å få kompetanse som bussjåfør.

Hvordan vil statsråden bidra til at bussnæringen kan sikre rekrutteringen til yrket?»

11. Referat

Presidenten: Representanten Jan Arild *Ellingsen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra representanten Peter Skovholt *Gitmark* foreligger søknad om permisjon i dagene 28. og 29. oktober for å delta som valgobservatør for OSSEs parlamentariske forsamling under kongressvalget i USA.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Janne Fardal *Kristoffersen*, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Janne Fardal *Kristoffersen* er til stede og vil ta sete.

Sak nr. 1 [10:00:55]

Innstilling fra valgkomiteen om valg av et varamedlem til Norges Banks representantskap (Innst. 20 S (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 455)

Sak nr. 2 [10:01:09]

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nordisk Råd (Innst. 21 S (2010–2011))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 455)

Etter ønske fra utenriks- og forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 3, 4 og 5 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 3 [10:01:38]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om nordisk samarbeid (Innst. 29 S (2010–2011), jf. Meld. St. 23 (2009–2010))

Sak nr. 4 [10:01:50]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om årsrapport fra Stortingets delegasjon til Nordisk Råd for 2. halvår 2009–1. halvår 2010 (Innst. 30 S (2010–2011), jf. Dokument 20 S (2009–2010))

Sak nr. 5 [10:02:03]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om årsrapport for virksomheten til Stortingets delegasjon for arktisk parlamentarisk samarbeid for perioden 22. oktober 2009 til 15. september 2010 (Innst. 28 S (2010–2011), jf. Dokument 21 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra utenriks- og forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 95 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 35 minutter, Fremskrittspartiet 20 minutter, Høyre 15 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter og Venstre 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Ivar Kristiansen (H) [10:03:08] (ordfører for sakene nr. 3 og 4): Stortingsmeldingen og rapporten presenterer et omfattende nordisk samarbeid. Noen hevder, med rette, at dette samarbeidet hadde fortjent større oppmerksomhet. Det ville ha vært nyttig og hyggelig, ikke minst for å legalisere arbeidet enda mer, å gi samarbeidet enda høyere prioritet og ikke minst for å synliggjøre at Norden faktisk er en vinnerregion, som Nordisk Råds forsamling selv har valgt å fremstille Norden som.

Ikke uventet er det en enstemmig innstilling fra komiteen i alle de tre sakene som behandles i dag. Det betyr ikke at det nødvendigvis hersker bred enighet om alle valg og prioriteringer som foretas, men på de viktigste områdene, som går på fremtid, er posisjonen fra norsk side også samstemt.

La meg få understreke noen forhold som komiteen på-

peker, bl.a. å styrke den parlamentariske forankringen i det nordiske politiske samarbeidet, og når det gjelder grensehinderproblematikken, er det først og fremst i de respektive nasjonale parlament at forståelsen for nedbygging og fjerning av disse må være til stede. På dette området gjenstår det fortsatt et betydelig og omfattende arbeid, selv om det fra de nordiske «ambassadørene» som jobber med saken, jobbes meget iherdig. Disse og øvrige Norden-entusiaster er det en ekstra grunn til å slå ring rundt. Samtidig må vi styrke motivasjonen for å fjerne hinder, rett og slett for å gjøre Norden enda mer konkurransedyktig og for å åpne for et betydelig innenlands indre marked i Norden. Et marked på 25 millioner innbyggere er som kjent større enn eksempelvis vårt hjemlige på 4,8 millioner.

Det er videre, i en økonomisk turbulent tid – i hvert fall hos våre øvrige Norden-venner – prisverdig at Norden prioriterer å styrke sitt eget Norden-samarbeid. Baltikum, Østersjøen og samarbeidet i Vest-Norden er en del av vårt nabolik som vi må dyrke, og et samarbeid som etter hvert vil gi en betydelig gevinst.

Det er også prisverdig at arbeidet i Barentsrådet og arbeidet med den nordlige dimensjon følges opp, bl.a. via et nært parlamentarisk samarbeid med Russland. Et skår i gleden, som virkelig får meg til å lure på om det er parlamentarikerne som bestemmer i det nordiske samarbeidet, er at Ministerrådet ikke har fulgt opp Nordisk Råds meget tydelige erklæring, etter initiativ fra daværende president i Nordisk Råd, Dagfinn Høybråten, om å opprette et eget informasjonskontor i Minsk i Hvite-Russland. Hvite-Russland er kanskje Europas eneste gjenværende diktatur, og her må vår egen samarbeidsminister gi oss en forklaring på hvorfor Nordisk Råds beslutning på dette området ikke er fulgt opp.

Det er gledelig at den tidligere store skepsisen overfor globaliseringsalternativet nå er snudd til noe positivt. La meg si noe konkret: Etter Høyres oppfatning ligger det i den siste rekommandasjonen klare råd og anbefalinger med hensyn til hvordan Norden kan gjøre seg selv mer konkurransedyktig og være mer synlig ute i den store verden. De prioriteringer som det legges opp til, er tydelige. Å kombinere et Makt-Norden med deler av Stoltenbergutvalgets anbefaling med hensyn til de nordiske landenes utenrikspolitiske samarbeid vil kunne bidra til at Nordisk Råd som institusjon vil utvikle seg kraftig gjennom synlige resultater. Det er som kjent resultater også Nordisk Råd skal bli vektet og målt etter, for Norden bør i langt større grad kunne samarbeide ute. Utenriktjeneste, virkemiddelapparat, bistandspolitikk, felles markedsføring osv. er noen eksempler på områder som kan gi betydelig felles synergi. I denne sammenhengen passer derfor den danske formannskapsmodellen for grønn vekst godt. Norden er en stormakt på energi – ikke bare fossil, som vi først og fremst hjemme er gode på – men også fornybar, som alle nordiske land er gode på. Komiteen har i sine merknader i sterk grad understreket hvordan Norden selv i sterkere grad kan åpne sine egne grenser på dette området. Samtidig kan grønn vekst-begrepet i nordisk forstand utvikle seg betydelig, også som en felles nordisk businessatsing utenlands.

Også innenfor forsvarssektoren gis det, som det pekes på i innstillingen, et betydelig rom for samhandling der vi hver for oss er for små. Teknologi og økonomi vil sette klare begrensninger, så vi har veldig mye felles arbeid å ta fatt på i det nordiske samarbeidet.

Tore Nordtun (A) [10:08:34] (ordfører for sak nr. 5): Det er gledelig å se at innstillingene fra utenriks- og forsvarskomiteen på de fleste punkter er enstemmige, og tilrådingene til Stortinget er også enstemmige i dag. Så jeg har tenkt å gi noen betraktninger omkring Norden og det som skjer der for tiden.

Jeg tror det er viktig i en slik debatt at vi stiller spørsmålet om EU har vært det viktigste samarbeidsforumet for Norden – eller om det ikke er det lenger. Har EU-systemet tatt noe av fokuset bort fra det tradisjonelle nordiske samarbeidet, og har det blitt tydeligere etter at Sverige og Finland ble medlemmer av EU i 1995? Jeg ser med glede på at det nå fokuseres sterkere på nordisk samarbeid og Norden. Men hvis vi ser på hva som skjedde før, var fokuset på nordisk samarbeid, og spørsmål som f.eks. samarbeid omkring forsvars- og sikkerhetspolitiske spørsmål og den kalde krig var fullstendig tabu. Nå åpnes det for et sterkere samarbeid som gir felles muligheter. De nordiske landene har heller ikke hatt tradisjon for en samordnet utenriks- og sikkerhetspolitikk. Hvis vi ser tilbake på forhandlingene f.eks. om det nordiske forsvarsforbundet, brøt jo de sammen i 1948–1949. Vi har hatt en delt sikkerhetspolitikk, og nordiske forhandlinger i 1970 brøt sammen. Vi hadde et splittet Norden i EU: tre land inne og to utenfor. Det kan ha sett ut som det er lettere å samarbeide utenfor enn det var innenfor.

Det har også vært historisk forskjellige dragninger i Norden og i det nordiske samarbeidet. Vi har hatt USA og Storbritannia på den vestlige siden, vi har hatt Europa og Tyskland som har vært tunge, og vi har hatt det østlige, som Russland. Det har vært ulik politikk i de forskjellige land etter den ytre sitsen.

Her ser vi hvordan de nordiske landene historisk har reagert ulikt, og de ytre kreftene har på mange måter splittet Norden. Men vi er etter min oppfatning nå mer samlet tilbake.

Vi har tidligere sett at tenkningen om den nordlige militæralliansen har mislyktes. Vi har stort sett tenkt i to «bokser»: NATO-boksen og nøytralitetsboksen.

Heldigvis har man sett initiativ fra ulike regjeringer – også dette utvalget med Thorvald Stoltenberg som leder. Det er gledelig å lese denne rapporten. Her kan vi ta fram visse ting som er viktige for Norden, ikke minst det sikkerhetspolitiske samarbeidet. På dette området oppfatter vi at det er en fordypning av den nordiske dimensjonen som framkommer, spesielt i forslag 13: At vi står solidarisk i sikkerhetspolitiske spørsmål, at vi i fellesskap handler i en solidarisk ånd. Dette er viktig, og det er spor som vi nå må forfølge og gå videre med.

Vi gjør det allerede i dag på en del områder, både på luftovervåking, sjøovervåking og militært utstyr, trening o.l.

Så vil jeg til slutt komme litt inn på Arktisk Råd. Det

sporet er et meget viktig spor. Jeg vil understreke at Norge har sterke tradisjoner i polare strøk, og vi har også sterke nasjonale interesser i polarområdene. Stortinget har opprettet en arktisk parlamentarisk gruppe. Det viser i aller høyeste grad alvoret i saken. Det vil styrke Stortingets og nasjonens oppmerksomhet i Arktis. I den rapporten vi har her i dag, framgår det at de særlig har engasjert seg i sjøfartssikkerhet og redningssamarbeid. Men Arktisk Råd samler jo kyststatene og de øvrige nordiske landene. Denne forskningen og kunnskapsinnhenting til Arktisk Råd legger også en del av premissene for FNs klimapanel.

Urbefolkningen har fått sin rettmessige plass her ved bordet, og det vektlegger konsekvensene for miljø og urfolk nå når havisen trekker seg tilbake i visse perioder. Vi må være oppmerksomme på de internasjonale interessene som rettes mot dette området nå. Vi ser hvordan nasjoner i Asia, som Kina, Japan, India og Sør-Korea, reagerer. Det er viktig at vi tar del i det videre arbeidet, også når vi legger rammeverkene på plass for lovverket for disse sensitive områdene.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [10:14:01]: Meld. St. 23 er nok fysisk sett langt tynnere enn mange av de sakene vi får til behandling her i Stortinget. Men innholdet er en grei og god oppsummering av omfanget av det nordiske samarbeidet slik som det har utviklet seg til i dag. Vi ser at samarbeidet mellom de nordiske landene etter hvert er blitt omfattende, det omfatter de fleste sektorer. Det er viktig at Norge har et tett samarbeid med de nordiske land, og det blir ekstra viktig i en situasjon hvor Norge – i hvert fall delvis – står utenfor EU-samarbeidet, som våre naboland er en del av.

Jeg støtter meg også til innlegget fra saksordføreren og synes også at utenriks- og forsvarskomiteen har kommet frem til en god innstilling som jeg tror gjenspeiler synspunktet til de norske medlemmene i Nordisk Råd.

Jeg vil imidlertid ta frem noen punkter som jeg ønsker å kommentere nærmere. Min erfaring etter fem år som medlem av Nordisk Råd er – som jeg også sa innledningsvis – er at det nordiske samarbeidet er blitt relativt omfattende. Spørsmålet er, når samarbeidet er blitt så omfattende, hvilke resultater vi ser. Jeg tror nok at vi ser mindre bevegelser på en del områder, og så kan vi se noen større bevegelser. Men jeg tror det er viktig, og jeg tror vi har kommet til et tidspunkt nå, at vi stopper litt opp og ser hvilke resultater vi egentlig kommer opp med, altså at vi på en måte setter opp en type politisk regnskap og så stiller oss spørsmålet om vi er fornøyd med det. Jeg tror også at vi er nødt til å diskutere nærmere om vi er nødt til å kraftsamle på noen områder og få løst noen områder.

Det står innledningsvis under «Grensehinder»:

«I Nordisk Ministerråd er det vedteke at alle fagministerråd og embetskomitear skal ha grensehinder på dagsordenen på alle møte, men fullstendig nedbygging av grensehinder er verken realistisk eller ønskeleg, fordi dei nordiske landa har ulike lover og regelverk på mange område.»

Jeg synes at det er en passiv tilnærming. Er det et sted i verden hvor grensehinder burde være en ytterst sjel-

denhet, var det mellom de nordiske land, nettopp på grunn av den interaksjon som er mellom de nordiske land, og også på grunn av den homogenitet og det fellesskap som vi har i Norden. Norden bør jo være verdens fremste dynamiske og innovative region. Derfor bør vi ha en skikkelig kraftsamling for å bygge grensehindre ned til et desidert minimum. Det bør i hvert fall være en uttalt norsk holdning. Det norske storting og den norske regjering bør i alle saker som vi behandler, medvirke til at vi i hvert fall ikke bidrar til noen nye grensehindre, og at vi er de som ligger i front til å bygge ned grensehindre til våre naboland. Det er jo nettopp også fordi vi kanskje er det land som er avhengig av interaksjon over grensene, spesielt med tanke på å få kompetent arbeidskraft i mange av våre sektorer. Derfor bør grensehindringsarbeidet satses videre på – som det gjøres – men jeg synes nok også at vi bør sette dette høyere på dagsordenen.

Stoltenberg-rapporten er et glitrende eksempel, og det har jeg sagt tidligere, på hvordan vi kan sette handlingsplaner på forskjellige sektorer. Den tar for seg en del sentrale områder, ikke for mange. Den er kortfattet, lettfattelig og er på områder som det burde være uproblematisk å få fulgt opp på relativt kort tid.

Prosjektet «Ny nordisk mat» er et glitrende eksempel på hvordan vi kan sette det som er nordisk, i høysetet og gjøre det til et varemerke. Men jeg er nok redd for at Norge også der bidrar til betydelige grensehindre med vår proteksjonistiske landbrukspolitik.

I innstillingen på side 5 sier komiteen:

«Det er avgjørende for samarbeidets fremtid at den folkevalgte og politiske dimensjon styrkes, at dagsorden settes av politikerne og at det nordiske samarbeid brukes aktivt i politiske prosesser for å fremme livskvalitet og vekst i Norden. Komiteen mener det er nødvendig å være på vakt mot en byråkratisering av samarbeidet på bekostning av dets politiske kjerne.»

Dette er et punkt hvor vi er nødt til å ta en stor debatt, og det går mye på arbeidsordningen i Nordisk Råd. Jeg er ikke sikker på om det er politikerne i Nordisk Råd som har den helt store innflytelsen på det nordiske samarbeidet. Det er jo nettopp fordi maktforholdet er snudd i forhold til hva vi er vant til i våre nasjonale parlamenter. Nordisk Råd kan vedta en rekke innstillinger, men det er Ministerrådet som skal bestemme om dette er noe de ønsker å følge opp, og Nordisk Råd har ingen maktmidler. Det viser jo diskusjonen rundt dette med Minsk-kontoret. Derfor synes jeg at den norske delegasjonen burde ta initiativ til å finne ut hvordan de folkevalgte og den politiske debatten skal kunne løftes høyere opp i det nordiske samarbeidet, og finne ut hvilken rolle vi som folkevalgte politikere skal ha. Da tror jeg vi ikke kommer utenom debatten rundt hvorvidt vi skal spisse den politiske debatten omkring færre temaer.

Til slutt ønsker jeg å ta opp et tema som jeg ønsker at vi kunne få en tilbakemelding på fra samarbeidsministeren her i dag, og det gjelder dette med små håndverksfag. Jeg sitter i kultur- og utdanningsutvalget i Nordisk Råd, og hvor det fra flere representanter er gjort et betydelig og bemerkelsesverdig arbeid for å løfte opp problemstillingen

gen omkring den situasjonen som er blant små og sjeldne håndverksfag. Vi har en sendt en rekke rekommandasjoner til Nordisk Ministerråd uten å få noen – jeg vet ikke om dette er et parlamentarisk uttrykk, president – vettug tilbakemelding, sett fra vårt ståsted.

Presidenten: Jo, det er helt parlamentarisk å være vettug.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [10:22:49]: Vi får altså tilbakemelding om at dette er noe man arbeider med, men situasjonen for mange av disse små, sjeldne håndverksfagene er nå så kritisk at det må handles raskt, ellers kan Norden stå uten svært verdifull kompetanse fremover. Da er løsningen at vi her kraftsamler, og at vi blir enige om nordiske linjer på en del av disse områdene, slik at vi er sikret at vi får den kompetansen som vi trenger på mange områder, også i fremtiden. Derfor kunne jeg godt tenke meg at samarbeidsministeren her i dag kunne redegjøre litt nærmere for hvordan hun og regjeringen ser på tidsperspektivet for å få løst denne saken.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [10:24:01]: I Innst. 30 S fra utenriks- og forsvarskomiteen om årsrapporten fra Stortingets delegasjon til Nordisk Råd som vi behandler nå, heter det enstemmig:

«Komiteen har notert seg at det foreligger forslag om at alle Stortingets faste delegasjoner skal fremme en plan for kommende års arbeid og dermed bidra til en mer fremadrettet debatt når delegasjonsrapportene skal fremlegges.»

Vi i Senterpartiet er svært glad for det. Hva vil vi? Hva vil Stortinget med Nordisk Råd, ja, hva vil folk flest med Nordisk Råd? Det trengs en mer aktiv debatt blant folk flest. Det trengs mer folkeopplysning, slik at arbeidet i Nordisk Råd og all tilliggende virksomhet får et større fokus, får større oppmerksomhet.

Som medlem i Nordisk Råd-delegasjonen ser jeg at ulik tilknytning til Den europeiske union kompliserer arbeidet mye. Det gir også sjølsagt ulikt perspektiv på hvilken rolle Norden og Nordisk Råd skal fylle. Men for Senterpartiet skal det ikke herske noen tvil om at vi ønsker å utvikle og bygge videre det nordiske fellesskap. Sjølsagt er vi opp-tatt av å redusere grensehindre innenfor rammen av den ulike EU-tilknytning som vi har. Sjølsagt skal vi arbeide for forbedringer, eksempelvis – for å gå ned i en liten sak, men som er viktig – arbeide for felles pantsystemer for drikkevareemballasje. Det er et spørsmål som for mange er ganske vesentlig. Vi ser dem som nå peller opp tomemballasje. Veldig mye av den tomemballasjen som blir pelt opp, som er kastet, er tomemballasje som ikke kan pantes i Norge og derfor vil forurense naturen.

Det som imidlertid er viktigst for å bygge det nordiske fellesskap over generasjoner, er språk- og kultursamarbeidet, fordi det når mange mennesker, og det er viktig for folk i dagliglivet. Frivillig sektor er her avgjørende vesentlig, og Foreningen Norden gjør et svært godt arbeid som har store ringvirkninger, fordi det knytter mennesker til det nordiske samarbeidet på en måte

som er inni kroppen, det er noe betyr noe i dagliglivet.

En annen sak når det gjelder å styrke språk- og kultursamarbeidet som det bør legges mer vekt på, og som styrker folk flests forståelse av det, er tilgangen til TV-program fra de nordiske lands statlige TV-kanaler, noe som er svært viktig for nyhets- og debattinformasjonen. Det må det sattes mer på, slik at TV-seerne i Norden lett og rimelig kan få tilgang til denne viktige språk- og kulturinformasjonen.

Stoltenberg-rapporten har flere vært inne på. Det er et svært godt og viktig dokument for videre drøfting og videre opptreden. Heldigvis har den rapporten blitt mottatt med den forståelse som lederen ønsket, nemlig at det var en langsiktig linje som en skulle arbeide videre med, og når mulighetene bød seg, skulle en ta inn over seg de forslag og konkrete tiltak som da er mulig å få til.

Til slutt til Nordisk Råds rolle som aktiv aktør i et regionalt samarbeid i Nordens nærområder. For Norge er det sjølsagt spesielt viktig hva som skjer i Vest-Norden, Barentsregionen og Arktis. Det er viktig å forsterke innsatsen og samordne interessene på en grundig, systematisk og langsiktig måte her. Det som skjer på Barentsrådet og i Arktis, har et sterkt fokus, og det er svært bra. Det som ikke har så sterkt fokus, er Vest-Norden. Samspillet mellom Norge, Grønland, Island og Færøyene er svært sentralt for Norges interesser for å sikre felles opptreden når det gjelder ressursforvaltning og inntektsfordeling av de naturressursene som vi her snakker om. Det er å håpe at det fokuset blir enda sterkere, for det er svært vesentlig for store grupper i Norge framover.

Dagfinn Høybråten (KrF) [10:28:34]: Det nordiske samarbeidet er viktig fordi vi i Norden har et kulturfellesskap det er verdt å ta vare på og forvalte og utvikle videre, fordi vi i Norden har en velferdsmodell som andre deler av verden ser til med stor interesse, oppmerksomhet og misunnelse – ikke minst i den tid vi lever i nå, med stor grad av globalisering og finanskrise og virkninger av det – fordi Norden ses på som en solidarisk region, en utadvendt region som er opptatt av å stille opp også for de deler av verden som er mindre begunstiget, og nordisk samarbeid er viktig fordi vi i Norden har stor felles nytte, for innbyggere og for samfunn, av det å samordne oss, samspille og samarbeide på viktige områder.

Det er positive utviklingstrekk når det gjelder det nordiske samarbeidet, ikke minst på det området som vi kan oppsummere med felles nordisk nytte. Grensehindringer er blitt satt høyere på dagsordenen både i Nordisk Råd og i Nordisk Ministerråd og i enda større grad tatt på alvor både på statsministernivå og samarbeidsministernivå. Det er nå en konstant del av den politiske dagsordenen i det nordiske samarbeidet. Det er bra.

Det som gjenstår, er å se de politiske resultatene av denne sterkere politiske prioriteringen. Det er avgjørende at det politiske trykket holdes oppe både fra parlamentarisk side og fra ministersiden for at dette skal gi resultater. Motkreftene er store i hele apparatet under.

Vi ser et svært positivt utviklingstrekk når det gjelder samarbeidet på utenriks- og forsvarsområdet. Paradoksalt

nok er det området som var bannlyst å snakke om bare for få år siden, kanskje det området hvor det i dag skjer de mest spennende utviklingstrekk mellom de nordiske land. Jeg har kunnet konstatere at i kjølvannet av Stoltenberg-rapporten er det forsvarsmessige samarbeidet mellom flere av de nordiske land i en dynamisk utvikling. Det skjer på det praktiske operative plan så vel som på det politiske plan. Det er det all grunn til å oppmuntre videre. Vi har stor felles nytte av det politiske samarbeidet, men ikke minst også av det samarbeidet som skjer om noe så konkret som øvingsområder og utnyttning av stordriftsfordeler.

Vi er også i en viktig fase nå når det gjelder det Stoltenberg-rapporten tok opp om samarbeid om utenriksstasjonene. Utviklingen av EUs utenriksstasjonene er i støpeskjeen. Vi vet fortsatt for lite om hva det vil føre til, hva slags mønster vi vil se. Men det er all grunn til i denne fasen å ha oppmerksomheten på de muligheter som kan åpne seg for større grad av nordisk samarbeid om både de konsulære tjenester og andre deler av utenriksstasjonenes virksomhet.

Vi ser også et Norden som er mer åpent for samordning og samarbeid inn mot prosesser i EU enn vi kanskje så i Sveriges og Finlands tidlige fase av deres EU-medlemskap. Det bør utnyttes fra norsk side, vel vitende om at vi slett ikke alltid har felles interesse med alle nordiske land samtidig.

Jeg registrerer også med stor og positiv interesse den forsterkede samordningen på energisiden som våre energiministre har erklært nokså nylig fra sitt ministermøte.

Så er det flere negative utviklingstrekk. Noe av det som bekymrer Nordisk Råd og Ungdommens Nordiske Råd sterkest, er at vi ser ut til å gli fra hverandre når det gjelder kunnskap om språk og kultur på tvers av landegrensene i Norden. Det krever oppmerksomhet fra utdanningsmyndighetene, fra kultursiden, men det krever også politisk årvåkenhet for å se på muligheter for å styrke og underbygge det fellesskapet som tross alt er der, men som ikke kommer av seg selv. Det er veldig stor grunn til bekymring dersom nordiske ungdommer, i hvert fall i den skandinaviske sammenhengen, foretrekker å snakke engelsk framfor å snakke sine egne språk, som vi ser mange eksempler på.

Det jeg imidlertid ønsker å bruke resten av min taletid på her i dag, er noe som jeg tror at det er nødvendig å ta et mer grunnleggende oppgjør med i det nordiske samarbeidet, og det er tendensen til at det nordiske samarbeidet avpolitiseres og drives fram av byråkratiske krefter, som gjør jobben sin, men de fyller et vakuum etterlatt av politikere som ikke engasjerer seg. Det er en hard kritikk. Den rammer oss folkevalgte, den rammer rådet, og den rammer Ministerrådet. Men jeg tror det er veldig viktig at vi alle legger oss på minnet det komiteen enstemmig uttaler, og som er sitert fra Stortingets talerstol her tidligere:

«(...) kjernen i det nordiske samarbeidet er et politisk forpliktende samspill, basert på Helsingforsavtalen og med de politiske organene Nordisk Råd og Nordisk Ministerråd som de viktigste aktører. Det er avgjørende for samarbeidets fremtid at den folkevalgte og politiske dimensjon styrkes, at dagsorden settes av politiker-

ne og at det nordiske samarbeid brukes aktivt i politiske prosesser for å fremme livskvalitet og vekst i Norden. Komiteen mener det er nødvendig å være på vakt mot en byråkratisering av samarbeidet på bekostning av dets politiske kjerne.»

Når en enstemmig utenrikskomité finner grunn til å måtte påpeke dette, er det ikke uten grunn. Vi ser stadig eksempler på at politisk initiativ tatt i Nordisk Råd overses, begravnes eller treneres av Nordisk Ministerråd. Vi skal til Island nå på sesjon. Sesjonens kjerne er da Nordisk Råds 87 parlamentarikere. På siste sesjon i Nordisk Råd i Stockholm var det nærmere 1 000 mennesker til stede, og de aller fleste av dem var ikke politikere – de skal jo være der, også fra ministersiden – men det var apparat. Vi trenger apparat, og vi trenger mye apparat, men spørsmålet er: Skal vi tillate at en politisk arena blir så totalt dominert av apparat?

Jeg stiller også spørsmål om embetsmannssystemet i Nordisk Ministerråd har overlevd seg selv. Dette sier jeg med bakgrunn i seks år som medlem av Nordisk Ministerråd. Jeg vet godt hva embetsmannskomiteene gjør av vettugt arbeid. Dette er ingen kritikk av noen som sitter i embetsmannskomiteene, men det er en kritikk av oss som politisk ansvarlige. Det er så lett når man har en embetsmannskomite under Ministerrådet å overlate viktige politiske beslutninger til embetsmannskomiteen. Når man ikke blir enig i Ministerrådet, kan man overlate til embetsmannskomiteen å prøve å bli enige. Blir de ikke enige, blir det ikke noe av det. Det er ofte et mønster. Jeg spør meg om det nordiske samarbeidet er tjent med å ha embetsmannskomiteer. Kunne man ikke rett og slett avskaffe dem, sørge for at kjernen, nemlig samspillet mellom den folkevalgte delen og ministerne, blir den sentrale aksene i samarbeidet? Det ville forenkle, det ville spare penger, og det ville politisere det nordiske samarbeidet.

Jeg kaster fram den brannfakkelen, og jeg håper at noen tar debatten. De trenger ikke nødvendigvis å være enig med meg i første runde. Men jeg tror det er nødvendig å diskutere grunnleggende hvordan Nordisk Råd kan målrette og prioritere sitt politiske arbeid, hvordan Nordisk Ministerråd kan sørge for å bli bedre til å følge opp de vedtak Nordisk Råd gjør. Det er nevnt et eksempel i innstillingen. En enstemmig komité kritiserer at ministerrådet ikke har fulgt opp en rekommendasjon som ble vedtatt med overveldende flertall sist, om Minsk-kontoret. Det er bare ett eksempel blant mange.

Jeg tror at skal vi komme videre og vitalisere det nordiske samarbeidet, må vi politisere det.

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [10:38:29]: Når det gjelder det siste innlegget, til representanten Høybråten, synes jeg det er spennende. Det er en viktig debatt som det nordiske politiske system bør ta. Min grunnholdning må være at i en slik situasjon, hvor man retter en såpass klar pekefinger mot embetssystemet, vender den fingeren tilbake som en rekyl til politikerne selv. Det er bare og kan bare være de som har ansvaret for hvordan et slikt samarbeid fungerer. Jeg tror i realiteten at det grunnleggende i Norden ikke er et overnasjonalt samarbeid, som ikke tar

beslutninger som er bindende for regjeringene. Derfor får man dette samspillet, som til tider kan oppleves som frustrerende. Men det er en debatt jeg ønsker velkommen, som sikkert samarbeidsministeren også vil følge opp.

Jeg har lyst til å reflektere over et forhold når det gjelder utenriks- og sikkerhetspolitikken. Det var jo slik at etter den annen verdenskrig, da samarbeidet fant sin form, gikk Norden i front på alle områder, unntatt to. Det gjaldt en indre-marked-reform – enhet – og det gjaldt utenriks-, sikkerhets- og forsvarspolitikken. De områdene klarte ikke Norden alene å samle seg om. Så kom EØS-avtalen, som for det store nordiske indre marked var den viktigste nordiske samarbeidsavtalen vi noen gang har inngått, når vi ser at det indre markedet i Norden faktisk kom via en europeisk løsning. Nå har vi gått løs på utenriks- og sikkerhetspolitikken på en måte som respekterer at noen land er i NATO, noen er i EU, og noen er i begge. Det er et mangfold i Norden rundt dette.

Stoltenberg-rapporten er her et veldig viktig bidrag. Vi ba Thorvald Stoltenberg tenke djervt – 10–15 år fram i tid – og å gå 50 pst. lenger enn hva regjeringer normalt ville. Vi har fått noe å strekke oss etter. I Reykjavik i neste uke vil utenriksministrene ta status på hvor vi står. Vi har kommet et godt stykke på en lang rekke områder: militær og sivil krisehåndtering, nordisk samarbeid om forsvar mot digitale angrep, løpende, tett kontakt mellom nordiske forsvarsmyndigheter og tett samordning av utenriksadministrasjonene. Den spennende debatten politisk gjelder forslag 13, nemlig en nordisk solidaritetserklæring. Det er et spennende forslag, fordi det utfordrer en del tradisjonell tenkning om hva det vil si å ha solidaritetserklæring. Vi er vant til artikkel 5 i NATO. Den blir bekreftet og tydeliggjort på NATOs toppmøte i slutten av november, når det strategiske konseptet skal vedtas. Men vi har nå debatten om verdien av en slik erklæring og hvordan den kan utformes. Det er en debatt som utfordrer gamle tanker, som også skal ta hensyn til nye realiteter, men som skal være en tilleggsdimensjon til det vi allerede har, og det blir det spennende å se hvordan vi kan gå videre med. Jeg går ut fra at det blir i en debatt mellom utenriksministrene i Reykjavik til uka – men også, håper jeg, under plenardebatten i Nordisk Råd.

Så stilles det et spørsmål: Er EU-samarbeidet et hinder for utvikling av de regionale samarbeidsordningene? Jeg tror av den erfaringen vi nå ser, at svaret på det er nei. Det vi ser rundt omkring nå, er at landene, 27 EU-land, konsentrerer mer sin egen nasjonale utenrikspolitikk rundt det regionale. Jeg tror det kommer til å forsterkes når Lisboa-traktaten skal følges opp, ved at felles utenrikspolitikk skal gjennomføres. Jeg er nettopp kommet tilbake etter å ha ledsaget Hans Majestet Kongen på statsbesøk i Slovakia. Jeg har fått et inntrykk av hvordan Slovakia nå leder Visegrad-samarbeidet mellom Østerrike, Ungarn, Slovakia og Tsjekkia, og ser dette i en regional kontekst, også opp mot Ukraina og Balkan. Man har mange spennende forslag der, og konsentrerer den nasjonale utenrikspolitikken rundt den regionen. Jeg kunne dele erfaringer fra våre nordområder. Norge leder nå arbeidet i Østersjørådet, vi er med i Barentsrådet, i Arktisk Råd og i Nordisk Råd,

selvfølgelig. Norge er også vertskap neste uke når EUs nordlige dimensjon, det vil si EU, Russland, Norge og Island, møtes til ministermøte her i Oslo. På den måten blir regionene i Europa knyttet opp gjennom fordypet samarbeid. Mange av de erfaringene vi har med grenseregionalt samarbeid i nord, er interessante for landene i sør og vice versa. Det er faktisk slik at Slovakia er det geografiske sentrum i Europa, og det er mye å lære av det de gjør av samarbeid der, tett på landene.

Til sist vil jeg si: Representanten Kielland Asmyhr var urolig for grensehindre. Det blir prioritert av alle på alle nivåer. Men jeg tror også vi må erkjenne at når vi er ulike land, kan det komme ordninger der vi er forskjellige. Men nå er iallfall mekanismen der, at alle slike eventuelle ordninger må grunngis og må være godt begrunnet for at de skal kunne eksistere. Det tror jeg borgerne i Norden tjener på.

Bendiks H. Arnesen (A) [10:43:46]: Det formaliserte samarbeidet mellom de nordiske land er blant de eldste og mest omfattende regionale samarbeid i verden. Det politiske samarbeidet bygger på felles verdier og en vilje til å oppnå resultater som bidrar til en dynamisk utvikling og øker Nordens kompetanse og konkurransekraft.

Siden det formelle samarbeidet startet ved stiftelsen av Nordisk Råd i 1952, har samarbeidet stadig befestet sin stilling. Jeg vil si det så sterkt at det nordiske samarbeidet nå er viktigere enn noen gang før, og viktige oppgaver må løses videre gjennom dette samarbeidet.

En stor oppgave er fortsatt å fjerne grensehindre. Nå mener heller ikke jeg at alle grensehindre kan eller skal fjernes totalt mellom de nordiske land, slik også utenriksministeren var inne på. Vi er forskjellige land, og vi har forskjellige utgangspunkt og naturgitte forhold som gjør at våre land ikke kan ha alt på samme vis.

Samtidig mener jeg at vi som er parlamentarikere, må etterstrebe å fjerne grensehindre som er unødvendige, og som er et problem og en plage for våre innbyggere. Særlig gjelder dette for dem som jobber over grensene, og som på flere måter merker slike problem til daglig. Jeg er glad for at grensehinder har en så høy politisk prioritet, og at de nordiske statsministrene også har gitt Ministerrådet i oppdrag å utrede å fjerne grensehindre.

Grensehinderforumet som ble oppnevnt, har i oppdrag å identifisere grensehinder, prioritere blant disse og forankre utvalgte grensehinderproblemer i sine respektive regjeringer. Jeg ser på dette arbeidet som svært viktig, og jeg er ikke i tvil om at dette vil måtte gi resultater. Jeg er også opptatt av at ikke nye grensehinder oppstår samtidig som vi jobber for å få bort dem som allerede eksisterer, og som det er mulig å fjerne. Vi kan fra tid til annen registrere at implementering av nye EU-direktiv kan skape nye grensehinder som ikke har vært der før. Jeg mener at dette er noe som vi alle må være svært våkne for og så langt det er mulig, prøve å forhindre. Jeg vet at utenriksministeren er svært oppmerksom på dette, og jeg håper at de nordiske regjeringene i samarbeid med Grensehinderforum har en beredskap for at dette ikke blir et nytt problem for våre innbyggere.

Jeg ser av innstillingen at komiteen har omtalt viktig-

heten av Nordisk genressurssenter, herunder selvfølgelig også frølageret på Svalbard. Jeg deler komiteens syn på dette, og jeg tror jeg har hele den norske delegasjonen med meg når jeg sier at vi er svært opptatt av at NordGen kan utvikle sitt viktige arbeid videre.

La meg også ved denne anledning få si noen ord om den viktige Stoltenberg-rapporten som ble lagt fram våren 2009, og som lister opp 13 konkrete og mulige nordiske samarbeidstiltak i tiden som kommer. Jeg er glad for at de nordiske land har gått så positivt inn i disse spørsmålene, og at de behandler rapporten så grundig som de gjør. Jeg skal ikke i dette korte innlegget her i dag ta for meg de 13 tiltakene som er skissert i Stoltenberg-rapporten, men bare nevne forslaget om et nordisk havovervåkingssystem. Dette vil jeg også se i sammenheng med de pågående klimaendringene og det faktum at nye seilingsleder åpnes på grunn av den raske ismeltingen vi nå er vitne til. På dette området blir Stoltenberg-rapporten stadig mer aktuell, og jeg mener at dette kanskje er det punktet i rapporten som det haster mest med å komme videre med.

Det jeg her har nevnt, viser med all tydelighet hvilken betydning det nordiske samarbeidet har også i tiden som kommer. Jeg slutter meg også til det representanten Høybråten sa i sitt innlegg om behovet for mer aktivt politisk engasjement i Nordisk Råd.

Karin S. Woldseth (FrP) [10:48:53]: Først til dem som har snakket om at man må få revitalisert Nordisk Råd. Kanskje bør de ulike internasjonale delegasjonene komme sammen og drøfte dette. I Europarådet holder vi nå på med en enorm reform, ikke bare i organisasjonen. Også parlamentarikerne blir utfordret på det å gjennomgå en reform. Det gjelder f.eks. å finne kjerneområder som man skal samarbeide om, men det gjelder også å redusere komiteer for å være mer effektive. Så kanskje bør vi snakke sammen. Det er noe presidentskapet har oppfordret til, og kanskje vi bør ta opp hansken.

Norge har lange tradisjoner i polare strøk og har store nasjonale interesser å ivareta som polarnasjon. Nå som det er økt aktivitet i Arktis, er sjøfartssikkerhet og rednings-samarbeid en ting man jobber med og forsøker å finne en løsning på. Det er ikke til å legge skjul på at mens antallet fiskefartøy og cruiseskip har økt dramatisk, har ikke det samme vært tilfellet med beredskapen. Det er i dag svært begrensede muligheter til redningsaksjoner. Hvis vi tar for oss Norge, har vi altså ikke et helikopter med varmesøkende kamera i området. Så skulle ulykken være ute, får vi håpe at vi har fått til et godt samarbeid med andre lands beredskap. Dette er et stort problem og kan bli enda større hvis det blir mer åpne farvann og mindre is i framtiden. Dette har alle de arktiske landene forstått, og de forsøker å finne en løsning på det.

Den niende arktiske parlamentarikerkonferansen ble arrangert i Brussel i september i år. Der kom man fram til en slutterklæring hvor bærekraftig ressursforvaltning, utdanning, forskning og konsekvenser av ismelting i Arktis var hovedtemaer.

Det er et viktig arbeid som gjøres i nordområdene både strategisk og politisk. Det kan vel ikke være tvil om at

det ligger et langvarig arbeid med tillitsbygging og dialog for å få til en avtale om delingslinje i nord. Dette greide regjeringen, og det skal den ha ros for.

Det er også viktig med en parlamentarisk dimensjon i dette arbeidet – dette for å bidra til å holde fokuset oppe på utfordringene i Arktis, men også for å engasjere og involvere Russland. Det gjøres mye godt politisk håndverk i parlamentariske delegasjoner, det skapes nettverk, og det skapes dialog. Det kan vel være hevet over enhver tvil at nettopp vårt gode forhold til Russland har gitt resultater. Så av og til ser man at storebror faktisk lar seg påvirke av småsøsken, bare de maser lenge nok.

Når man så går gjennom sluttokumentet fra Brussel i september, ser man at det kan bli en hektisk tid for det arktiske parlamentariske samarbeidet. Hele 39 punkter har man utarbeidet og sendt til Arktisk Råd, som en oppfordring til regjeringene og parlamentene i den arktiske regionen om å ta tak i de ulike utfordringene som kommer i framtiden, om et tett samarbeid og en god dialog.

Det er et par ting jeg gjerne vil nevne spesielt. Det er behov for et isgående forskningsfartøy. Det er svært gledelig å se i budsjettet at det er bevilget 5 mill. kr til et forprosjekt til nettopp dette. Forskning og utdanning er viktig, noe som også kom fram i rapporten som Morten Høglund var rapportør for. Særlig viktig er et isgående fartøy også med tanke på å følge utviklingen i forbindelse med ismeltingen i Arktis nøye.

At det også er opprettet en arbeidsgruppe som forhandler fram en forpliktende avtale om søk og redningstjeneste, er også gledelig. Dette viser at Arktisk Råd faktisk kan fatte vedtak, i motsetning til kanskje Nordisk Ministerråd og Europarådets ministerråd. De trenger ikke gå runder hjemme i sine egne regjeringer, noe som kan være svært tidkrevende. Så det er et lønlig håp om at man vil ha en juridisk bindende avtale på plass allerede i mai 2011, noe som skaper en langt større trygghet for de arktiske land.

Martin Kolberg (A) [10:53:46]: Jeg mener – i likhet med hva flere har sagt, kanskje med litt andre ord – at det nordiske samarbeidet er unikt på mange måter. Det at de nordiske land over så lang tid klarer å samarbeide politisk og kulturelt, har åpenbart betydd veldig mye for hele utviklingen i de nordiske lands områder. Det handler om den politiske utviklingen, det handler om den økonomiske utviklingen, og det handler ikke minst om den kulturelle utviklingen, som ofte er mye viktigere enn hva vi politikere kanskje setter fokus på.

Det er ingen tvil om at i de årene som kommer og i den tiden som kommer med globaliseringen og alt det fører med seg, er det veldig viktig at vi klarer å opprettholde den politiske dynamikken i det politiske samarbeidet i Norden. Jeg understreker ordet politisk «dynamikk», fordi det jeg ser som et faresignal, er det som representanten Høybråten på en presis og god måte var inne på. Som Stortinget vet, så er jeg ny i denne sammenheng, men jeg må si at det jeg har opplevd i tilknytning til en del av det arbeidet som vi har i Nordisk Råd, stemmer presist med den framstillingen som Høybråten ga i sitt innlegg.

Hva er svaret på den utfordringen? Jeg vil ikke si at

det kanskje – uten at jeg kan det for mye – handler om at administrasjonene er blitt for store. Jeg tror det er riktig som utenriksministeren sa her for et øyeblikk siden, at det kommer jo som en rekyl tilbake til oss. Det handler rett og slett om at vi er nødt til å ta dette ordentlig politisk alvorlig. Hvis vi ikke tar det ordentlig politisk alvorlig, kommer det nordiske samarbeidet gradvis til å forvitne, og det kommer hele den nordiske sfæren til å tape på, men det kommer ikke minst Norge som land til å tape på. Det er alvoret i situasjonen, og det er alvoret i det som Høybråten sa, og som også utenriksministeren bekreftet.

Så vil jeg i forlengelsen av dette her i Stortinget snakke om to felter som nå kommer til behandling på Reykjavik, og som det er viktig å få sagt her i stortingssalen før Reykjavik-sesjonen. Det handler om at det nordiske samarbeidet selvfølgelig også har sine uenighetspunkter. Det ene uenighetspunktet er – det kommer til behandling – at alle de andre landene unntatt Danmark mener at Danmark bryter Helsingforskonvensjonen når det gjelder utvisning av nordiske borgere. Konvensjonen har jo, som Stortinget vet, en konkret bestemmelse når det gjelder det at folk kan ha rett til sosiale ytelser i alle nordiske land uten at man blir utvist. Ingen andre nordiske land utviser nordiske borgere hvis de har krav på sosialhjelp i landet. Danmark gjør det. Den danske ministeren har endog nektet å møte i Nordisk Råds organer for å forklare den danske praksisen. Dette kommer til å komme opp i sesjonen, og jeg sier det fra Stortingets talerstol for å understreke alvoret i det. Det er helt nødvendig hvis vi skal ha kraft i det nordiske samarbeidet, at vi greier å løse den type uenighet, og at man greier å overholde de konvensjoner som er vedtatt – i dette tilfellet altså konvensjonen av 14. juni 1994.

En annen, mer konstruktiv ting som også kommer opp, og som representanten Lundteigen allerede har nevnt, men som jeg også vil nevne fordi jeg sitter i det utvalget som har ansvaret for dette – det som kalles for medborgerutvalget – knytter seg til en felles nordisk panteordning. Det har vært store utredninger om dette, det er gjort veldig mye seriøst arbeid, og jeg ble ganske forskrekket – for å si det – da jeg fikk vite hvor mange bokser som ikke er med i panteordningen, men som havner i søpla: en milliard i året – en milliard i året! Det foreslås altså at det skal opprettes et felles nordisk system for panting, og det skal vi komme nærmere tilbake til på Reykjavik. Men det er veldig nødvendig at man også sier det her i Stortinget, slik at vi får den nødvendige oppmerksomhet rundt det, for det vil virkelig være et viktig bidrag til et godt samarbeid. Og det vil selvfølgelig være av betydning for den miljøsige utviklingen i Norden at vi ikke fortsetter å kaste så mange bokser utenfor panteordningen i de nordiske land.

Vigdis Giltun (FrP) [10:59:07]: Jeg vil støtte det som har fremkommet fra de foregående talerne her når det gjelder den politiske kraften som jeg vil si mangler i Nordisk Råd. Det er viktig at man får mer gjennomslag rent politisk i forhold til det arbeidet som gjøres, hvis det skal ha noen effekt, og hvis man skal kunne knytte Norden tettere sammen, slik at vi både skal kunne dra erfaringer og ha nytte av hverandre.

Når det gjelder velferdsutvalget, så har vi i år særlig konsentrert oss om å studere hvordan eldre i Norden kan få bedre livskvalitet.

I den forbindelse har man hatt møter hvor man har sett på hva slags tiltak som gjøres, nettopp med fokus på psykisk helse og livskvalitet. Vi har sett mange eksempler på hvordan det kan gjøres bedre. Det i seg selv er nyttig, men det er også nyttig å videreføre det. For Norden vil få store velferdspolitiske utfordringer i årene som kommer, og samarbeid og erfaringsutveksling på tvers av landegrensene, kanskje spesielt når det gjelder forskning og implementering av teknologiske løsninger, vil være av stor verdi for å møte den demografiske utviklingen. Samtidig er det viktig å trekke opp en del etiske grenser for hvordan man kan gi verdig eldreomsorg og samtidig sørge for at livskvalitet settes i fokus. Jeg mener at man der bør kunne trekke opp noen felles mål for hvordan man skal klare å gi eldre en verdig alderdom.

En annen sak som har hatt mye oppmerksomhet – og det vil også komme opp nå under møtet neste uke – er folk med sjeldne sykdommer. Arbeidet med sjeldne diagnoser må styrkes betydelig, og det må trekkes mer aktivt fram i nordiske planer, reformer og handlingsplaner innenfor helse- og sosialfeltet. Utvalget vil derfor gå inn for at det etableres en felles nordisk handlingsplan i tråd med EUs anbefalinger. Det er ikke noe som Nordisk Råd avgjør, det er helt avhengig av hvordan dette blir tatt videre. Det er en viktig sak, for man har altfor små miljøer, og man har kompetansesentre spredt. Men det fører til at de som har sjeldne sykdommer i dag, ikke får verken viktig diagnostisering eller riktig behandling, så der er det veldig mye å hente på å knytte det nordiske samarbeidet mye tettere sammen.

Det har også vært en del oppmerksomhet rettet mot ungdomsledighet. Selv om ledigheten er forskjellig i de nordiske landene, har vi et felles arbeidsmarked og felles utfordringer. I Stockholm i fjor fikk vi høre ungdom og ungdomspolitikeres tanker rundt hvordan de mener at man bør bekjempe ledigheten og hindre avbrutt skolegang. Innspillene fra den debatten ble tatt med videre i prosjektet innenfor globaliseringsinitiativet Inkludering av utsatte grupper i arbeidsmarkedet i de nordiske land. Nordens velferdssenter fikk i fjor i oppdrag av Nordisk Ministerråd å starte et prosjekt for å løfte fram virksomme metoder mot ungt utenforskap. Nordisk samarbeid kan være et viktig instrument som kan gi landet økt mulighet til å utforme en bedre sysselsettings- og utdanningspolitikk. Men det må iverksettes tiltak, det hjelper ikke bare å være rundt og se og høre. Selv om det er en verdi i seg selv, skjer det ikke så veldig mye i etterkant, så det vil være nødvendig.

De nordiske landene har mye felles, og vi har stort utbytte av både arbeidsutveksling, samhandling og kompetanseutveksling for å imøtekomme utviklingen innenfor de fleste områder i årene som kommer. Som representant fra et grensefylke ser jeg også viktigheten av det arbeidet som gjøres med å fjerne grensehindre, og også hindre at nye oppstår. Det arbeidet må pågå kontinuerlig, det kan aldri avsluttes. Det er viktig, for vi vet at vi vil oppholde oss på tvers av grensene i stadig større grad, både når

det gjelder utdanning og arbeid, og også når det gjelder de eldre. Da er det viktig at de systemene vi har innenfor f.eks. Nav og velferdsordninger, blir tilpasset, slik at man ikke faller mellom to stoler når man veksler på å bo eller jobbe i de ulike landene. Jeg mener at arbeidet er viktig, men det trengs mye mer politisk kraft i det som blir gjort her.

Geir-Ketil Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Per-Kristian Foss (H) [11:04:15]: Det var representanten Lundteigen som i sitt innlegg var inne på at de nordiske lands ulike EU-tilknytning kompliserer samarbeidet. Det er ikke mitt inntrykk. Dersom det i det hele tatt er noe som vitaliserer det nordiske samarbeidet, er det uenighet. Og det faktum at tre av fem har en annen tilknytning gjør faktisk at det kommer saker på dagsordenen som tvinger seg frem, og som vi må ta standpunkt til, som kan skape uenighet. Som oftest gjør det faktisk ikke det, for de nordiske – vi får si det på den pene måten – ikke-EU-medlemmer henger seg på alt som er mulig. Det gjør også den sittende regjering, det skal de ha kompliment for. Jeg er ikke sikker på om representanten Lundteigen er blant dem som jubler høyest over det, men det er nå et faktum at vi henger oss på langt utover hva EØS-avtalen krever. Det gir nordisk nytte, og det gir norsk nytte, og derfor gjør man det.

Derimot ser man kanskje en viss tendens over tid til at de som er blitt EU-medlemmer, prioriterer EU-samarbeidet noe sterkere enn det nordiske. Det har jeg all forståelse for, for EU-samarbeidet er et maskineri som går med et tempo som gjør at det nordiske blir liggende litt etter, for å si det forsiktig. EU-maskineriet går sin gang med et ganske høyt tempo, og derfor prioriteres det sterkere, også fordi det er bredere. Det gjør nå allikevel at de nordiske landene som er med i EU, fortsatt er aktivt med i det nordiske samarbeidet.

Det andre jeg vil si, er at jeg gir min fulle støtte til representanten Høybråtens innlegg når det gjelder å unngå en avpolitisering av det nordiske samarbeidet. Det går i begge retninger. Det er en utfordring til ministrene som svært ofte er opptatt av å spare penger i det nordiske samarbeidet, og et åpenbart sparetiltak er jo å redusere antall byråkrater som deltar i organisasjonen. 87 parlamentarikere trenger ikke 1 000 gjestende byråkrater for å avholde sesjonen. Med den nitiditet som statsrådene i det nordiske samarbeidet går løs på budsjettet, er det noe man har glemt, og her er det nevnt. Men det går selvfølgelig også på politikerne, på oss – det går på oss som deltakere i dette, når det gjelder å fremme saker.

Noe av det mest spennende er faktisk der det oppstår uenighet. Jeg er enig med representanten Kolberg i hans syn på den danske behandlingen av nordiske medborgere. Samtidig er denne uenigheten en spennende utfordring til debatt med danskene. Problemet er at de ikke vil gå inn i debatten. Men jeg ønsker en uenighet om det, altså at tolkning av nordiske bestemmelser også er en måte å vitalisere samarbeidet på. Vi får i alle fall ta opp han-

sken og håpe at også den danske regjering etter hvert gjør det.

Et av de beste begrepene som har vært brukt i nordisk samarbeid i de årene jeg har vært borte i det i alle fall, er begrepet nordisk nytte. Det knytter seg til at det vi driver med, må ha nytte også for borgerne, og det er kanskje den viktigste begrunnelsen for at arbeidet for å unngå grensehindringer er høyt prioritert.

Jeg er enig med utenriksministeren, som sa at dette fungerer godt, i den forstand at man har organisert seg ved et samarbeid når man skal implementere EU/EØS-forordninger, for å unngå at det gjøres på ulike måter. Mitt inntrykk er at det arbeidet går godt. Det som ikke går så godt, er arbeidet med å rydde opp i gamle hindringer.

Det er riktig at noen hindringer ligger i det faktum at vi har ulike skattesystemer, f.eks., men når Norge har en så stor nytte av det nordiske arbeidsmarkedet som vi har hatt nå, burde det være en oppgave for oss også å være en pådriver i å fjerne grensehindringer som kompliserer arbeidstakeres bevegelse over grensene.

Vi har i dag svensker som den største innvandrerguppen, for å bruke det uttrykket, litt i anførselstegn, som har hjulpet oss utrolig mye i en høykonjunktur. Men svenske arbeidstakere møter fortsatt en del problemer ved å bevege seg frem og tilbake over grensene mellom Norge og Sverige. Her etterlyser jeg en noe sterkere kraft fra samarbeidsministeren overfor andre statsråder for å få opphevet en del unødvendige hindringer.

Til slutt følgende: Det er en god idé at de nordiske riksrevisjonene nå samarbeider om en felles revisjon av det nordiske budsjettet. Hver enkelt revisjon ser på sitt lands deltakelse, og det er bra. Men om man kanskje fikk sett det med nordiske øyne, ville det være en god idé, og jeg tror det er underveis.

Abid Q. Raja (V) [11:09:19]: Nordisk samarbeid er et omfattende tema. Vår geografiske beliggenhet gir nærhet til våre naboland. Vi har et sterkt fellesskap med dem kulturelt, språklig og ikke minst befolkningsmessig. Vi har også noen av de samme utfordringene, noe både innstillingen og debatten her i salen har vist. Jeg vil særlig bemerke forholdet rundt klima og kort om sikkerhetspolitikk.

Klimaendringer og endringer i etterspørsel etter naturressurser fører til at nordområdene får økende betydning internasjonalt. Her er det viktig for Venstre at Norge går i bresjen for forpliktende avtaler med andre land om en forsvarlig forvaltning av fiskeriressursene. Det er også viktig at vi utvikler nordlige ressurser for matproduksjon på hav og land, slik at det bidrar til å ivareta det framtidige globale matbehovet. Vi må også satse på forskning innen klima og miljø og marine ressurser. Ikke minst utfordrer jeg regjeringen til å ta med Venstres forslag om å etablere et eget risikofond rettet mot eventuelle skadevirkninger for fiskeri og miljø.

Når det gjelder sikkerhetspolitikk, er det viktig at vi får avklaringer omkring suverenitet, og at dette framskyndes når Polhavet er i ferd med å bli isfritt. Her har mye skjedd det siste året. Særlig viktig har det vært for norske interesser å få avklaringer rundt delingslinjen. Jeg vil på vegne

av Venstre berømme regjeringen for det historiske arbeidet som er blitt gjort der. Men det vil også i nær framtid og i årene som kommer, være viktig at Norge opprettholder sin tilstedeværelse i nordområdene, særlig når de områdene vil bli viktigere og viktigere i årene som kommer.

Venstre vil styrke norsk forvaltning i Svalbardsonen. Norge skal være en sentral aktør for å etablere et stabilt samarbeid i nord, basert på folkeretten. Det vil kreve stor nasjonal innsats. For å hevde seg i nordområdene er økt aktivitet og tilstedeværelse nødvendig. Havrettstraktaten skal utgjøre en viktig del av rammene, mens Arktisk Råd og Den nordlige dimensjon skal være de viktigste fora for samarbeid i regionen, supplert av Barentsrådet og FN-organisasjoner som Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.

Venstre er av den oppfatning at vi bør fremme en sikkerhetspolitikk gjennom samarbeid i nordområdene, gjennom dialog og tillitvekkende tiltak som kan bidra til at konflikter løses på lavest mulig spenningsnivå. Vi må søke forståelse for norske synspunkter knyttet til jurisdiksjon i nordområdene gjennom et aktivt diplomati også overfor nære allierte med vekt på særlig å fremme samarbeid, bærekraftig forvaltning av ressurser og et skatteregime for utvikling av området. Vi må også styrke norsk tilstedeværelse i og forvaltning av Svalbardsonen og ikke minst legitimere Norges status i nordområdene gjennom satsing på bosetting og infrastruktur, militær tilstedeværelse samt initiativ og ansvar for internasjonale utfordringer og samarbeid i nord.

Avslutningsvis vil jeg si meg enig i det som står i innstillingen, at det er viktig å motvirke at nye grensehindre oppstår. Her er det særlig viktig for norske interesser med et godt proaktivt arbeid.

Eirik Sivertsen (A) [11:12:42]: Den 22. oktober i fjor vedtok Stortinget å opprette en fast delegasjon til det arktiske parlamentarikersamarbeidet. Hensikten var nettopp å styrke Stortingets oppmerksomhet om utviklingen i Arktis.

De siste årene har det skjedd en ny utvikling, ved at høyere temperaturer har bidratt til at isen smelter og dermed gjør området mer tilgjengelig for menneskelig aktivitet. I lys av at nordområdene er regjeringens viktigste strategiske satsingsområde, er det helt naturlig at Stortinget øker sin oppmerksomhet om områdene.

I høst ble Den 9. arktiske parlamentarikerkonferansen avholdt. For første gang ble den avholdt utenfor det arktiske området – den ble arrangert i Europaparlamentet i Brussel. Det er også et uttrykk for at Europa skuer nordover og ønsker å ta aktivt del i de mulighetene og utfordringene som nå blir synlige i nord.

Det var tre helt sentrale tema som var gjenstand for debatt når det gjaldt det arktiske området, på denne konferansen. Det handlet om den bærekraftige forvaltningen av de levende ressursene som finnes i det arktiske området. Det handlet om samarbeid om utdanning og forskning, herunder en oppfølging av Det internasjonale polaråret, og ikke minst konsekvensene av at isen smelter i Arktis.

Regjeringen er tydelig på at det er de som bor i nord-

områdene, som også må ha mest kunnskap om områdene. Derfor er forskning og kunnskap viktige satsingsområder, noe også den arktiske parlamentarikerdelegasjonen erfarte da vi besøkte Svalbard og Tromsø på en tur i vinter.

Det foregår mye forskning på mange felt, og fasilitetene for å drive forskningen er stort sett gode, bl.a. med den tilretteleggingen som gjøres i Ny-Ålesund. Jeg er også glad for at regjeringen for årets budsjett, altså i 2010, foreslo bevilgninger både til detaljprosjektering og til KS2-kvalitetssikring på et nytt isgående forskningsfartøy. Dette er en mangel ved kapasiteten i dag, og dette understrekes som særdeles viktig fra mange miljøer. Jeg er trygg på at regjeringen vil følge opp dette arbeidet, både ved å holde tempoet oppe i prosessen med anskaffelse og ved å foreslå de nødvendige bevilgningene for å få realisert dette skipet.

Det er grunnlag for å framheve Det internasjonale polaråret som en svært viktig innsats. Det har gitt viktige resultater og funn som har vakt stor interesse i mange land. Det siste ble godt synliggjort gjennom den store deltakelsen på den internasjonale forskerkonferansen som ble avholdt i Oslo/Lillestrøm i juni i år. Der deltok over 2 500 forskere fra veldig mange land, og resultatene fra Polaråret ble presentert. Så stor suksess og så viktige resultater har den samordnede innsatsen som ble lagt ned i Polaråret, gitt, at flere nå tar til orde for et internasjonalt polariår. Det er også omtalt i slutterklæringen fra Den 9. arktiske parlamentarikerkonferansen. Etter min mening må det i aller høyeste grad være i Norges interesse å få til et slikt tiår, både med hensyn til den oppmerksomhet og den interesse disse viktige områdene vil bli viet, og ikke minst med hensyn til de veldig viktige resultatene man vil kunne få ut av ti år med koordinert innsats på forskning knyttet til spesielle utfordringer i de arktiske områdene.

Hensynet til urfolks rettigheter og deres mulighet til å ivareta sin kultur gjennom bl.a. tradisjonelle levemåter må fortsatt stå høyt på dagsordenen i det arktiske og sirkumpolare samarbeidet. Minoritetsbefolkninger er under press på grunn av både globale klimaendringer og storsamfunnets utvikling og utbredelse. Grunnlaget for levesettet og kulturen til mange av disse menneskene er mange steder truet, og i økende grad skjer det som konsekvens av klimaendringene. Fortsatt arbeid og engasjement for hvordan man kan avbøte konsekvensene av klimaendringene, må være et sentralt tema i framtiden, slik at vi sikrer at også minoritetsbefolkninger kan videreføre sin kultur og sin levemåte.

Kunnskap er svaret på framtidens utfordringer, også for oss som lever og bor her i nord. Fokusering på forskning som grunnlag for utvikling av ny kunnskap og sterke internasjonale nettverk mellom utdanningsinstitusjoner er viktige bidrag for å utvikle slik kunnskap, både for å utdanne og rekruttere nye forskere og for å sikre mer og bedre kunnskap om de særskilte utfordringene og mulighetene vi står overfor i de nordligste områdene på kloden. Det er selvfølgelig viktig for oss som bor her, men det er også viktig for resten av verden, bl.a. fordi konsekvensene av den globale klimakrisen vil gi spesielt store utslag i deler av disse områdene.

Olemic Thommessen (H) [11:18:08]: Mange har vært innom betydningen av felleskulturen i Norden, betydningen av språkfellesskapet, betydningen av vår felles oppfatning av samfunnsstrukturelle forhold, av verdispørsmål – kort og godt det man noen ganger snakker om som den nordiske modellen eller den nordiske forståelsen.

Dette er et viktig perspektiv og det perspektivet som gjør Norden til noe mer enn bare en geografisk basert region, som gjør det nordiske samarbeidet til noe mer og noe dypere, med et større potensial enn f.eks. et generelt anlagt nordområde eller et nordeuropeisk samarbeid, selv om også det selvfølgelig er svært viktig. Det er dette potensialet vi må jobbe med for å finne frem til gode grep som er viktige for oss inn i en globalisert tidsalder.

I globaliseringens tid vil vi på en helt annen måte få en situasjon der kulturer møter hverandre. Møter mellom kulturer kan være veldig positivt. Det er i møter mellom kulturer at ny kultur skapes, at vitale samfunn skapes, samfunn som er kreative i alle ledd, ikke bare i det vi ofte tenker på som en kultursektor, men også innenfor forskning, økonomi – ja alle felter.

Da er det viktig at vi har et kulturelt klima som gjør at vi som borgere i Norge har en kulturell hjemmebane i de andre nordiske landene der vi kan kommunisere det beste i oss selv inn mot de fellesskapene som vi er en del av. Vi skal kort og godt makte å yte vårt aller beste i vårt dagligliv. I den sammenheng er det klart at det er et helt annet trykk, så å si, å være en del av en kultur på noe over 20 millioner mennesker enn å være en del av en kultur på 4–5 millioner. Det er helt andre muligheter for å skape en kulturell hjemmebane dersom man har et større marked å forholde seg til, og dersom man – skal vi si – har en sfære rundt seg som gjør at man er mer operativ.

Når vi dessverre ser at en del av dagens unge velger å snakke engelsk i møter også i nordisk sammenheng, er jeg helt sikker på at de dermed definerer seg inn på en kulturell borte-bane. Ingen skal fortelle meg at diskusjonen blir bedre, dypere, mer innsiktsfull og mer nyansert når den foregår på engelsk, enn hva den ville blitt hvis den hadde foregått på et morsmål.

Språket er bare én indikator på hvordan kultur virker på oss i en større sammenheng. Men språket er den viktigste delen av dette, og det er jo flott å se at språksaken er det bred enighet om, ikke bare politisk i denne sal, men også i Norden og blant dem som arbeider med nordiske spørsmål ellers, f.eks. Foreningen Norden.

Så har det vært mye snakk om politisk dynamikk og vitalisering. Jeg tror den viktigste veien til politisk vitalisering dreier seg om handlekraft, evnen til å være konkret, reise spørsmål og få saker igjennom. Da er det nærliggende å ta språksaken som eksempel. Vi har i Nordisk Råd fått frem en god språkdeklarasjon. Oppfølgingen er det så som så med, og den inviterer jeg regjeringen til å ta flere initiativ til. For det første kunne man se på hvordan undervisningen i nordiske språk fungerer i skolene. Dessverre er det slik at det nok er vesentlig rom for forbedring, det går nedover med hensyn til hvordan det fungerer.

Det neste er også hvordan den nordiske undervisningen er ved læreanstaltene. Der har det dessverre også gått

nedover, og vi har dessverre grunn til å tro at det er harelabben som gjelder. I kjølvannet av språkdeklarasjonen skulle det utarbeides en handlingsplan. Den handlingsplanen har vi sett lite til, ikke bare i Norge, men også i de andre nordiske landene. Vi snakker om nordisk TV-samarbeid. Der er det viktige initiativer som dypst sett handler om å skape en felles nordisk offentlighet, ikke bare ha et utgangspunkt for å kunne se på våre forskjellige TV-programmer.

Statsråd Rigmor Aasrud [11:23:27]: Det er mange initiativ som har brakt ny dynamikk i det nordiske samarbeidet. Forholdet til Nordens naboland, bl.a. Nordvest-Russland og Østersjøregionen, er styrket. Samarbeidet med Hviterussland styrkes. Ikke minst har statsministrenes globaliseringsinitiativ bidratt til å videreutvikle det nordiske samarbeidet. Det felles nordiske globaliseringsarbeidet har vært intensivt, har hatt høy prioritet siden 2007, og har bidratt til prioriteringer. Toppforskningsinitiativet, som er en del av dette, er den største felles forskningssatsingen som noensinne er lansert, og utgjør totalt 480 millioner svenske kroner. Som mange har vært inne på i debatten, er grensehindre et viktig arbeid som gjøres i det nordiske samarbeidet. Grensehinderforumet ble opprettet, og vi har klart å rydde vekk flere grensehindre.

Klokka går ikke, president, men jeg har mye jeg skulle si, så jeg tar gjerne den tiden jeg får.

Presidenten: Du får bare snakke. Vær så god.

Statsråd Rigmor Aasrud [11:24:35]: Grensehindre er blitt ryddet av veien, men fortsatt er det mange som gjenstår. Derfor er det viktig, tror jeg, at vi har forlenget mandatet til Grensehinderforumet til ut 2012. Men som flere har sagt i debatten, er det viktig å motvirke at nye grensehindre oppstår. Derfor er det også tatt felles initiativ for å motvirke at grensehindre oppstår som følge av at vi implementerer EU-direktivet. Det er bl.a. et møte som skal foregå nå i disse dager, blant dem som jobber med lovgivning. Men jeg er også opptatt av at vi ikke klarer å fjerne alle grensehindre. Noen har vi rett og slett interesse av blir stående. Trygdeavgift kan være et eksempel på at det i noen tilfeller vil være naturlig å ha noen forskjellige regler. Vi har en nordisk trygdekonvensjon som vi nå jobber med å reforhandle for å tilpasse den til dagens regler.

Språk er grunnleggende for et godt samarbeid i Norden. Uten felles språkforståelse blir det ikke noe bærekraftig nordisk samarbeid. Jeg har sett at komiteen har merket seg at kartleggingen viser at vi ikke gjør nok i Norge for å prioritere nabospråk. Kunnskapsdepartementet har derfor bedt Utdanningsdirektoratet om å inkludere lesing av svenske og danske tekster i arbeidet med leseopplæringen. Det arbeides nå med å finne relevante tekster for de aktuelle årstrinnene. Språkpiloter er et tiltak for å motivere grunnskolelærere i arbeidet med nabospråkundervisning. Ett av flere tiltak på språkområdet er Nordplus Junior og Nordplus Språk og Kulturprogram, som gir støtte til tiltak rettet mot barn og unge.

Jeg vil også nevne og berømme Foreningen Nordens

aktiviteter, som bidrar til å stimulere til økt språkforståelse. Vi vil komme tilbake med en statusrapport på en språkdeklarasjon i 2011.

Flere har vært inne på Hviterussland. Hviterussland er høyt på dagsordenen i det nordiske samarbeidet. Flere aktiviteter rettes inn mot Hviterussland, men samarbeidet med Hviterussland er krevende. Fra flere representasjoner i Hviterussland melder man om krevende arbeidsforhold. Nordisk Ministerråd har valgt å gå forsiktig fram for å få alle med, men jeg kan opplyse om at vi tar sikte på å styrke vår tilstedeværelse i Hviterussland ved at lederen for vårt kontor i Vilnius vil være til stede i Minsk noen dager i måneden på fast basis.

Det har også vært noen som har vært opptatt av de nordiske små håndverksfagene. På sitt møte i oktober har utdanningsministrene vedtatt en strategiplan for perioden 2011–2013. Norge har påtatt seg jobben med å lede et prosjekt for styrkingen av arbeidet med små yrkesfag, og Utdanningsdirektoratet vil få den utøvende rollen i dette prosjektet.

Jeg er opptatt av at vi ikke lar det nordiske samarbeidet stivne i vante arbeidsformer. Vi må styrke arbeidet med strategiske innretningene og se med kritiske øyne på våre arbeidsformer. Derfor har vi ministre hatt noen uformelle møter der vi også har diskutert arbeidsformer, og vi vil fortsette den jobben på Island i neste uke.

Så er jeg glad for at komiteen har funnet det nyttig at vi har noen felles møter. Jeg tror den type møter også kan utvides til å gjelde flere fagministre og Stortingets representanter i de forskjellige fagkomiteene.

Tone Merete Sønsterud (A) [11:28:57]: Jeg vil knytte mitt innlegg til det enstemmige komité siet om betydningen av å redusere grensehindre mellom de nordiske land. Jeg er glad for at regjeringen vektlegger dette så tydelig, og at samarbeidsministeren har understreket det ansvaret fagdepartementene har, både for å bidra til å løse eksisterende grensehindre og for å unngå at det utilsiktet oppstår nye.

Mye og godt arbeid er gjort i den forbindelse. Et eksempel på dette er arbeidet med å fjerne grensehindre innenfor høyere utdanning. Det er flott at avtalen om tilgang til høyere utdanning er forlenget med tre nye år.

I Hedmark, som er det fylket jeg kjenner best, er det mange som krysser grensen for å arbeide eller drive næringsvirksomhet. Mange møter hindringer som skaper utfordringer i hverdagen, og i den forbindelse må jeg nevne viktigheten av Grensetjenesten i Morokulien.

Grensetjenestens virksomhet er et grense- og myndighetsoverskridende samarbeid for å hjelpe mennesker og bedrifter mest mulig friksjonsfritt over den svensk-norske grensen, for derigjennom å bidra til økonomisk aktivitet og vekst. Virksomheten går jo rett inn i kjernen av det som lå bak opprettelsen av den nordiske overenskomsten fra 1954 om et felles nordisk arbeidsmarked.

De gjør en god jobb med å legge til rette for personer og bedrifter som vil ha økonomisk aktivitet og vekst på begge sider av grensen, og de er viktige for oss når det gjelder å kartlegge grensehindre.

Takket være Grensetjenestens sammensetning, med representanter fra myndighetene fra begge land, skapes en arena hvor de berørte aktørene møtes direkte og løsningsorientert diskuterer de ulike forhold og lover i de respektive land.

Selv om alle er enige om at Grensetjenesten gjør en god jobb, har det vært knyttet mye usikkerhet til finansieringen av virksomheten, spesielt fra norsk side. Denne usikkerheten må det bli slutt på. Jeg er derfor glad for at en enstemmig komité peker på at bevilgningen til Grensetjenesten bør opprettholdes, selv om virksomheten skulle få tilført midler fra Nordisk Ministerråds budsjett for å løse spesifikke grensehindre. Budskapet mitt er at vi må komme bort fra usikre og mer eller mindre improviserte løsninger og over i en fast, forutsigbar bevilgning. Grensetjenesten utfører oppdrag på nasjonalt og internasjonalt nivå, og man kan ikke forvente at lokale aktører skal finansiere virksomheten i fremtiden.

Det er også en vanskelig arbeidssituasjon for dem som jobber der. De må hele tiden forholde seg til ett og ett års budsjett, og de vet aldri om de mange forskjellige aktørene som i dag er med på spleiselaget, vil stille opp til neste år.

La meg minne om at langs den norsk-svenske landegrensen møtes 50 norske og svenske kommuner. Tusenvis av svensker og nordmenn krysser årlig grensen for å finne arbeid eller av andre årsaker. Vi som har Europas lengste grense mellom våre land, bør også ha Europas beste grenseoverskridende samarbeid.

Til slutt noen ord om samferdsel. I meldingen kan vi lese om planer om en forlengelse av E16 østover, via Hønefoss, Gardermoen, Kongsvinger og riksgrensen og til østkysten av Sverige. Statens vegvesen og Vägverket har startet et samarbeid for å vurdere om det skal settes i gang et felles arbeid for å videreutvikle deler av denne veien i grenseområdet mellom Norge og Sverige. Dette er en viktig sak som vi bare må følge opp.

Når det gjelder transport på jernbane, er det, som det står i meldingen, ingen større grensehindre mellom Norge og Sverige. Men vi har noen små utfordringer igjen, som f.eks. å kunne bestille billetter på nettet fra Oslo til Stockholm. I dag er dette faktisk ikke mulig.

Når jeg først er inne på jernbane, kan jeg ikke la være å nevne viktigheten av å få oppgradert strekningen Oslo–Stockholm. Dessverre er togforbindelsen altfor dårlig i dag. Det må vi i dette samarbeidet kunne gjøre noe med. Denne strekningen kan helt klart konkurrere med fly hvis vi får ned reisetiden, noe som igjen vil være et bra bidrag til klima og miljø.

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

Willy Pedersen (A) [11:33:48]: Gjennom en årrekke har samarbeidet mellom nabolandene i nord og i Arktis vært sentralt for den landsdelen jeg representerer. Vår nordlige landsdel har alltid tjent på, og bidratt til, et nært samarbeid med våre naboland i nord. Samarbeidet strekker seg gjennom flere hundre år og har alltid stimulert til

vekst og utvikling for de landene som har vært involvert. Min oppfatning er at denne utviklingen ikke hadde vært mulig uten det kulturelle fellesskapet som er blant de ulike folkegruppene i nord. Folk-til-folk-samarbeid, språktilhørighet og sosial kunnskap om hverandre har gjort delingen av bl.a. naturressursene i nord mulig.

Hovedutfordringen for et videre kulturelt og nært samarbeid i min region bygger på én viktig forutsetning, språkkunnskap.

Finnmark fylke er et trespråklig fylke, hvor samisk, kvensk/finsk og norsk utgjør de tre viktigste språkformene. Språket har vært og er av de viktigste verktøyene for samhandling i nord. Verdien av å kunne kommunisere på en felles arena bør etter min vurdering verdsettes svært høyt i det framtidige nordiske samarbeidet. Grunnen til dette er at språket bærer med seg identitet og felles kulturforståelse, og språket legger også til rette for forente virkelighetsoppfattelser.

Et eksempel på en institusjon som driver med språkutvikling og opplæring med en nordisk dimensjon, er Samisk høyskole i Kautokeino. Høyskolen jobber aktivt med språkutvikling på tvers av landegrensene. Dens fokus og oppgave er primært det samiske språket i regionen, da undervisning og opplæring av lærerstudenter på samisk. Siden oppstarten har høyskolen hatt et økt tilfang av studenter fra Sverige og Finland. Dette er en utvikling som må anses å være svært positiv for språksamarbeidet i Norden, et språksamarbeid som bl.a. bygger opp under de målsettinger som er formulert i den nordiske språkdeklarasjonen.

Universitetet i Tromsø er et annet eksempel som over tid har skaffet seg bred språklig kompetanse innen finsk, samisk og russisk. Et økt fokus på utveksling av studenter i Norden og tilrettelagte studieordninger vil, som jeg ser det, forsterke samarbeidet og språkutviklingen blant befolkningen i Norden. Derfor bør man for fremtiden satse sterkere på språkutdanning, språkutveksling på alle faglige nivå, sånn som det legges opp til i den nordiske språkdeklarasjonen.

Til slutt vil jeg påpeke viktigheten av at den nordiske dimensjonen innen nabospråksamarbeid også bør ha et særlig fokus på minoritetsspråkene i Norden. Det er særlig viktig for den kulturelle utviklingen i min region, men også for en styrket samhandling over landegrensene. Tilrettelegging av språksentre, med særlig fokus på de finsk-ugriske språkene, vil etter min oppfatning styrke minoritetsspråkene i regionen og videreutvikle det kulturelle fellesskapet.

Oppsummert er mitt budskap i denne debatten at språksatsing og framtidig språkpolitikk vil være en av de viktigste hovedforutsetningene for et videre fruktbart og konstruktivt nordisk samarbeid.

Michael Tetzschner (H) [11:37:02]: I tillegg til hva komiteen sier i innstillingen om Stoltenberg-rapporten, vil jeg gjerne ta opp et punkt som er nevnt i meldingen, nemlig samarbeidet mellom de nordiske og baltiske land.

Jeg deltok helt nylig på et møte i Baltisk Råd og i Baltisk Forsamling, og her var det stor interesse for

de temaer og forslag som Stoltenberg-rapporten trekker opp.

De baltiske utenriksministrene viet også stor oppmerksomhet til de forslag som vismannsgruppen, bestående av den tidligere danske forsvarsminister Søren Gade og den tidligere latviske statsminister Valdis Birkavs, fremla nå i august, og som faktisk skal opp på Nordisk Råds sesjon i kommende uke.

Forslagene er til en viss grad en videreføring av tematikken i Stoltenberg-rapporten, men er kanskje først og fremst et uttrykk for at de to ministrene ønsker et bredt intensivt nordisk-baltisk samarbeid. Det svarer også godt til de mål de baltiske land har hatt i 2010, om et økt strategisk samarbeid med de nordiske land både på regjeringsplan og på parlamentarisk nivå. Det siste kjenner vi særskilt ved samarbeidet mellom Baltisk Forsamling og Nordisk Råd, men også gjennom årlige møter mellom de baltiske og de nordiske parlamentspresidentene og utenrikskomiteene.

Jeg legger til grunn at regjeringen vil holde Stortinget og Nordisk Råd-delegasjonen løpende underrettet om arbeidet med å gjennomføre tematikken i Stoltenberg-rapportens forslag. Det betyr ikke at vi umiddelbart omfavner alle tretten punkter, men at det i hvert fall skal arbeides med som et temaområde og selvfølgelig også hvorledes vismannsgruppens forslag kommer til å bli gjennomført.

Representanten Kolberg tok opp Danmarks påståtte brudd på en konvensjonsbestemmelse. Da vil jeg bare understreke fra denne plass at det ikke er et konstatert objektivt faktum at Danmarks praktisering av oppholdsbestemmelsene for sosialhjelpsmottakere uten minste botider et brudd på konvensjonen. Det er det uenigheten dreier seg om. Men jeg deler representanten Kolbergs syn på at den danske integrasjonsminister Birthe Rønn Hornbech ikke har taklet dette veldig klokt. Hun har ikke møtt opp i samråd. Hun har ikke villet møte underutvalget i Nordisk Råd, og hun vil heller ikke reise til Island kommende uke, etter hva jeg forstår. Det er en neglisjering av samarbeidet i Nordisk Råd. Jeg skjønner ikke at en minister risikerer Danmarks anseelse på en sak som er så ubetydelig som denne.

For øvrig har det gledet meg at komiteen også har sagt at man skal konsentrere seg om det politiske kjerneinnholdet i det nordiske samarbeidet og passe på at forsamlingen ikke blir byråkratisk. Det oppfatter jeg som en marsjordre som delegat når jeg møter i Nordisk Råd.

Torfinn Opheim (A) [11:40:18]: Det siste året har jeg hatt gleden av å delta i møter i det parlamentariske Østersjøsamrådet, det såkalte BSPC. BSPC er den parlamentariske motparten til regjeringens Østersjørådet, hvor Norge for tiden har formannskapet. Siden etableringen i 1991, som et forum for politisk dialog mellom statene i Østersjøregionen, har BSPCs innflytelse og omfang økt betydelig. BSPC samler i dag parlamentarikere fra elleve nasjonale parlamenter, elleve regionale parlamenter og fem parlamentariske organisasjoner. I tillegg til de baltiske statene spiller Russland en viktig rolle i organisasjonen og innehar for tiden visepresidenten. BSPC fungerer

som en brobygger og bidrar til god dialog mellom de landene som er medlem av EU, og de som ikke er det. BSPC diskuterer også for tiden om man skal gi Hviterussland observatørstatus i organisasjonen.

De siste års finanskriser har rammet ulikt landene imellom – det vet vi. I BSPC merker vi også dette. I den dialog som føres i BSPC, er nettopp en bærekraftig utvikling også i den økonomiske politikken viktig. Derfor må vi følge nøye med på det som skjer på dette området, slik at ikke de store økonomiske utfordringene som de baltiske landene har, går ut over den positive framdriften som er på mange områder i det baltiske samarbeidet.

Det norske formannskapet på regjeringssiden har valgt maritim politikk og menneskehandel som sine prioriterte områder. Dette er de samme områdene som BSPC har utpekt som sine satsingsområder. Jeg synes det er svært positivt, og jeg tror det er første gang, at det er sammenfallende syn på hvilke områder som skal prioriteres. BSPC har nedsatt egne arbeidsgrupper for de to temaene, med deltagelse også her fra Stortinget. Etter min bedømming har arbeidsgruppene i vesentlig grad fått belyst hvilke utfordringer som er innenfor den integrerte maritime politikken, både hva gjelder infrastruktur, som havner, og miljø, og ikke minst hvilken belastning den totale maritime aktiviteten har i Østersjøen. Også innenfor området menneskehandel har arbeidsgruppen gjort et betydelig arbeid som slutføres innen neste sesjon i Finland.

Til slutt har jeg en bønn til utenriksministeren. Når Norges formannskapsperiode i Østersjørådet er omme, ville det vært til stor hjelp i vårt videre arbeid i BSPC å motta en oppsummering av formannsåret, likeledes en årlig rapport som viser hvorledes regjeringen følger opp BSPCs resolusjoner. Dette vil være til felles interesse og inspirasjon.

Jan Arild Ellingsen (FrP) [11:43:09]: La meg starte med det enkleste først, nemlig å gi honnør til representantene Kristiansen og Nordtun for den fremragende jobben de har gjort som saksordførere i disse komplekse sakene. Det er godt jobbet, og det viser at man har jobbet hardt og effektivt for å få et samlet storting bak seg.

Ellers hadde det kanskje vært spennende å oppsummere debatten så langt med å si at samarbeid handler om at ingen sak er for liten, og ingen sak er for stor. For med all mulig respekt har det vært en ganske stor bredde i det som har vært omtalt her i dag. Nå er det kanskje fornuftig og betimelig, men jeg tror det er en utfordring med tanke på deltagelse i ulike råd, at man har en klar bevissthet når det gjelder hvorfor man er med. Hva ønsker man å oppnå med det? For jeg håper at det ikke er sånn at man er med i ulike råd og utvalg fordi stortingsrepresentantene trenger saker å fylle dagene sine med, eller for å ha et embetsverk på tå hev. Det må være klare, bevisste målsettinger for deltagelsen. Det må være sånn at det på en måte kan etterprøves, diskuteres og legges føringer på det fra denne talerstolen. På den måten tydeliggjør man verdien av det man holder på med, og hva man ønsker å oppnå.

Det har vært brukt ord og uparlamentariske begrep som «supperåd». Det skal jeg selvfølgelig ikke gjøre her, men

av og til blir det en diskusjon om berettigelsen ved alle de tingene stortingsrepresentantene er med på. Det synes jeg faktisk er positivt, for med en gang en gjør det, stiller en også spørsmål ved det som skjer, og ved kvaliteten på det. Og hvis man konkluderer med at det er fornuftig, må man i alle fall ta ansvar for å bidra til fornuft selv som deltager i de ulike rådene. I så måte synes jeg det er positivt.

Det er nok også slik at det er ulike interesseområder som fenger den enkelte. Språk er selvfølgelig en viktig faktor for å få ting til å skje. Kan man ikke snakke sammen, blir det selvfølgelig vanskelig.

Som andre har vært inne på i dag, er kystvaktssamarbeid viktig i forhold til Arktis – selvfølgelig vil det være det. Og desto bedre man kan få ting til å fungere i fellesskap, desto bedre vil totaliteten i det være.

Det har også vært snakket om grensehindringer. Det har vært snakket om nødvendigheten av å ha dem samt om unødvendigheten av det som er problematisk. Da tror jeg det er viktig at man på nytt igjen har en bevissthet i forhold til det. Enkelte ting er helt klart fiskale. Se på avgiftssystemet her i landet sammenlignet med det som er på den andre siden av Svinesund, f.eks.! Det er jo en klar, villet politikk å ha et avgiftssystem her i Norge som f.eks. EU ikke har, fordi man mener at det er formålstjenlig. Samtidig vil det medføre at man ikke bør være overrasket over den økte grensehandelen som er mellom Norge og Sverige, f.eks. Men siden det er en villet politikk, må de som vil ha den typen politikk, ta ansvaret for den. Og de som ønsker en annen politikk, må gjøre det de kan for å bekjempe den typen politikk. I så måte er dette en god debatt, selv om den er mangfoldig.

Sonja Mandt (A) [11:46:23]: Først vil jeg støtte både Kolberg og Høybråten i det de sa i stad når det gjelder politisk kraft. Jeg ønsker at Nordisk Råd skal være en politisk arena der vi kan delta i de ulike sammenhengene og ta opp mange aktuelle politiske saker, både de som er felles for Norden, og de som gjelder andre land. Noen er kontroversielle og vanskelige, mens andre dreier seg mer om råd og tips vi kan med oss i det daglige politiske arbeidet.

Jeg har fått gleden av å være med som deltaker fra Nordisk Råd til BSPCs gruppe om trafficking, altså menneskehandel. Det er et tema som er aktuelt for alle dem som er med, enten landet har det som et problem eller landet er det som eksporterer problemene. Gruppen ga sin halvårsrapport i Mariehamn, og vi skal holde på nesten et år til. Men jeg synes det er rett å nevne det herfra, for å vise mangfoldet i hva Nordisk Råd driver med, og at det som vi driver med, har betydning for hverdagen til innbyggerne våre.

Det er mange som jobber med dette temaet – både på ministernivå, innenfor EU og innenfor andre internasjonale grupper. En kan spørre seg selv: Oppnår vi noe mer ved å sette ned enda en gruppe? Svaret mitt er et klart ja. Vår gruppe går tematisk igjennom og gir råd om tiltak som vi kan enes om, og kanskje kommer vi ut med et felles forslag til et lovverk som en kan anbefale å endre.

Vel så viktig er det med jevne mellomrom å løfte temaer og vise hva dette egentlig dreier seg om – det er vår

tids slaveri og utnyttelse av andre mennesker. Og vi snakker ikke bare om prostitusjon. Vi snakker om arbeidskraft, vi snakker om salg av organer, og vi snakker om salg av barn. All handel med mennesker er det temaet det dreier seg om. Det viser hvor stort og omfattende temaet er, og det viser hvor stort og viktig det er å ha et samarbeid i Norden.

Gjennom politisk samarbeid i Norden og med de baltske stater setter vi det på dagsordenen. Vi kan kanskje finne løsninger som vil bedre situasjonen for dem som rammes, og det samarbeidet som vi her lager ved å sette ned ulike grupper, viser at vi vil gjøre noe med dette; vi vil finne løsninger. Slik kan vi gjøre det på veldig mange felt der skoen trykker, og der vi har felles utfordringer som Nordisk Råd kan være bidragsyter til å finne. Vi sitter ved samme bord, vi diskuterer, og vi lærer av hverandre.

Vi står foran en spennende uke på Island. Vi har et forslag om et felles nordisk register for helsepersonell som skal tas opp der, et forslag som jeg håper blir tatt godt imot og får flertall. Det er en utfordring for ministrene å følge dette opp, og jeg forventer at dersom forslaget blir vedtatt, vil det føre til noe som vi kan se resultatet av om noen år.

Høybråten hadde mange gode utfordringer til oss med hensyn til å ta den politiske makten. Det må vi gjøre, og jeg helt enig med ham.

Olemic Thommessen (H) [11:49:39]: Jeg vil takke samarbeidsministeren for et på mange måter konstruktivt svar på noen av de utfordringene jeg reiste i mitt innlegg. Jeg har merket meg at regjeringen først og fremst ser til utdanningsministeren når det gjelder nordisk språksamarbeid. Det er altså under hennes departement de initiativene regjeringen tar, stort sett ligger. Det er utmerket. Det er et viktig sted å begynne. Men nå er det altså slik at språkpolitikken ligger under Kulturdepartementet, og samarbeidsministeren kunne godt ta en liten samtale også med kulturministeren om helt sentrale problemstillinger som kommer, f.eks. når det gjelder terminologiarbeidet. Teknisk terminologi var et område vi var flinkere på tidligere. Der har deler av strukturene det handler om, forvitret, og i dag er det behov for å ta i et tak der. Det er en hilsen hun kan ta med til kulturministeren.

Når det gjelder den nordiske språkkoordinatoren, som har kommet som et resultat av konvensjonen, synes jeg også det vil være viktig å se på hvilke arbeidsvilkår og hvilke muligheter språkkoordinatoren har for faktisk å gjøre en god jobb.

For få dager siden hadde vi en debatt i denne sal i spørretimen som knytter seg til oversettelsene av EU-dokumenter – også et praktisk, kanskje ikke så stort spørsmål, men faktisk et veldig viktig spørsmål med tanke på å komme språkutviklingen i forkjøpet. Her har jeg brakt på det rene at i dag er det faktisk ingen systematisk koordinering av det språklige arbeidet mellom noe skandinavisk land, heller ikke mellom Sverige og Danmark, som begge får sine oversettelser gjort i kommisjonen. Her er det ting å ta tak i – og denne går egentlig til utenriksministeren direkte, for det er under hans departement dette faktisk foregår.

Så helt avslutningsvis: I kulturutvalget i Nordisk Råd arbeider vi mye med «public service»-spørsmål, altså allmennkringkastingsspørsmål. Det har vært oppe mange ganger før. Et viktig tema har vært hvordan vi kan se på hverandres fjernsynsprogrammer. Jeg har lyst til å trekke frem en ny dimensjon i det, som handler om hvordan vi kan skape en ny offentlighet, en felles nordisk offentlighet. Mange har dømt det nord og ned. Jeg bare minner om «Skavlan»s utmerkede avslutning på fredagskveldene, som jo faktisk viser oss at en felles offentlighet er mulig hvis man bare angriper den riktig.

Jeg håper regjeringen vil se konstruktivt på forslaget vi vil komme med fra kulturutvalget, som handler om et nytt grep når det gjelder nordisk TV-samarbeid, som nettopp vil søke å nå det perspektivet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 3, 4 og 5.
(Votering, se side 456)

Sak nr. 6 [11:52:52]

Innstilling fra utenriks- og forsvarskomiteen om samtykke til ratifikasjon av avtale mellom EØS/EFTA-statene og EU om en EØS-finansieringsordning 2009–2014, avtale med EU om en norsk finansieringsordning 2009–2014 og tilleggsprotokoll til frihandelsavtalen mellom Norge og Det europeiske økonomiske fellesskap om handel med fisk, alle av 28. juli 2010 (Innst. 22 S (2010–2011), jf. Prop. 160 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra utenriks- og forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke gis anledning til replikker, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Peter N. Myhre (FrP) [11:54:03] (ordfører for saken): Det er tre avtaler Stortinget i dag inviteres til å ratifisere. Det er to avtaler som gjelder finansiering av den økonomiske hjelpen til enkelte EU-land. Den ene gjelder de tre EFTA/EØS-landene, og den andre gjelder Norges direkte støtte. Videre har vi en avtale som gjelder adgangen til EU-landene for norsk eksport av fisk og skalldyr.

Finansieringsavtalene gjelder i hovedsak tidligere øst-blokkstater som fremdeles er langt fra å kunne få en økonomisk friskmelding etter 40 år med kommunistisk vanstyre. Norge skal over en periode på fem år bidra med til sammen 14 mrd. kr her. Det er mye penger, men det dreier seg da også om land med til sammen godt over 100 millioner innbyggere. Norge skal bidra med i underkant av 3 mrd. kr. per år til disse landene. Satt i perspektiv med det som går med av milliarder i støtte til småkommuner

gjennom kommunefinansieringen i Norge, er dette en avtale som definitivt er til å leve med, og komiteen anbefaler derfor at Stortinget ratifiserer disse to avtalene.

Begge avtalene inneholder klausuler om at prinsippet om sunn økonomistyring skal følges. Norge skal ha inn-syn, slik at det blir mulig å kontrollere hvordan pengene blir brukt. Vi vet at mange, for ikke å si de fleste, EU-land i sør og øst ikke har greid å utvikle gode nok redskaper for å bekjempe korrupsjon. Transparency Internationals korrupsjonsindeks for 2010 ble offentliggjort mandag denne uken. De verst stilte EU-landene har et korrupsjonsnivå på linje med land som f.eks. Brasil, Cuba, El Salvador og Kina. Det vil være meningsløst å bruke milliarder av kroner til utviklingstiltak i tilbakestående EU-land hvis pengene blir borte i korrupsjon. Pengene skal brukes effektivt, slik at tilskuddsordningene vi nå behandler, blir unødvendige om noen år. Det er viktig at regjeringen legger opp til en effektiv kontroll her, og jeg vil oppfordre regjeringen til å melde tilbake til Stortinget om dette ved en egnet anledning.

Komiteen anbefaler også den tredje avtalen, men komiteen har en del kritiske merknader når det gjelder eksport av fisk til EU, og utstyret regjeringen med et pålegg om å bruke alle relevante virkemidler for å få til en enda bedre markedsadgang for norsk eksportfisk. Dette er viktig for norsk næringsliv og økonomi, og også her har regjeringen en jobb å gjøre.

Utenriksminister Jonas Gahr Støre [11:56:46]: For to dager siden hadde jeg anledning til å undertegne den første MoU, Memorandum of Understanding, med et av de landene som skal motta EØS-finansieringsmidlene. Det var i Slovakia, et av de mindre landene blant de 12, men et av de landene som over de neste årene skal motta 80 mill. euro fra Norge. Det blir rundt regnet mellom 600–700 mill. kr fordelt over fem år. Så vi ser at det er store beløp.

Representanten Myhre sier på vegne av komiteen at det er en avtale «til å leve med». Det er jeg enig i, men jeg tror vi også skal legge på litt begeistring rundt avtalen, fordi det kommer til å bli et av de viktigste materielle fotavtrykkene Norge kommer til å ha i disse landene i årene som kommer.

Derfor er regjeringen opptatt av at vi nå klarer å følge opp disse avtalene med gode samarbeidsavtaler med hvert enkelt land. Avtalen med Slovakia er detaljert, svarer på slovakiske behov og ønsker og samsvarer med norske overordnede interesser. Slik må vi gjøre med de andre landene sånn at det er et godt fokus og inngang til samarbeidet. Dette er jo ikke bistand i tradisjonell forstand hvor Norge plukker ut områdene vi vil støtte. Det er en ganske unik mekanisme hvor pengene stilles til rådighet, det er enighet om hovedområder, så detaljerte avtaler med hvert land, og så skal prosjektsøknadene komme fra landene, og vi ønsker å se stadig flere norske partnere med.

Lignende virkemiddel har vi aldri hatt. Det er en vide-reutvikling fra de forrige fem årene. Det er noe ganske nytt vi ser nå, og jeg har erfart gjennom besøket til Slovakia at dette vekker betydelig oppmerksomhet – begeistring i noen kretser – og det er da opp til det politiske Norge, Næ-

ringslivs-Norge og Organisasjons-Norge å utnytte disse mulighetene som det gir oss. Vi ser fram til undertegning av lignende avtaler med de øvrige elleve landene.

Så har representanten Myhre helt rett i at vi har utfordringer på kontroll og revisjon. Jeg mener det er grundig redegjort for i proposisjonen, og komiteen har viet mye, behørig, tid til det. Invitasjonen om å komme tilbake med våre erfaringer, som representanten gir, er et signal vi tolker at et samlet storting ønsker, og det skal vi også gjøre.

Jeg tror vi må vedgå at det aldri er risikofritt å engasjere seg i den type virksomhet som vi nå gjør. Men å erkjenne det er ingen unnskyldning for at vi ikke skal være meget årvåkne, både i måten vi engasjerer kontrollmyndighetene på i de gjeldende land og også i måten vi følger opp på fra norske myndigheters side.

Avslutningsmessig vil jeg si at i forhold til de andre løftene for utvikling i de nye medlemslandene som kommer fra EU selv, tror jeg vi her sitter på en ganske unik ressurs, som jeg sier, som vi kan bruke og markedsføre. Jeg håper også at Stortingets representanter på reise i disse landene vil bruke tid på å besøke konkrete prosjekter og gi dem den oppmerksomhet som de fortjener.

Når det gjelder kapitlet fisk, som er en del av det vi behandler her i dag, vil jeg si at vi her har særskilte utfordringer ved at vi ikke er medlem av EU. Dette forhandlingsresultatet har gitt oss, til tross for veldig vanskelig utgangspunkt i forhandlingene, forbedret markedsadgang på viktige områder. Vi vil selvfølgelig hele tiden se etter muligheter for å gjøre dem enda bedre, og jeg er glad for at Stortinget er utålmodig på dette området og holder det tydelig markert i sine merknader.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Eva Kristin Hansen (A) [12:00:48]: Grunnen til at jeg tar ordet i denne saken, er ikke at det noen uenighet mellom partiene om forslaget til vedtak. Men i innstillingen har det ved en inkurie sneket seg inn en feil i en av merknadene. Det er på side 6, siste avsnitt, siste setning. Der står det:

«I så måte er det komiteens syn at tilfredsstillende markedsadgang for fiskeprodukter også bør kunne ses i sammenheng med eventuell inkludering av landbruksprodukter i EØS-avtalen.»

Det er en setning som Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ikke skulle ha vært med på, men ved en inkurie er vi det, og jeg tenkte at det var greit å opplyse om det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

(Votering, se side 456)

Sak nr. 7 [12:01:39]

Interpellasjon fra representanten Torbjørn Røe Isaksen til arbeidsministeren:

«Arbeidsdepartementet har i 2010 en samlet budsjett-ramme på over 300 mrd. kr. Mindre enn 3 pst. brukes til tiltak for å hjelpe mennesker tilbake til arbeidslivet over kapitlet for Arbeidsmarkedstiltak – i overkant av 7 mrd. kr i 2010. Vi vet videre at ventetidene for å komme på tiltak økte sterkt fra 2008 til 2009. Det er likevel viktig å vite at de pengene som bevilges inn i et system, bidrar til at mennesker i andre ender kommer tilbake til jobb. På spørsmål om langtidseffekten av attføring, altså hvor mange som kom tilbake til jobb og forble i arbeidslivet etter ett, tre eller fem år, har Arbeidsdepartementet ikke klart å vise konkrete effektmål for den satsningen som finner sted.

Vil statsråden se nærmere på dette og igangsette systematiske resultatmålinger av de tiltak som brukes for å hjelpe mennesker utenfor arbeidslivet tilbake til jobb?»

Torbjørn Røe Isaksen (H) [12:03:13]: Jeg ser jo av deltakelsen i salen at dette kanskje oppfattes som en litt snever problemstilling. Men i realiteten er det en problemstilling som ikke bare dreier seg om arbeids- og sosialfeltet, for det handler om det helt grunnleggende spørsmålet: Hvordan bruker vi ressursene våre? Vi tar jo inn skattepenger fra norske borgere, og da må vi også bruke ressursene på en god nok måte. Ikke minst må vi sørge for at ressursene gjør det de skal.

Da Høyre kom inn i Kunnskapsdepartementet i 2001, fortelles det at daværende statsråd, Kristin Clemet, forsøkte å få en oversikt over situasjonen i skolen. Da var det mer enn nok av tall på antall PC-er per elev, antall elever per lærer, antall lærere per elev og selvfølgelig også midler til oppussing osv. Men da Kristin Clemet spurte om noen visste hva elevene faktisk lærte i skolen, ble det stille. Det er mulig den anekdoten ikke er helt historisk presis, men den er like fullt illustrerende. Det er nemlig slik at veldig mye politisk debatt ender opp med å bli en debatt om bevilgningsnivået, istedenfor hva man faktisk får ut av pengene.

Det er to viktige prinsipielle utgangspunkt for denne debatten. Det første er selvfølgelig respekten for norske borgere som skattebetalere. En vanlig gjennomsnittsfamilie med to voksne og to barn som har en samlet brutto inntekt på 713 000 kr, altså en normal årsinntekt i Norge, og betaler normal skatt, bruker ca. 14 år på å betale inn 1 mill. kr i skatt. Det setter debatten litt i perspektiv, og det betyr at når man tror at man kan skatte og valte med millioner som om det ikke lå hardt arbeid bak, er det feil, og det viser mangel på respekt for borgerne.

Det andre hensynet og prinsipielle utgangspunktet er selvfølgelig hensynet til brukerne av de offentlige tjenestene, slik at folk ikke skal bli kasteballer i systemet, at de tiltakene man setter inn, faktisk har en effekt og bidrar til å oppfylle målsettingen om at flere skal komme over fra en passiv stønadstilværelse og inn i arbeid, dersom de har mulighet til det.

Arbeids- og sosialfeltet bruker godt over 300 mrd. kr i året. Feltet inkluderer noen av de aller viktigste offentlige velferdsordningene, som uførepensjon og sykepenger.

Samtidig har man også en stående ambisjon om at man ikke bare skal utbetale midler, men også politisk bidra til å få flere fra trygd og over i arbeid. Spørsmålet er om vi klarer det, om vi bruker ressursene på en god nok måte, og hvilke incentiver som ligger i systemet og bidrar til å oppfylle de politiske ambisjonene.

Jeg har lyst til å bruke noen eksempler for å illustrere problemstillingen. For det første er det slik at det er en mangel på informasjon om flere sentrale spørsmål. Høyre har i mange år stilt følgende spørsmål til departementet: Hvilke resultatmål finnes for arbeidsmarkedstiltak? Hvor mange av dem som deltar i arbeidsmarkedstiltak, går ut i jobb? Og hvor mange forblir i arbeidslivet etter ett, tre og fem år?

Det kommer alltid det samme svaret tilbake, og det svaret er på mange måter symptomatisk. Arbeidsdepartementet skriver: Spørsmålet tolkes dit hen at det skal svares på måltall for gjennomføringen av arbeidsmarkedstiltak. Men spørsmålet vi stiller, er jo hva arbeidsmarkedstiltakene oppnår. Og så svarer man da arbeidsmarkedstiltak. Det gir nesten et inntrykk av «god dag, mann – økseskaft!».

Departementet sier videre at de ikke har hatt mulighet til å tilrettelegge datamateriale for å kunne besvare spørsmålet om hvor mange deltakere som er på arbeidsmarkedstiltak, som forblir i arbeid etter ett, tre og fem år. Med andre ord betyr det at vi ikke vet. Vi har ikke informasjon om hvor mange vi permanent klarer å få ut i arbeid, og hvor mange som forblir i arbeid flere år etter. Det er tredje året på rad vi ikke har fått svar på dette spørsmålet. Departementet kan heller ikke svare på hvor mange deltakere i arbeidsmarkedstiltak som gikk over til arbeid etter endt arbeidsmarkedstiltak i 2009.

Det fins mange andre eksempler også. For eksempel vet ingen – så vidt jeg har klart å komme fram til – heller ikke Nav, i hvor stor grad anledningen som ligger i regelverket til å bruke økonomiske sanksjoner mot f.eks. folk som mottar sosialhjelp, faktisk utnyttes lokalt. Det fins ikke gode tall å oppdrive, rett og slett. Det betyr at vi som politikere også mangler verktøy og mangler oversikt.

Den andre problemstillingen er kanskje den mest alvorlige, men den henger like fullt sammen med den første. Det departementet og Nav mangler informasjon om, kan også peke på et mer grunnleggende problem for sektoren, nemlig at incentivene i systemene er forvirrende, i verste fall gale. Med andre ord er det slik at når vi som politikere har en styringsdialog, eller sender styringssignaler, påvirker jo det også hvordan systemene fungerer. Hvis vi etterlyser gale ting, får man også systemer som risikerer å levere på galt grunnlag.

Jeg tillater meg nok en anekdote, og jeg er klar over at anekdoter kun er anekdoter, men de kan likevel være illustrerende. Jeg har besøkt mange lokale Nav-kontorer. På et av dem spurte jeg hva de følte de ble målt etter – altså hva de forsøkte å oppnå. Da svarte sjefen at de først og fremst forsøkte å fylle antallet tiltaksplasser de hadde blitt tildelt. Med andre ord, målet var å fylle opp tiltaksplassene de ble tildelt, ikke stille seg spørsmålene: Hva slags plasser? Hva slags kvalitet har plassene? Eller: Hva slags effekt har det for brukerne?

Vi sitter sentralt og nærmest vedtar hvor mange tiltaksplasser man skal ha i Norge. Disse blir så tildelt Nav gjennom et tildelingsbrev sentralt, og siden fordelt utover landet. Hvilke retningslinjer som legges til grunn for den fordelingen, vet jeg ikke. Men det som er helt avgjørende, er at tiltaksplasser er et virkemiddel, ikke et mål. Hvis min anekdote stemmer og belyser en større problemstilling, er det jo et problem hvis systemet er innrettet slik at man tror at det dreier seg om å levere på antall tiltaksplasser, for det er det Nav sentralt spør om, og det er det stortingspolitikkerne, altså vi som er sjefer over sektoren, er opptatt av. Da har man en utfordring med hensyn til hva slags incentiver som ligger i styringssignalene våre og i styringssystemene våre.

Jeg har også med en liste over hvilke måltall et lokalt Nav-kontor melder inn hver eneste måned – altså hva de blir bedt om å rapportere på. Her er det fryktelig mange ting. Det er veldig mange spørsmål om hvor mange gjennomførte møter man har, hvor mange som har fått oppfølging – uten at det er nærmere spesifisert – og antall personer som har fått enten gjeldsrådgiving, eller som er mottakere av økonomisk sosialhjelp. Men *ingen* av disse måltallene dreier seg om resultater. Jeg er selvfølgelig klar over at Nav også har fokus på formidling inn i arbeid, men det er ikke tydelig av de målene som lokale Nav-kontorer blir bedt om å melde inn i denne oversikten. Hva man faktisk oppnår, synes å være underprioritert og lite fokusert på.

Jeg tror dette er symptomatisk for veldig mye av den politiske debatten i Norge. På mange områder er vi svært opptatt av hvor mye penger vi bruker, hvor mye ressurser vi setter inn, hvor mange tiltak eller programmer vi klarer å iverksette, men vi er mindre opptatt av hva vi faktisk får ut av midlene. Ofte blir den politiske debatten også redusert til spørsmål rundt bevilgningsnivå, tiltaksnivå eller aktivitetsnivå istedenfor å handle om hva som faktisk virker, om hva som faktisk gjør folks liv bedre.

Slik kan f.eks. en bistandsdebatt bli redusert til et spørsmål om hvor mange prosent man bruker over statsbudsjettet, en kulturdebatt kan bli redusert utelukkende til spørsmål om bevilgninger, og en fattigdomsdebatt til kun et spørsmål om hvor mange milliarder man har lagt inn i satsingen. Posisjonen kan skryte av sin satsing, og så kan opposisjonen overby og slå posisjonen i hodet med mer penger, uten at den kvalitative diskusjonen – nemlig hvordan man skal løfte folk ut av fattigdom – settes i hovedsetet.

Poenget er selvfølgelig ikke at det er galt å bruke penger. Men det er nettopp fordi det er riktig å bruke penger på disse ordningene at vi må være nitide, skikkelige og hele tiden opptatt av å kontrollere og sjekke at pengene brukes på en god nok måte. Det er ikke slik at ressurser og resultater automatisk henger sammen. Det er faktisk mulig å bruke mye, samtidig som man oppnår lite.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [12:12:49]: Jeg har lyst til å starte med å takke representanten for en veldig viktig interpellasjon. Jeg er enig i at det kanskje er sørgelig at det er så få som er her og hører på denne viktige debatten.

Å bidra til at alle med arbeidsevne kan komme i arbeid, er en høyt prioritert oppgave i arbeids- og velferds politikken. For å realisere det ambisiøse målet om Arbeid for alle er vi avhengige av gode og målrettede virkemidler. Det gjøres mye i Norge for å få folk i jobb. Viktige elementer i en politikk for høy sysselsetting er et velorganisert arbeidsliv, et velfungerende system for lønnsdannning, en kompetent arbeidsstyrke og en aktiv arbeidsmarkeds politikk.

Jeg mener at vi har lyktes godt i sysselsettingspolitikken. Vi er blant de land i OECD som har den største andelen av befolkningen i jobb – ikke minst er sysselsettingen i Norge høy blant kvinner og blant eldre. Også under de urolige internasjonale konjunkturerne vi har opplevd etter 2008, har det norske arbeidsmarkedet vist seg å være robust og tilpasningsdyktig. Norge er det landet i Europa som har kommet gjennom denne finanskrisen med minst fall i den økonomiske aktiviteten og minst økning i arbeidsledigheten. Mens den sesongkorrigerte ledigheten var på 3,3 pst. i Norge i juli, var den på 9,6 pst. i EU.

Representanten savner informasjon om effekter av arbeidsmarkedstiltak og spør om jeg vil igangsette systematiske resultatmålinger av de tiltak som brukes. Jeg kan gi følgende korte svar før jeg går noe mer i dybden:

- Vi har god informasjon om overgangen til arbeid for ulike grupper av arbeidssøkere. Både den løpende statistikken fra Nav og en rekke analyser gir opplysninger om hvordan det går med ulike brukergrupper av Nav-tjenester.
- Arbeidsmarkedstiltakene vurderes løpende av Nav i forbindelse med at enkeltpersoner blir tildelt tiltak. Departementet evaluerer svært ofte tiltak ved oppstart, og senere ut fra behov.
- Effektevalueringene viser gjennomgående at deltakelse i arbeidsmarkedstiltak bidrar til å lette overgangen til ordinært arbeidsliv. Det er imidlertid ingen grunn til å undervurdere styrken i disse effektene varierer. Det skal jeg komme tilbake til.

Et av hovedformålene bak opprettelsen av Nav er å få flere av dem som står utenfor arbeidslivet, over i arbeid og aktivitet. For å forvalte dette ansvarsområdet på best mulig måte er det nødvendig å kartlegge resultatet av Navs oppfølgingsarbeid overfor ulike grupper av arbeidssøkere. En sentral indikator i denne sammenhengen er hvordan tidligere brukere av Navs tjenester tilpasser seg i arbeidslivet. Vi har godt tilfang av informasjon om overgangen til arbeid, også for personer med nedsatt arbeidsevne. La meg da nevne det viktigste:

For det første har Nav en månedlig statistikk som bl.a. viser overgangen til jobb seks måneder etter at de har skiftet status i Nav, f.eks. etter at de har sluttet å være registrert som helt ledige, eller ikke lenger er registrert med nedsatt arbeidsevne. Valget av seks måneder er i noen grad vilkårlig, men det er en vanlig periode å bruke ved evalueringer, både i Norge og i utlandet. Bakgrunnen er at hovedeffekten av et tiltak må forventes å ha materialisert seg innen seks måneder. Den nye statistikken gir oss gode muligheter til løpende å følge med i overgangen til jobb blant ulike grupper på arbeidsmarkedet. For eksempel viser sta-

tistikken fra Nav at 44 pst. av personene med nedsatt arbeidsevne i januar, og som ikke lenger var registrert med denne statusen i februar, var kommet i ordinær jobb i juli. Tilsvarende tall for arbeidssøkere var 60 pst.

For det andre vil Nav fra i år gjennomføre en årlig oppfølgingsundersøkelse som skal gi et mer helhetlig bilde av tidligere Nav-brukeres tilknytning til arbeidslivet. Ved siden av å angi om man er kommet i arbeid, er i utdanning, eller mottar trygdeytelser, bes det også om en beskrivelse av arbeidsforholdet. Dette gjør Nav i stand til å analysere om tidligere brukere av etatens tjenester kommer i fast eller midlertidig jobb, heltids- eller deltidsstilling, og hvor relevant jobben er ut fra kvalifikasjoner og jobbønsker. En pilotundersøkelse er gjennomført, og Arbeids- og velferdsetaten arbeider nå med en fullskalaundersøkelse.

Ved at vi har gode administrative registre over personer som er sysselsatt, vil vi ved behov kunne ta ut informasjon om statusen i arbeidsmarkedet ett til to år eller lengre tid etter fullført tiltak.

For det tredje gjennomfører både Statistisk sentralbyrå og Arbeids- og velferdsetaten adhocanalyser av overgangsrater til arbeid for ulike grupper av Nav-tjenester. Senest før sommeren ble det levert en analyse av overgangen til arbeid for dem som hadde avsluttet deltakelse på et ordinært arbeidsmarkedstiltak. Her framkom det at andelen i jobb var tre prosentpoeng høyere blant dem som hadde avsluttet et ordinært arbeidsmarkedstiltak, sammenlignet med dem som hadde vært helt ledige. Spesielt var overgangen til jobb størst blant tiltaksdeltakere med følgende kjennetegn: langtidsledige, ikke-norskfødte og personer som hadde deltatt på tiltaket lønnskudd.

For det fjerde blir arbeidsmarkedstiltakene systematisk evaluert av forskere. Men selv med mange evalueringer, god statistikk og avanserte metoder er det fortsatt usikkerhet knyttet til styrken i effektene av arbeidsmarkedstiltak. Utfordringen her, som i mange andre samfunnsvitenskapelige evalueringer, er at de som tildeles tiltak, ikke er tilfeldig valgt, men skiller seg generelt ut fra dem som ikke får tiltak, og ofte på en måte som forskerne ikke fullt ut har informasjon om. Det er derfor vanskelig for forskerne å skille mellom effekter av selve tiltaket og betydningen av at personlige egenskaper er forskjellige. Dette seleksjonsproblemet gjør det vanskelig å benytte forskningsresultatene i politikktutforming. Når deltakere på lønnskudd har større overgang til jobb enn deltakere på offentlige sysselsettingstiltak, kan det skyldes at tiltakene er forskjellige, men det kan like gjerne skyldes at deltakerne er forskjellige.

Men noe har vi grunnlag for å mene på bakgrunn av disse effektevalueringene: Arbeidsmarkedstiltak virker relativt sterkest for personer som har helseproblemer, svake formelle kvalifikasjoner, lange ledighetsperioder bak seg, er i alderen 30–50 år og/eller har innvandrerbakgrunn. Videre vet vi at arbeidsmarkedstiltak som har til hensikt å bedre selve jobbsøkningsprosessen, synes å være de mest effektive.

Når det spesielt gjelder effekter av arbeidsmarkedstiltak for personer med nedsatt arbeidsevne, indikerer forskningen at arbeidsmarkedstiltakene bidrar til at jobsann-

synligheten øker vesentlig, og at effekten har betydelig varighet. Den mest omfattende og raffinerte evalueringen som er gjennomført i Norge, har Frischsenteret utført etter initiativ fra departementet. Den viste at jobbsannsynligheten i gjennomsnitt økte med om lag åtte prosentpoeng.

Å skaffe kunnskap om hvordan arbeidsmarkedstiltakene virker, er en del av den løpende arbeidsmarkedspolitikken, både på det enkelte Nav-kontor, i Arbeids- og velferdsdirektoratet og i departementet. Regjeringen har også nedsatt et eget utvalg, ledet av Knut Brofoss, til å gjennomgå tiltakene i skjermet sektor. Utvalget skal levere sin rapport i desember 2011. La meg avslutte med å forsikre representanten Røe Isaksen om at departementet også i tiden framover vil følge løpende med på hvordan det går med brukerne av Navs tjenester, og ta initiativ til nye analyser og forskning.

Innsatsen for å hjelpe arbeidsledige og personer med nedsatt arbeidsevne tilbake til det ordinære arbeidsliv, er noe av det mest nyttige og lønnsomme vi kan gjøre. Det er nyttig for den enkelte, og det er lønnsomt for samfunnet. Det er ikke bare noe jeg mener, det er noe kunnskapsgjennomgangen samlet sett gir grunnlag for å påstå.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [12:21:08]: Jeg vil takke statsråden for et godt svar, et svar som var lengre enn det vi får fra Arbeidsdepartementet når vi spør om noe i forbindelse med budsjettene.

Likevel synes jeg ikke statsråden kommer inn på den reelle problemstillingen. Én ting er at på noen sentrale områder har man ikke gode nok tall. Jeg forstår også den samfunnsvitenskapelige vanskeligheten ved å lage gode nok analyser, men jeg synes ikke det kan være en unnskyldning for ikke å forsøke å sammenligne forskjellige typer tiltak. Det har man ikke gode nok tall på. Man har heller ikke gode nok tall på hva som er langtidseffekten av forskjellige tiltak. Vi vet rett og slett ikke hva som holder folk i jobb over lengre tid, hva som gjør at folk kanskje er i jobb en kortere periode og kommer tilbake igjen.

En annen ting er hvilke virkemidler som faktisk brukes rundt på norske sosialkontorer. Vi har stadig diskusjoner i denne salen om f.eks. aktivitetsplikt. Det er i dag full anledning ifølge lovverket til å bruke både pisk og gulrot. Man har f.eks. anledning til å si at man får trekk i ytelsene dersom man ikke møter opp på bestemte møter, følger en bestemt plan eller noe sånt. Det er umulig å få en oversikt over i hvor stor grad det faktisk brukes.

Så er jo hovedpoenget: Hva slags styringssignaler er det Nav-systemet får?

Og mitt poeng med oversikten fra et lokalt Nav-kontor er at man styrer tilsynelatende – basert på denne oversikten – kun på virkemidler. Det er i og for seg riktig og greit at man spør om hvor mange dialogmøter man gjennomfører, og hvor mange som er inne til økonomisk rådgivning, og alle disse tingene. Det gir en viktig oversikt. Men som styringssignaler handler det utelukkende om input, ikke noe om output. Når man da har anekdotiske – ja, la oss kalle det det – bevis, som i tillegg sier at Nav-systemene også oppfatter at de styres på nettopp aktivitetsnivå og

ikke på innhold, lurer jeg på om man har et problem med systemet.

Så, hvis jeg skal sende et spørsmål videre til statsråden i denne runden også, vil det være: Er statsråden enig i at Nav som direktorat, men også Nav-kontorene, i for liten grad omfattes av målstyring – at de bør bli spurt om hva de faktisk leverer, hvor mange de formidler, i stedet for å bli styrt på virkemidler og på ressurstilfang?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [12:23:49]: Jeg vil bare tillate meg å komme litt tilbake til også det første innlegget fra interpellanten.

Jeg kan forsikre interpellanten om at jeg er sikkert akkurat like mye, og mer, opptatt av at vi skal vite hva vi gjør med 7,3 mrd. kr av statsbudsjettet når det gjelder arbeidsmarkedstiltak. Det jobber jeg systematisk med. Vi vet, som jeg har gjennomgått nå, ganske mye. Vi vet veldig mye. Noe av det jeg er opptatt av, og som jeg viste til at vi nå begynner å evaluere, er nettopp å se hvor folk er. En ting er effektmålene, som vi vet vi har en del metodiske problemer knyttet til, men det er viktig bare å vite hvor folk er etter et halvt år, etter ett år, etter to år. Selv om det kan være mange grunner til at de er der de er, så sier det noe. Og det jobber vi nå med.

Så mener jeg at dette viser at kunnskap er viktig, og det viser at dette i utgangspunktet virker etter intensjonene.

Det ble sagt at de fleste Nav-kontorene bare føler at de må fylle opp tiltakene sine. Det er en virkelighet jeg ikke kan kjenne meg igjen i. Det er en virkelighet jeg ikke kjenner igjen her fra Stortinget heller, hvor jeg stort sett hele tiden blir konfrontert med at de forskjellige fylkene ikke får nok tiltak. Mitt klare inntrykk og min virkelighetsforståelse er at det er et ønske om, og et bevisst forhold til, bruk av tiltak ved de forskjellige Nav-kontorene.

Men jeg er veldig enig i at vi hele tiden må være kritiske til hvordan vi bruker våre ressurser, og derfor er jeg også opptatt av, som interpellanten selv sa, at tiltak bare er en reparasjon. Det viktigste er å sørge for at vi ikke får behov for arbeidsmarkedstiltakene. Derfor har denne regjeringen også drevet en systematisk arbeidsmarkedspolitikk som har gjort at ledigheten er lav, og vi har i budsjettet for i år vært opptatt av å gjøre det vi kan for å fortsette å få nedgang i sykefraværet og sørge for at drop-out i videregående skole reduseres, og vi har også vært opptatt av russektoren. Dette er de sektorene som fører til at vi får behov for flere tiltak. Men jeg opplever at den debatten jeg møter, stort sett er at man ønsker flere tiltak, og at jeg får kritikk for at vi har nedjustert tiltaksnivået noe.

Jeg er enig i det som interpellanten sier – at det er viktig at man styrer på mål. Alle må jo være det. Det går nesten ikke an å stille det spørsmålet, for selvfølgelig er man enige i det. Det er noe jeg jobber systematisk med nå, nettopp i forhold til Nav – at vi skal få mye mer kvalitative mål når det gjelder hva de skal levere på. Jeg tror bare man må være klar over at Nav har vært gjennom en stor og – jeg trenger ikke å si det mer, for jeg har sagt det mange ganger – omfattende reform. Å få de organisatoriske prosessene på plass har vært viktig, å få levert, å sørge for at folk får stønader til tiden osv., har vært viktig. Nå

er vi der. Nå er noe av min viktigste utfordring nettopp å sørge for at vi får god styring på målene slik at vi oppnår det vi ønsker å oppnå.

Steinar Gullvåg (A) [12:27:25]: Jeg synes det er prisverdig at interpellanten er opptatt av å måle resultater. Det er viktig at vi systematisk evaluerer de mange og ulike tiltakene i arbeidsmarkedspolitikken for å trekke lærdom av dem og høste erfaringer.

Og det gjør vi jo. Arbeidsministeren har nettopp gjort rede for det relativt omfattende evaluerings- og forskningsarbeidet som pågår på dette feltet. Rent bortsett fra at forskerne også skal ha noe å drive med, er jeg tilbøyelig til å mene at vi kanskje evaluerer i meste laget uten helt å vite hva vi skal bruke evalueringene til. I noen grad tror jeg også at forskere brukes til å slå inn åpne dører. Dessuten er jeg helt enig med interpellanten i at vi må se nærmere på hvilke resultater vi måler, og hvor relevante de er.

Etter mitt hode er det eksempelvis ganske innlysende at vi trenger et mangfold av arbeidsmarkeds- og rehabiliteringstiltak fra landsende til landsende for å møte de mange og svært ulike behovene i arbeidsmarkedet. Jeg vil ikke undervurdere behovet for ny kunnskap, men advare mot at mangel på kunnskap blir en slags unnskyldning for handling – verken når vi høster positive eller når vi høster negative erfaringer. Dessuten må vi aldri glemme at de som har nedsatt arbeidsevne, er like forskjellige som alle andre. Vi har ulike behov. Derfor gjør vi individuelle arbeidsevnevurderinger. Derfor stiller vi krav om individuell plan for hver enkelt. Om vi skulle trenge mer viten om noe, er det ikke tiltakene, men om hver enkelt får den hjelpen de har behov for, som bør undersøkes nærmere.

Jeg skal bruke et eksempel for å belyse hva jeg egentlig mener. For litt siden fikk jeg anledning til å møte en arbeidsgruppe innenfor kvalifiseringsprogrammet i hjemfylket – altså en lite ensartet gruppe mennesker som hadde fått en ny sjanse i livet. Det ble et uforglemmelig møte med mennesker som etter år med rusavhengighet endelig ble inkludert i arbeidslivet. De gjorde nytte for seg og fikk lønn for sin innsats – ikke mye, men litt.

Felles for dem var at de hadde greid å bryte et livsløp som ikke bare ville påført dem selv og deres pårørende ytterligere sorg og lidelse, men som i tillegg ville ha kostet samfunnet millioner av kroner i en uviss framtid. Men viktigst av alt var det at de alle som én var i ferd med å bygge opp et håp om ei framtid med arbeid og inntekt, fast bopel og kanskje en familie og et sosialt nettverk.

Jeg vet ikke hvordan det har gått med dem siden, og jeg trenger ikke vite så mye om det heller. Skjønt erfaringene med kvalifiseringsprogrammet er gode. Men jeg vet at om én eneste av dem jeg møtte, klarer seg gjennom kvalifiseringsprogrammet på vei mot arbeid eller utdanning, er det verdt både innsatsen og prisen.

Kan hende det er en fotnote til Høyres krav om stadige resultatvurderinger. Kan hende har de hentet noen ideer fra Høyre-skolen og ønsker å slå et slag for ytterligere konkurranse i arbeidsmarkedet. Sammen med rigide anbudssystemer, som Høyre også er en tilhenger av, fører det gjerne til ensretting og monopolisering også

på arbeidsmarkedet. Når resultatene teller, er det alltid de lettest formidlingsbare arbeidssøkerne som stikker av gårde med de største ressursene. Da vet vi at deltakerne i kvalifiseringsprogrammet i Vestfold blir tapere nok en gang.

Vi kjenner jo Høyre. Markedsretting og markedstenking gjennomsyrrer deres politikk. Likevel kan det jo være at jeg ser spøkelses i nattemørket. Derfor skal jeg gi interpellanten en sjanse til å mane dem fram i dagen – kort sagt, gjøre et nytt forsøk på å forklare hensikten med denne interpellasjonen.

Vigdis Giltun (FrP) [12:32:33]: Jeg vil begynne med å takke interpellanten for å ha satt et veldig viktig tema på dagsordenen og også for et veldig inspirerende og flott innledningsinnlegg som berørte viktige områder som vi ikke har debattert så ofte.

Mange står i dag langt fra arbeidslivet, og det har mange årsaker. Det er ikke bare sosiale problemer og sykdom som gjør at det er vanskelig å komme inn på arbeidsmarkedet. Det er også mange eldre, funksjonshemmede, mange med utenlandsk bakgrunn og også andre som bor på steder med et stramt arbeidsmarked, som trenger litt ekstra hjelp for å komme seg i jobb. Hva Nav har å tilby, er viktig.

De fleste av oss hospiterte vel på et Nav-kontor i sommer og tok med seg noen erfaringer derfra. Min erfaring var bl.a. at det ikke var noen penger til noen tiltak i det hele tatt, så det var jo ikke så veldig lett å få oversikt over hva de hadde å tilby – dvs. det eneste var jobbklubb søking. Jeg må si at det hadde ikke vært veldig inspirerende for meg som en ung person å sitte på de kursene tre dager i uken noen timer. Det var kanskje ikke det som var det rette, men det var det eneste de hadde å tilby. Så det å se på hva som virker, er viktig. Dette etterlyste også opposisjonen i et forslag i forbindelse med fjorårets budsjett, hvor vi ba om å få den oversikten som Røe Isaksen etterlyser i dag, om hvorvidt de tilbakeføres til arbeid etter at de har vært på tiltak, og hvor lenge de blir der.

Jeg stilte også et spørsmål til statsråden for et par uker siden om måloppnåelsen i kvalifiseringsprogrammet. Da fikk jeg vite at i løpet av de første fire månedene i år hadde 750 avsluttet programmet, og av dem hadde 30 pst. gått over til arbeid. Det jeg ikke fikk svar på, som jeg også spurte om, var hvor mange som fremdeles var i arbeid av dem som hadde deltatt de siste par årene. Det var det tydeligvis ikke mulig å gi noe svar på. Så det med langtids-effekten er ikke mulig å få svar på. Etter hva jeg forsto av svaret, var statsråden fornøyd med resultatet, selv om dette var en nedgang fra 35 pst. til 30 pst. Det var også en nedgang i forhold til dem som gikk over i andre tiltak. Så jeg synes det er litt merkelig at man da er fornøyd med det, for det er vel ikke sånn at før man hadde kvalifiseringsprogrammet, var det ingen som kom ut i arbeid? Så 30 pst. er nok ikke bare tiltakenes fortjeneste.

Det som også er min bekymring i forhold til kvalifiseringsprogrammet, som ikke har vært noe belyst, er at de som deltar, går over på en annen stønad. Det fortalte ansatte på Nav-kontoret var det største problemet. De

kunne ikke sette flere over på egnet tiltak for å hjelpe dem i jobb, fordi deltakerne måtte over på en ny stønad, og det hadde ikke Nav penger til. Nå har regjeringen valgt å overføre kvalifiseringsstønadene til kommunene – til rammeoverføringene – og jeg regner med at det ikke gjør saken noe bedre. Deltakerne skal ikke bare ha stønaden på 2 G, de skal også ha barnetillegg, og det kan bli ganske mye når begge to i en familie får barnetillegg for alle barna. Så jeg håper at statsråden også tar en titt på om det er viktigst å gi ekstra stønad, eller om det er viktigst å finne egnet tiltak, slik at man får folk ut i jobb, i stedet for å sette dem på kurs et par timer om dagen et par dager i uken for å ha gjort noe.

Så litt om varig tilrettelagte arbeidsplasser. Dette er tiltak som man vet er veldig bra, og som man vet fungerer så bra at alle som har behov for en slik tiltaksplass, burde få det. Men sannheten i dag er jo at det trappes ned, og at mange som står klare til å gå inn i de plassene som man vet er gode, ikke får mulighet til det. Etter hva jeg forstår, er det også et delt ansvar mellom kommune og Nav. Så det er egentlig uklart hvem som har ansvaret for at de som har behov for en slik tiltaksplass, skal få det.

Når det gjelder en del andre tiltak, har det vært rettet kritikk mot Nav for at de informerer veldig dårlig til arbeidsgivere, og også til arbeidssøkere, om hvilke muligheter de har. De får dermed ikke muligheten til å kunne velge seg et egnet tilbud, og arbeidsgivere får ikke tilrettelagt, slik at flere kan få et tilpasset tilbud. Det er jo nettopp den skreddersømmen, den tilpasningen, til hver enkelt som er viktig. Når Nav heller ikke tar seg tid til kanskje mer enn ett møte i løpet av et år, er det ikke så rart at man bruker veldig mye penger på at folk blir gående arbeidsledige, eller at de kommer over i et feil tiltak på grunn av at det bare er det som Nav har å tilby. Da er ikke jeg forundret hvis resultatet er at veldig få klarer å komme ut i arbeidslivet eller klarer å beholde den jobben de begynner i, over tid. Man må også se på om de studiene som de får muligheten til å gå på, er studier som er tilpasset de mulighetene de senere skal ha til å få jobb. Så jeg synes debatten er veldig viktig. Det handler ikke bare om penger, og det handler ikke bare om antall plasser, som Røe Isaksen sa. Det handler om kvalitet, og der må man gå inn og se på resultatene over tid.

Sylvi Graham (H) [12:38:02]: La meg få starte med å fastslå at representanten Gullvåg ser spøkelser.

Over mange år har det vært en bred politisk enighet om at vi skal bremse og gjerne stoppe avgangen fra arbeidslivet. Derfor var vi med på og enig i Nav-reformen. Selv om vi av og til skiller lag når det kommer til tiltaksnivået og innretningen tiltaksmengden skal ha, er det en forholdsvis omforent oppfatning om å ha en høy innsats på attføringsområdet. Dette bør vi minne oss selv om, både når regjeringspartiene skryter til dels uhemmet av egen innsats på tiltakssiden, eller når andre partier kritiserer regjeringen uhemmet over at et samlet tiltaksnivå kan variere fra år til år. Dette er ikke budskap som bidrar til å drive innsatsen i riktig retning. For det vi snakker om, er vår tids største samfunnsutfordring. Et samfunn som har et så stort utenforskap, kan bli mer en forsørgerstat enn et velferds-

samfunn, særlig når veien tilbake er lang og vanskelig for dem det gjelder, og utviklingen dessverre ser ut til å gå i feil retning.

I verdens rikeste land er det ingen prestasjon å bruke penger – ikke mer penger, heller. Det synes derimot mer og mer som om det i verdens rikeste land er vanskelig å bruke pengene riktig. I alle fall er det tydelig vanskelig å vite om pengene brukes riktig.

Hvert år bruker samfunnet en masse penger på arbeidsmarkedstiltak, og i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2011 er 7,3 mrd. kr avsatt til dette formålet. Høyre har i de siste tre årene spurt om å få innsyn i hvilken effekt innsatsen har. Under behandlingen av statsbudsjettet har vi spurt Arbeidsdepartementet om hvor mange som overføres til jobb, altså ordinær jobb, etter endt markedstiltak, og hvor mange av dem som overføres til jobb, forblir i jobben etter ett år, tre år og fem år. Vi har fått det samme svaret hvert år, senest for noen uker siden: Dette vet vi ikke nok om. Det vil si at man har avslutningsstatistikker for dem som deltar på tiltak, men denne er lite differensiert. På tross av at spørsmålet altså har vært stilt over flere år, har ikke departementet klart å gå mer inn i saken for å se langtidseffekter av den innsatsen som gjøres, i hvert fall ikke fortalt oss om det. Jeg finner det oppsiktsvekkende og mener at her har statsråden en betydelig oppgave foran seg.

Når vi hvert år bruker så mye av fellesskapets penger, må det kreves at vi vet at pengene brukes riktig. Rapporten vi har sett fra Nav, forteller at deres resultatmål ofte går på hvorvidt de klarer å fylle tiltaksplasser. Det riktige ville vært å vite om de klarte å gi brukerne riktige tiltaksplasser, og hvorvidt det bidro til tilbakeføring til arbeid. Dersom det ikke finnes analyseredskaper for dette, må statsråden hjelpe oss og sørge for at det etableres, og at det blir allmenn kunnskap.

Vi har altså møtt det vi har oppfattet som manglende kunnskaper og differensierte avslutningsstatistikker. Vi mener at det er fullt mulig for statsråden å ta de rette initiativene, slik at dette skal systematiseres også for oss som inviteres til å vedta budsjettene og strategiene.

Jeg vil f.eks. gjerne vite mer om hvordan tiltaksløsningene virker overfor dem som har stort bistandsbehov, sammenlignet med dem som har lite. Kan vi gjøre ting enklere? Bør vi satse mer på de dyre tiltaksløsningene, slik at flere får tilbud om dem på et tidligere tidspunkt?

I spørretimen i går uttalte statsråden følgende:

«Hovedproblemet, sånn som jeg ser det, er at vi har vært altfor klare på å bygge opp folk utenfor arbeidslivet og ikke på å få dem inn i arbeidslivet.»

Jeg kunne ikke vært mer enig med statsråden. Derfor har Høyre over flere år lagt vekt på at vi må vite mer om hva som skaper overganger mellom utenforskap og arbeidsliv, slik at vi i neste omgang kan gjøre de riktige grepene for å skape en ny sjanse.

Fra statsrådets side har våre forslag blitt – senest i går – omtalt som «quick fix». Jeg kunne gjerne sett at hun hadde en mer seriøs vurdering av de forslagene og innspillene vi har kommet med, enn den type forenkling.

Jeg er glad for at det tydeligvis finnes mer kunnskap

og informasjon om virkningen av tiltakene enn det vi nå har fått ut. Jeg er glad for at statsråden forstår at vi trenger dem, for slik har jeg oppfattet henne i dag.

Karin Andersen (SV) [12:42:40]: Dette er en veldig viktig debatt. Men jeg tror likevel at jeg først er nødt til å si litt om ordbruken i debatten.

Jeg vet veldig godt at hvordan vi omtaler folk som er utenfor arbeidslivet, er medvirkende til om man greier å komme seg ut av en vanskelig situasjon. Hvis vi, som Høyre, hele tida omtaler folk som er i et utenforskap fordi de ikke er i arbeid, som om de ikke er likeverdige med alle andre borgere i dette landet, bidrar det til at den vanskelige situasjonen vedvarer.

Det er slik at kvaliteten på tiltakene er viktig. Men det er også viktig at tiltakene ikke foregår i et vakuum. Det handler ikke bare om den enkeltes utgangspunkt med hensyn til helse og utdanning, men det handler også om at den sosiale situasjonen rundt den enkelte er veldig viktig – om du er i en trygg situasjon, om du er i en utrygg situasjon, om du er i et arbeidsmarked som er inkluderende, eller om du er i et arbeidsmarked som er diskriminerende, om det er folk som er villig til å se din kompetanse og overse noen hull i CV-en eller noen helseproblemer eller sykemeldinger. Det er viktig når vi diskuterer dette, for det er en av grunnene til at det er så vanskelig å få satt de rette parametrene når vi skal måle dette.

Jeg er enig i at det er behov for å gjøre dette på en bedre måte i dag. Jeg har vært på denne talerstolen mange ganger og sagt at vi teller hoder og kroner. Det er ikke nok. Men vi må heller ikke ende opp med at vi teller dem som kom i jobb og var i jobb så og så lenge, for hvis folk faller ut av arbeidslivet igjen, kan det skyldes veldig mange andre faktorer enn at det ikke var kvalitet på tiltaket, eller om man ikke har vært på tiltak. Jeg har stor tro på tiltak. Jeg har stor tro på individuelle tiltak. Derfor er jeg veldig enig i det som representanten Gullvåg var oppe her og sa, at vi er nødt til å ha et mangfold av tiltak. Da er vi nødt til å redusere troen på at anbud framskaffer den type tiltak som vi nødvendigvis trenger i enhver sammenheng.

Så må vi se på hva det er vi er interessert i å måle. Det kan også være at man greier å få avklart om folk skal på uføretrygd, eller få avklart aktivitet eller et videre løp.

Det foreligger en god del forskning som jeg mener vi legger for lite vekt på. Det er forskning som viser at utdanning og kompetanseheving hjelper. Der foreligger det bindsterk forskning fra mange år. For eksempel kom Graver i vinter med en forskningsrapport som viser at den sosiale bakgrunnen medvirker til om man havner på uføretrygd eller ikke, men at utdanning er mye viktigere, at man greier å fullføre et utdanningsløp. SSB og NOVA la fram en rapport for halvannet år siden som viser at hvis man har en funksjonsnedsettelse og får høyere utdanning, øker sannsynligheten for å komme i jobb med over 40 pst.

Dette må fortelle oss at det vi gjør i arbeidsmarkedspolitikken, må ha et kompetanseperspektiv og en kompetanseoverskrift. Vi har et arbeidsmarked i dag som er veldig krevende når det gjelder formell og sosial kompetanse. På en del av dem som detter ut av arbeidslivet og blir utenfor

arbeidslivet lenge, er det også ganske mye forskning. Hvis en kjenner etter litt sjøl, så vet en hvor raskt en kan føle seg ganske liten, og etter en stund tør en nesten ikke å gå ut av huset. Da er det selvfølgelig viktig å komme i gang raskt, og det er også viktig å forstå at en del av de ufaglærte jobbene som er på arbeidsmarkedet i dag, er veldig vanskelig for folk som har den type problemer. Det betyr også at man av og til må satse så pass på utdanning at man kan løfte seg fra denne sosialt veldig krevende førstelinja. Så her er det utrolig viktig at man ser på innholdet i tiltakene.

Til slutt vil jeg si litt om noe av det som både Høyre og vi har vært veldig enige om lenge, nemlig at vi legger for lite vekt på det som er grunnleggende lese- og skrivevansker. Erna Solberg og jeg er av dem som har stått fram, som det heter, med våre lese- og skrivevansker. Noen sitter i fengsel, og noen sitter på Stortinget. Men at arbeidsmarkedspolitikken er nødt til å ta mye mer tak i folks grunnleggende læreproblemer hvis vi skal greie å få kvalitet i tiltakene, er jeg helt overbevist om.

Geir Pollestad (Sp) [12:48:00]: Det er gledelig å merke at det at flere av komiteens representanter har hospitert hos Nav i sommer, har bidratt positivt til debatten og innsikten i disse spørsmålene. For meg var det svært nyttig å gjøre.

Et av de mest sentrale målene for politikken på arbeidsfeltet er å legge til rette for at flest mulig av befolkningen i yrkesaktiv alder er i jobb og kan forsørge seg ved egen inntekt.

Vi har sagt det før, vi må alltid gjenta det: Det skal lønne seg å arbeide. I tillegg har staten en viktig oppgave med å sørge for at en størst mulig del av arbeidskraften vår blir benyttet. Derfor mener jeg det er avgjørende at vi legger til rette for at flest mulig kommer inn på arbeidsmarkedet, og at flest mulig kommer tilbake i jobb etter perioder med fravær fra arbeidslivet.

For å sørge for at flest mulig kommer tilbake i jobb, må vi ha gode tiltak for å hjelpe folk til å klare dette. Hvilke tiltak som fungerer, og hvilke som ikke fungerer, ser vi best ved en systematisk sammenlikning gjennom innsamlet statistikk på de tiltakene vi har. Så langt er det all grunn til å gi interpellanten honnør for temaet han tar opp.

Jeg vil understreke, som statsråden også var inne på, at vi i dag har betydelig med statistikk og kunnskap om temaet. Samtidig må vi erkjenne at det er en mangfoldig gruppe som står utenfor arbeidslivet. Virkemiddelapparatet må gjenspeile dette.

Som flere har vært inne på: Det er ikke alt som kan måles. Vi bør stille spørsmålet: Måler vi for mye? Og vi må stille spørsmål om hva vi bruker den kunnskapen som er innhentet gjennom måling, til.

Det er litt uklart for meg hva Høyre ønsker å bruke denne kunnskapen til. Er det sånn at en ønsker å bruke denne kunnskapen til å gjøre mer av de tiltakene som virker, og mindre av dem som virker dårlig? Ja, da synes jeg det er bra. Men i disse debattene har en også behov for å sette folk i grupper, kategorier. Hvis det da er sånn at Høyre ønsker å se hvilke grupper som lykkes gjennom ar-

beidsmarkedstiltak, og bruke innsatsen mot de gruppene der sjansen for å lykkes er størst, er det en strategi som jeg ikke nødvendigvis vil omfavne. I samfunnet må vår tilnærming være at hvert enkelt individ skal få sin mulighet. Ja, selv for dem som vi kanskje tror at veien opp er lang for, har vi en moralsk plikt til å stille opp, slik at de også får gjennomføre et program, at de får sin sjanse. Muligheten til å få sin sjanse skal ikke være avhengig av sannsynligheten for å lykkes.

Jeg er også opptatt av at vi må satse på de gode tiltakene. Interpellanten var inne på at vi må ha mest mulig igjen for skattepengene våre. Jeg vil advare sterkt mot en debatt der en utelukkende fokuserer på antall. Det frykter jeg vil bidra til en utvikling der vi erstatter de gode tiltakene med de billige tiltakene. Det skal vi ikke gjøre.

Interpellanten sa at en kunne bruke mye og oppnå lite. Det er helt rett. Men vi må heller ikke komme i den andre grøften, at vi tror det er mulig å bruke lite og oppnå mye. Vi må ha en tung innsats på dette feltet, slik regjeringen har lagt opp til i det budsjettet vi nå skal behandle, og så må vi også gi den enkelte Nav-ansatte, som sitter ansikt til ansikt med dem som ønsker seg inn på arbeidsmarkedet, mulighet til å gjøre en individuell vurdering, og de må ha en fleksibel meny av tiltak å tilby. Det er viktigere enn at vi i denne sal alltid får svar på hver minste ting vi måtte ønske å spørre om.

Marion Gunstveit Bojanowski (KrF) [12:52:35]: Mer enn 600 000 mennesker i arbeidsfør alder står utenfor arbeidslivet. Mange av disse er arbeidsuføre i ordets virkelige forstand, men det er også mange som gjerne vil ha seg en jobb, mange som vil bruke den arbeidsevnen de har igjen, og kombinere arbeid og trygdeytelser. Det er viktig, som representanten Andersen framholdt, for oss mennesker å tilhøre ulike fellesskap. Arbeidsplassen er for mange et slikt godt fellesskap.

I stedet for å øke innsatsen for å finne tilrettelagt arbeid velger regjeringen å senke ambisjonsnivået når det gjelder å få flere i arbeid og aktivitet, gjennom å bygge ned arbeidsmarkedstiltakene med 7 000 tiltaksplasser sammenlignet med plantallene for 2010, og dette uten at vi, som interpellanten peker på, sitter med god nok dokumentasjon og statistikk på hvilken effekt tiltaksplassene faktisk har. Der vi har tall, slik som statsråden i dag har orientert om, ser vi at tiltakene kan ha god effekt, ikke minst for dem som trenger det mest. Allikevel går man altså for en nedbygging, som trolig betyr at mange som ellers ville fått hjelp til å komme ut i arbeidslivet, ikke får det. Kristelig Folkeparti liker det dårlig. Regjeringen burde isteden gjort det motsatte.

Nav administrerer i dag en rekke arbeidsrettede tiltak. Det gjelder lønnstilskuddsordninger, opplæringstiltak, sysselsettingstiltak av ulik art både i og utenfor arbeidsmarkedsbedrifter og opplærings- og kvalifiseringstiltak, for å nevne noe. I tillegg kommer tiltak under ordningen Raskere tilbake, hvor Nav og helseforetakene er inne i bildet. Det er viktig med et positivt mangfold av måter å hjelpe folk tilbake til arbeidslivet på, et mangfold av tiltak som vil gjøre at flest mulig kan få opplegg som passer

inn i deres livssituasjon. Flere må bort fra passiv stønad og inn i aktivitet.

Det er heldigvis bred politisk enighet om å hjelpe flere tilbake til arbeidslivet. Uenigheten viser seg først når vi kommer til virkemidlene. Uansett, vi vil kreve mer handling fra regjeringens side. Interpellanten tar derfor opp en viktig problemstilling når han setter fokus på hvordan tiltakene fungerer, og hvilke resultater vi faktisk ser av tiltakene. Når vi har gitt Nav en rekke tiltak som de kan bruke for å få folk tilbake i arbeid, er det viktig at vi her i denne salen også vet hvordan tiltakene fungerer, og om en oppnår det som var målsettingen.

Det finnes noe forskning på dette området. I en rapport fra Institutt for samfunnsforskning i 2006 gikk det fram at omfanget av ordinære arbeidsmarkedstiltak hadde en positiv effekt. For langtidsledige kan man se en klar positiv effekt både i sannsynligheten for å få jobb og i senere lønnsutvikling. Lønnstilskudd har f.eks. vist seg i flere rapporter å ha en samfunnsøkonomisk langtidseffekt, men viktigst er det at mennesker faktisk kommer tilbake til arbeidslivet.

Så det å redusere antall mennesker i arbeidsfør alder som får mulighet til å gå fra arbeid til trygd, og få flere på trygd tilbake helt eller delvis i arbeid, er en hovedutfordring i arbeidslivspolitikken også framover. Kristelig Folkeparti mener at vi må ha et høyere nivå på ulike markedstiltak rettet mot personer med særskilte behov enn det regjeringen så langt har sagt seg villig til. I tillegg er det viktig at Nav ser enkeltmenneskene som dette gjelder, og har det som utgangspunkt for de tiltak som settes i verk. Da tror jeg også at resultatene blir best og vil vises på statistikken.

Thor Erik Forsberg (A) [12:56:53]: Heller enn å bruke enda mer penger og ressurser på resultatmåling og evaluering syns jeg vi skal øke innsatsen i andre deler av arbeidsmarkedspolitikken. Koblingen av skole- og arbeidsmarked, som regjeringen har tatt initiativ til i budsjettet for 2011, er både helt nødvendig og lovende. Vi må finne løsninger på et av vår tids mest presserende problemer, nemlig det faktum at hver fjerde elev i videregående skole ikke fullfører, og at en av tre ikke fullfører videregående opplæring i yrkesfag. Derfor er det bra at innsatsen for å motvirke frafallet i videregående opplæring skal trappes opp, og at vi neste år skal bruke 425 mill. kr til målrettede tiltak for dette.

Men koblingen mellom utdanning og arbeidsliv bør trekkes videre, for vi vet at arbeidslivet er avhengig av et høyt kunnskaps- og kompetansenivå. Det er og må være et av våre viktigste konkurransefortrinn i åra som kommer. Dessuten vet vi at utdanning ofte er inngangsporten til arbeidslivet. For å lykkes med arbeidslinja må vi lykkes med utdanningslinja. Ja, trolig er det vi gjør i utdanningspolitikken, viktigere for framtidens arbeidsmarked enn mye av det reparasjonsarbeidet vi senere bedriver. Så tror jeg vi skal bruke arbeidsmarkedspolitikken som utgangspunkt for en videre- og etterutdanningsreform som er helt nødvendig for framtidens arbeidsliv. Det er et klart varseltegn når YS' undersøkelse forteller at 160 000 arbeidstakere

som er sårbare i dagens arbeidsmarked, lurer på om de er i jobb om fem år.

Over tid har vi sett en tendens til kommersialisering av arbeidsmarkedet, i den forstand at arbeidsmarkedstiltak er blitt en egen industri med utstrakt konkurranse mellom virksomhetene. Konkurransen, som oftest er en ren pris-konkurranse, vil nødvendigvis føre til at noen vinner oppdrag, mens andre taper. Når utsatte bedrifter forteller oss at de faktisk tvinges til å redusere virksomheten på grunn av høy kvalitet på tiltakene, er det noe fundamentalt galt med dagens innkjøpspraksis.

Det er også verdt å merke seg, når interpellanten trekker opp en linje mellom dem som betaler for tiltak, skattebetalere som er i jobb, og dem som vi som samfunn velger å investere igjennom, bl.a. ved arbeidsmarkedstiltak, at Nav handler ikke om dem som er utenfor arbeidsmarkedet. Nav handler om oss alle, for vi vet ikke hvordan arbeidsmarkedet kommer til å se ut i framtida. Det kan godt hende at både jeg selv og Torbjørn Røe Isaksen kommer til å miste jobben etter valget i 2013. Da kan det hende at vi begge har behov for tiltak på Nav.

Representanten Giltun trakk opp det med ytelser, og setter ytelser for dem som står utenfor, opp mot det vi bruker på tiltak. Dette kjenner vi igjen fra før. Resultatet da Bondevik-regjeringen og Fremskrittspartiet lagde budsjett, var at de arbeidsløse betalte prisen, nemlig ved at man kuttet i dagpengene for de arbeidsløse.

Det er likevel viktig, som interpellanten har tatt opp, å se på effekten av arbeidsmarkedstiltakene. Vi har behov for enda mer mangfoldige arbeidsmarkedstiltak, men jeg tror Nav skal være veldig bevisst på at det også er useriøse bedrifter, som ikke driver seriøs opplæring med sine tiltak, som av og til kanskje bidrar til at unge mennesker fordriver tid uten å få mer kunnskap.

Jeg takker interpellanten for en god interpellasjon og viser til det arbeidet vi gjør for et mer mangfoldig virkemiddelapparat. Vi er ikke i mål, og vi er fortsatt ikke der at vi kan tilby alle de ulike tiltakene som virker, men vi er i hvert fall på god vei.

Kari Henriksen (A) [13:01:22]: Først vil jeg, som mange andre har gjort, takke interpellanten for å sette søkelyset på et veldig viktig område innenfor velferdsstaten. Jeg tror det er stor enighet hos alle partier og alle politikere om at vi må styre pengene på en god måte, sånn at de blir godt brukt i et samfunn.

Jeg synes Sylvi Graham hadde mye klokt å si i sitt innlegg, men det var to ting jeg reagerte på, og det sier kanskje noe om at vi har forskjellig politisk ståsted. Det ene var at hun snakket om en forsørgerstat, og det andre var at hun snakket om et utenforskap. Jeg kjenner meg ikke igjen i den måten å beskrive et velferdssamfunn på, verken at det skal være et utenforskap, som altså er definitivt forskjellig fra det som da må være et innenforskap, og at det skal være en forsørgerstat, som da skal være definitivt forskjellig fra det fellesskapsamfunnet vi alle er en del av.

Representanten Røe Isaksen var inne på tanken om å styre mer på innhold, og han nevnte at vi styrer bare på

rammer. Ja, vi gjør nok det, men vi styrer også på innhold, for det er faktisk sånn at det ligger et lovverk til grunn for all tjeneste i Nav. Det ligger et rammelovverk, som sier noe om struktur, og så er det et innholdslovverk, som sier noe om formål. Og i formålsparagrafen står det ganske klart at en også skal se på viktige forhold knyttet til enkeltpersoners behov for tjenester.

Det er ganske interessant dette med styring på innhold. Jeg kan være enig i at det kan være en utfordring å finne gode styringsredskaper, men vi må også stille oss spørsmålet: Hva er det som kan styres? Dette er i skjæringspunktet mellom fag og politikk. Det er ikke alt vi politikere skal bry oss med i forhold til innholdet. Det skal ligge en faglig forpliktelse til faktisk å ivareta enkeltpersoner som kommer til tjenesten og skal ha sine tjenester dekket.

Det er ganske interessant at det er Høyre som vil ha mer politisk styring på innhold når de ikke vil ha det på rammer. Jeg lurer på hva Høyre vil bruke denne styringen til. Det skal bli interessant å se hva Høyre vil gjøre med dem som ikke passer inn i disse tallene, eller som ikke oppnår de målene som på et eller annet slags vis blir satt i disse målbare evalueringene til Høyre.

For meg er det sånn at det å være normal er summen av alle unormale. Og det å være arbeidssøker er kanskje summen av alle dem som ønsker et arbeid av god verdi. Vi søker alle arbeid enkelte ganger og i enkelte tilfeller, enten fordi vi bare vil bytte jobb, eller fordi vi i perioder har vært utenfor jobb. Så en utfordring i forhold til målbarhet er de som ikke passer inn, og de få som tjenestene ikke passer for.

Det andre jeg vil si, er at målbarhet har en utfordring knyttet til tidsperspektivet. Vi skal altså ha mål, men vi vet også at det med forebygging og det å komme ut i arbeid har med langsiktighet å gjøre. I mange familier som har problemer med arbeidslivet, eller som har sosiale problemer, får det også konsekvenser for barna. Jeg lurer på hvordan Høyre har tenkt å måle og styre innholdet for å være sikker på at dette også har en forebyggende effekt for de generasjonsproblemene som kan oppstå når familien som et hele er rammet av sosiale problemer.

Det skal være en eller annen forsker som har sagt en gang at finner du løsningen på et problem, så vokter deg vel for å løse det, for da har du kanskje ikke noe arbeid lenger. Og sånn er det med forskning: Forskning skal ikke bare finne resultater, det er bare en liten del av forskningens oppgave; forskningen skal i hovedsak finne nye utfordringer. Derfor er det også sånn at uansett hvor mye vi måler, og hvor mye vi setter i verk evalueringer, er det aldri sikkert at de vil være morgendagens svar på utfordringene. De løser kanskje de svarene vi hadde i går, eller i forgårs, da den innsatsen eller de tiltakene ble satt i verk, men det er slett ikke sikkert at de løser morgendagens utfordringer.

Jeg er veldig for riktig bruk av penger i offentlig sektor. Som god sosialdemokrat vil jeg holde orden i eget hus. Og vi har, som det så moderne heter, «yt før nyt» som vårt verdigrunnlag, eller som det het i gamle dager: Gjør din plikt og krev din rett. Men det betyr ikke at vi kan måle alt, og dermed ekskludere store deler av dem som faller utenfor, fra virkemidler.

Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:06:32]: Det er en viktig interpellasjon fra interpellanten Røe Isaksen: det å hjelpe mennesker utenfor arbeidslivet tilbake til jobb. Det å gi ethvert menneske mulighet til å delta i arbeidslivet med sin arbeidsevne, og at en kan ha en inntekt av sitt arbeid slik at en kan leve av det, er grunnlovfestet – ikke noe mindre enn det. Det er sjølsagt veldig krevende. Det krever sjølsagt en helhetstenkning, og det krever sjølsagt en prioritering av økonomiske ressurser. Det er en politisk kamp rundt dette temaet i dag, som tidligere.

En rød-grønn regjering har partier som har hatt størst troverdighet, og har størst troverdighet, på dette området, sjølsagt fordi den har en plattform med jamnbyrdige økonomiske sosiale forhold, og ikke minst fordi den har mange velgere som har erfart hvor viktig dette spørsmålet er.

Det er en del viktige punkter som gir overordnede rammer for trygghet i arbeidslivet: Det er trepartssamarbeidet i arbeidslivet, hvor det er stat, arbeidsgiver og lønnsuttaker, det kan være topartssamarbeid i arbeidslivet, hvor det er stat og en privat næringsdrivende, det er satsingen på den fulle sysselsettingen, det er de landsomfattende tariffavtalene, det er allmenngjøring av tariffavtaler, det er arbeidet for norske lønns- og arbeidsvilkår i en situasjon hvor det er fri bevegelse av arbeidskraft, det er fast ansettelse, og det er tilbudet om hele stillinger i kommunalt helsevesen. Det er altså en rekke sentrale elementer som i sin sum medvirker i en utvikling i den ene eller andre retningen i forhold til å gi trygghet for de menneskene som trenger mest trygghet fra overordnet myndighet.

Interpellasjonen har et fokus på dem som sliter med å delta i ordinært inntektsbringende arbeid. Det er svært mange, og det er vel enighet – uavhengig av partier her – om at resultatene av det som er skapt i Norge hittil, er for dårlige. Vi er nødt til å være utålmodige, vi er nødt til å komme lenger.

Jeg har lyst til å fokusere på livssituasjonen til de unge – de som dropper ut av videregående skole, de som er i en situasjon der de må ha hjelp fra barnevernet, eller de som er i en situasjon med frihetsberøvelse i fengsel og siden skal ut av fengselet som mer gagns mennesker enn da de kom inn i fengselet.

Det er mye fokus på kurs og teori, og jeg er helt enig i at teori og allmenndanning i fagene er viktig for å være gagns menneske. Men det er også noe som heter utdanning gjennom praktisk arbeid. Svært mange av de menneskene vi her snakker om, har i samtale med meg gitt uttrykk for at det er utdanning gjennom praktisk arbeid som kanskje passer best for dem. Nav har mulighet til å gi utdanning gjennom praktisk arbeid. Det blir gjort gode ting knyttet til Kvalifiseringsprogrammet hvor praktisk arbeid er en viktig del. Nav har muligheter til å gi mennesker en kontrakt med en arbeidsgiver hvor betalingen er ordinær lønn, men hvor finansieringen av lønnen er en kombinasjon av arbeidsgivers betaling og penger som kommer fra det offentlige.

Det jeg nå sier, er en repetisjon fra denne talerstolen. Men jeg kommer til å fortsette inntil vi når større resultater. Det trengs mer penger til ordninger som på det tek-

niske Nav-språket kalles for «tidsbestemt» eller «tidsubestemt» lønnstilskudd. Jeg forstår det ikke annerledes enn at her ligger det store muligheter, for den samtalen jeg har med mennesker som er i disse livssituasjonene, tilsier at det er på dette området en kanskje kan få en inngang: lære seg et arbeid, lære seg en oppførsel, lære seg en opptreden som gjør at en får noe å fortelle sine kamerater og venner om, og noe som gjør at en kan få sjøltillit og verdighet framover.

Jeg håper at vi kan lære mer gjennom praksis. Jeg håper at forskning kan kompletteres med det å fornemme hva som rører seg blant folk. Her er det store muligheter.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [13:11:40]: Aller først vil jeg veldig sterkt ta avstand fra alle som forsøker å knytte begrepet «utenforskap» til noen som helst form for tanke om at folk er mindreverdige som mennesker eller mindreverdige som borgere. Sånn er det selvfølgelig ikke. Uansett om man kan jobbe mye eller lite eller ingenting, er man fullverdig borger av landet Norge, og man er fullverdig som menneske. Jeg antar at det også er utgangspunktet for at begrepet «utenforskap» brukes i f.eks. Aftenposten, eller i magasinet Velferd, som komiteen får på kontoret sitt med jevne mellomrom, eller at representanten Trettebergstuen på Arbeiderpartiets nettside den 25. februar 2010 sa at IA-avtalen kunne motvirke og redusere sjansen for «permanent utenforskap». Så nå må man begynne å være litt ryddig i retorikken sin. Det er typisk for de rød-grønne – og særlig for Arbeiderpartiet – at på den ene siden sier man én ting, og når Høyre gjentar noe av det samme, sier man at det er stemping og mistenkeliggjøring. Den type villfarelse og den type retorikk tar jeg avstand fra.

Så til diskusjonen om hva essensen i dette dreier seg om. Det dreier seg ikke om, som representanten Henriksen sier, at man kan måle alt. Men vi burde jo forsøke å måle det vi faktisk gjør. Og så dreier det seg i bunn og grunn om hvordan vi styrer de offentlige systemene våre. La meg bare ta en parallell: Det var en himmelvid forskjell på den detaljstyrte, reguleringsivrige, sentralistiske skolen som Arbeiderpartiet sto for, som man nå heldigvis har gått bort fra, og den skolen som Høyre – faktisk med stemmer fra SV – innførte, hvor fokus var på kunnskapskrav og ikke på detaljstyring av innhold. Det er to måter å tenke styring av systemene våre på. Den ene fokuserer på input – hvor mye ressurser man tar inn, hvor mye man klarer å bruke systemet – og den andre fokuserer på hva man faktisk får ut. Om det da er en ny sjanse for folk og en sjanse til å komme i arbeid, eller om det er kunnskap for elevene, varierer fra sektor til sektor.

Så må jeg avlegge representanten Gullvåg en liten visitt. Det minner meg om at det er bra å ha et varmt hjerte, men det er farlig når varmen fra hjertet går til hodet og det koker over. For det er da ikke sånn at uansett hvor mye man bruker, er det verdt det hvis bare én person blir reddet. Det er jo veldig snilt å si det, men det er grunnleggende usolidarisk og en grunnleggende usosial og urettferdig tankegang. Hvis man gjennom et system bruker ressursene feil for å redde én person, mens man med de samme midlene

kunne reddet flere på en annen måte, er det jo et grunnleggende ansvar for en politiker å sørge for at midlene brukes sånn at flest mulig får en ny sjanse.

Til slutt vil jeg si meg helt enig i 50 pst. av det representanten Forsberg sa: Jeg tror også at han kommer til å miste jobben i 2013.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [13:14:45]: Igjen takk til interpellanten for denne debatten, som på mange måter har vært en underlig debatt. Det har vært en debatt der opposisjonen ønsker mer av noe de egentlig sier de ikke vet noen ting om hvordan virker. Jeg tror at debatten har blitt sånn fordi opposisjonen i likhet med den rød-grønne regjeringen vet at arbeidsmarkedstiltakene er et veldig viktig virkemiddel i arbeidsmarkedspolitikken, og at de i det store og hele virker etter sine intensjoner. Men de virker nettopp særlig i forhold til de utsatte gruppene på arbeidsmarkedet. Det har jeg vist gjennom det jeg har snakket om, og det har vi sett gjennom de undersøkelsene vi har hatt.

Kvalifiseringsprogrammet var trukket fram, og det ble gjort et poeng av at nå ser man at andelen som går tilbake til i hovedsak arbeid, har gått ned fra 35 til 30 pst. Vi snakker om dem som står lengst fra arbeidsmarkedet i Norge i dag. Jeg tror vi må fortsette å være tydelige på at 30 pst. er et veldig høyt tall, og særlig fordi man også har hatt dette tiltaket over noe tid. Det er faktisk slik at de som kanskje var mest disponert for gode resultater på det tiltaket, nå er gått over i arbeid. Nå har vi kanskje enda større fokus på dem som står enda lenger fra arbeidsmarkedet.

Så har vi i denne debatten diskusjonen om det såkalte utenforskapet, som vi hele tiden hører om. Det er jo hyggelig at Røe Isaksen vil rydde opp for Arbeiderpartiet her. Jeg må bare si at jeg er klinkende klar på, i likhet med de andre som har talt her, at ordet «utenforskap» er et veldig stigmatiserende begrep. Det er et begrep som totalt overser at vi har et rettighetsbasert system i dette landet som gjør at folk som oppfyller disse rettighetene, har krav på disse ytelsene og får disse ytelsene.

Så er jeg enig med alle som sier at det er klart at det er uheldig at det er såpass mange som er utenfor arbeidslivet. Men vær klar over at dette altså ikke er et stigende antall. Det er faktisk slik at vi er på samme nivået som vi var i 2005, men vi har altså en økning fordi vi har en økning av eldre. Det er stort sett og i hovedsak eldre mennesker som blir uføre, for de har opparbeidet seg rettigheter i dette samfunnet.

Men det er også for mange unge utenfor. De bekymrer meg, og det har jeg sagt tidligere. Det er dem vi særlig må ha fokus på, og vi må tenke nytt. Det er noen av de tingene jeg er opptatt av.

Så må jeg bare si noe til slutt til dette med at jeg har snakket om at Høyre har levert «quick fix». Ja, jeg mener det. Erna Solberg har tre ting: Hun sier at vi må ha skreddersøm – det er det Nav har, gjennom arbeidsavklaringspenger og arbeidsevnevurdering, tiltak som er mye mer tilrettelagt nettopp mot den enkelte. Og så sier hun at vi må ha tilrettelegging – det har vi holdt på med i mange år. Da sitter vi igjen med skatteletten.

Presidenten: Dermed er sak nr. 7 ferdigbehandlet.

Sak nr. 8 [13:17:59]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbygging av rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika i Buskerud fylke (Innst. 23 S (2010–2011), jf. Prop. 157 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Tone Merete Sønsterud (A) [13:19:14] (ordfører for saken): Saken vi nå har til behandling, finansiering og utbygging av rv. 7 på strekningen Sokna–Ørgenvika i Buskerud fylke, har vært på snakk i mer enn 70 år. En hovedplan for strekningen ble godkjent så tidlig som i 1974. Så dette må være en bra dag for de kommunene som er berørt, og for Buskerud fylkeskommune.

Flertallet i komiteen, som består av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker at utbyggingen vil gjøre veien tryggere og mer trafiksikker. Den blir 20 km kortere enn i dag, og vi får en reisetidsreduksjon på ca. 18 minutter. Redusert kjørelengde er bra for miljøet og vil lette transporten mellom Hallingdal og Oslo-området og gjøre det enda mer attraktivt å bo i Hallingdal. Veien er viktig for utviklingen av næringslivet i området, og Hallingdal er i tillegg et viktig turist- og hytteområde der de fleste tilreisende kommer med bil. Rv. 7 sammen med rv. 52 Gol–Borlaug og rv. 50 Hol–Aurland utgjør også et viktig veisamband mellom Oslo-regionen og Vestlandet.

Utbyggingen har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og en regner med at den nye veistrekningen uten kryss, med midtmarkering og forbikjøringsfelt, vil redusere antall ulykkessituasjoner betraktelig.

Når det gjelder finansieringen, er styringsrammen – og jeg understreker styringsrammen – satt til 1 520 mill. kr og kostnadsrammen til 1 620 mill. kr. Det innebærer at prosjektet er kalkulert til 1 520 mill. kr. Dette framgår av finansieringsplanen.

Jeg nevner at dette er et prosjekt det er stor etterspørsel etter lokalt, og kommunene og fylkeskommunen har fattet vedtak om delvis bompengefinansiering. I dette tilfellet er det også vedtatt lokalt at bompengeselskapene kan forskuttere deler av de statlige midlene, slik at prosjektet blir gjennomført enda tidligere enn det som Nasjonal transportplan legger opp til. Dette gir naturligvis økte rentekostnader.

Netto nytte for prosjektet er beregnet til 1,8 mrd. kr. Så vidt jeg vet, er dette et av de mest samfunnsøkonomiske prosjekt i Nasjonal transportplan i denne tiårsperioden. Det er derfor viktig å komme raskt i gang.

Som jeg nevnte: Åtte kommuner og Buskerud fylkeskommune har gjennom den lokale behandlingen av saken sluttet seg til bompengeprogget. I proposisjonen kan en få inntrykk av at det kun er seks kommuner som har sluttet seg til opplegget, men jeg presiserer at det er åtte vertskommuner som går for dette. Det er Ringerike, Krødsherad samt Flå, Nes, Gol, Ål, Hol og Hemsedal. De kan nå sammen med Buskerud fylkeskommune se fram til åpningen av denne viktige veien for denne delen av landet høsten 2014.

I denne saken har Fremskrittspartiet en egen merknad og et eget forslag som jeg regner med at de selv vil redegjøre for. Jeg legger med dette fram flertallets innstilling i saken.

Arne Sortevik (FrP) [13:23:01]: Bygging av ny rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika i Buskerud fylke er et viktig prosjekt som vil redusere avstanden mellom Oslo/Hønefossområdet og Hallingdal/Vestlandet med 20 km.

Prosjektet er en del av den nødvendige opprustning av veinettet i Norge, som er viktig for å styrke langsiktig verdiskaping, forbedre trafikksikkerheten og redusere miljøulemper. Fremskrittspartiet gir sin fulle tilslutning til prosjektet. Det er et viktig veiprojekt – jeg gjentar det. Det har nasjonale føringer – jeg gjentar det. Derfor gir vi vår fulle tilslutning til prosjektet. Vi er derimot helt avvisende til bruk av bompengefinansiering.

Landets finansminister har nylig lagt frem statsbudsjettet for 2011, der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 er på over 3 000 mrd. kr. Nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger – også fornuftig og forsvarlig i et generasjonsperspektiv.

Nye, gode veier varer i 50–70 år. Modernisering av det norske veinettet, slik Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative nasjonale transportplan for 2010–2019, vil derfor også være en investering for kommende generasjoner.

Bruk av bompengefinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport. Det er en ekstraskatt som nå er blitt en av hovedpilarene for regjeringen når det gjelder veiutbygging, og som bare vil øke så lenge denne regjeringen får holde på. For regjeringen er dette blitt en viktig ekstraskatt som den ønsker å supplere med andre varianter: både rushtidsavgift og veiprising. Fremskrittspartiet er helt imot en slik utvikling. God infrastruktur skal betales av staten.

Bompengefinansiering, som i dette prosjektet, er den dyreste form for finansiering. Av saken fremgår det at av finansieringsplanen på totalt 1,5 mrd. kr for prosjektet, skal bilistene bidra gjennom bompenger med ca. 800 mill. kr – tilsynelatende. Det er før man leser resten. Bompenger skal dekke renteutgifter på ca. 770 mill. kr og innkrevingskostnader på 45 mill. kr. Brutto bompengeneinkter, det er jo det samme som den samlede innbetalin-

gen fra bilistene, blir på hele 1 615 mill. kr på et prosjekt det er anslått vil koste 1 520 mill. kr å bygge.

Gjennomsnittlig passeringspris er oppgitt til 73 kr. Det betyr 11 164 383 passeringer uten at én meter ny vei bygges. Eller for å bruke et annet bilde som kanskje illustrerer det enda tydeligere: Annenhver passering går til å betale ekstrakostnader grunnet finansieringsvalget. Annenhver passering gir ingen kroner til ny vei.

Å betale mer i bompenger enn det veien koster å bygge, mener vi i Fremskrittspartiet faktisk er uanstendig.

Fremskrittspartiet er igjen helt alene om å vise motstand mot bompengefinansiering og helt alene om å fremme forslag om statlig finansiering i stedet for bompengefinansiering. Det er synd at alle de andre partiene uten reservasjoner applauderer nok et prosjekt finansiert med bompenger.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Trond Helleland (H) [13:27:39]: Endelig skal Stortinget fatte vedtak om ny vei mellom Sokna og Ørgenvika. I lang tid har dette prosjektet figurert som det mest lønnsomme samferdselsprosjektet i Norge, med best kostnytte. I over 40 år – saksordføreren sa 70, det kan hende, jeg er ikke mer enn 48 selv, men i alle fall så lenge jeg kan huske – har det vært debatt om denne innkortingen av rv. 7 som vil gi vestlendinger og østlendinger 20 km kortere vei mellom landets to største byer.

Sokna–Ørgenvika vil også gi de mer enn 15 000 hytteeierne i Hallingdal kortere og sikrere vei. Hallingdal er landets største reiselivsregion. Det er mellom fem og seks millioner gjestedøgn på hytter, hotell og andre overnattingssteder hvert år. Det betyr at det i Hallingdal, med sine 20 000 innbyggere, i snitt er 35 000 personer samtidig, dvs. over 15 000 tilreisende som til enhver tid befinner seg i dalen.

Riksvei 7 har en ekstrem belastning i helger og ferier. Årsdøgntrafikken på Flå er i snitt litt over 5 000, men i helgene spretter dette opp til 10 000, og i ferieutfarer, naturligvis aller verst i påsken, til over 13 000 biler. Deriblant er det også svært mye tungtransport som går mellom øst og vest.

Derfor er det gledelig at et samlet politisk miljø og et samlet næringsliv med reiselivet i Hallingdal i spissen samstemt har ivret for dette prosjektet i mange tiår. Ja, reiselivet i Hallingdal skal ha ekstra honnør i dag. De har ivret så mye for prosjektet at de har sponset en av sine hovedkonkurrenter, nemlig Norefjell og Noresund og Krødsherad kommune med 15 mill. kr for å få fortgang i reguleringsarbeidet. Jeg tror en skal lete ganske lenge etter et lignende eksempel, at reiselivet i én region sponser sentrumsutviklingen hos en konkurrent, Norefjell, for å få fortgang i et veiprojekt.

Konsekvensutredningen av prosjektet begynte i 1990, og veien vil stå ferdig i 2014. Det vil si 25 år – 20 år med planlegging og 4 år med utbygging.

Det er et stort tankekors at et prosjekt som er det mest

lønnsomme i NTP, som har unison politisk oppslutning, og som vil bli enstemmig vedtatt her i dag – med Framskrittspartiets vanlige unntak – og som i tillegg finansieres med bompenger, tar så lang tid å realisere. Her kunne prosjektfinansiering eller OPS vært viktige verktøy for å komme raskere i gang med prosjektet og å få det raskere fullført.

Riksvei 7 er en viktig øst–vest-korridor. Den 1. januar 2004 ble rv. 7 fram til Gol stamvei – nå heter det vel riksvei. Nå vil snart utbyggingen mellom Hønefoss og Sokna være på plass, det vil si Ramsrudhellinga, og i 2014 til Sokna–Ørgenvika stå klar. Da er det på tide å tenke framover. Strekingen Ørgenvika–Gol har mange farlige veistrekinger og stor trafikk. Hallingdalskommunene ønsker å bygge ut denne strekingen, gjerne med prosjektfinansiering. La oss ta dette på alvor, slik at det ikke går 25 år til neste veiutbedring på denne viktige strekingen. I vest reiser Hardangerbrua seg. Det er lansert spennende planer om villreinsikker vei over Hardangervidda. Dette er også saker som må følges opp i årene som kommer.

Men nå skal vi gledes over det vedtaket vi skal fatte i dag. I dag tar det ca. to og en halv time å kjøre til Gol. Med dette veiprojektet kan man komme til Gol på litt i overkant av to timer. Man vil bruke ca. 1 time og 20 minutter for å komme til Hallingporten og Bjørneparken i Flå. Dette knytter Hallingdal sterkere til det sentrale østlandsområdet. Dette er etter min og Høyres mening den beste form for distriktpolitikk: å bygge infrastruktur som knytter landsdelene sammen, som i tillegg harmonerer med ønskene fra det lokale næringsliv.

I Hallingdal er en av tre ansatt i reiselivet. Ringvirkningene for handels- og håndverksnæringen er enorme. Men også i et øst–vest-perspektiv er veien viktig. Tungtrafikken over fjellet, særlig via Lærdal og Hemsedal, er stor. Det å få kuttet reisetiden med 40 minutter på en tur fra Vestlandet til Oslo og tilbake, betyr mye. Det betyr også mye for klimautslippene, som vil gå ned med 20 kilometer kortere vei. Derfor er dette en merkedag for øst–vest-trafikken og for landets største reiselivsregion, Hallingdal.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:32:38]: Det er en sterkt etterlengtet sak som vi skal gjøre vedtak om i Stortinget i dag. Vi har kommuner som virkelig har tatt sin innsats alvorlig. Vi har en fylkeskommune som har vært veldig engasjert i saken. Så jeg sier på vegne av Senterpartiet: Gratulerer så mye med dagen.

Riksvei 7, som rv. 52 over Hemsedal, er et viktig ledd i transporttilbudet mellom Østlandet og Vestlandet. Det er viktig at vi sikrer oss at slike transportkorridorer har god framføring, slik at det er mulig på en effektiv måte å transportere folk og gods sikkert mellom de ulike landsdelene. Dette er et slikt bidrag. Hemsedal og Hallingdal er viktige turistområder. Jeg har selv vært og sett dette nylig. Det er stor aktivitet, og man satser bevisst framover. Det er også et stort hytteområde, og som veldig mange kjører til og fra. De utnytter veien i fullt monn, som flere i salen har vært inne på tidligere.

I tillegg mener vi i Senterpartiet at dette vil gjøre det enda mer attraktivt å bo i disse områdene. Ved å bygge in-

frastruktur – vei i dette tilfellet – er man med på å gjøre det mer attraktivt i Hallingdal.

Sokna–Ørgenvika-strekingen gir en stor tidsgevinst for trafikantene. 20 kilometer nedkortet kjørelengde og 18 minutter nedkortet kjøretid betyr mye for dem som trafikkerer dette området. Det vil gi en tryggere og mer trafiksikker vei. Jeg tenker at det er mange som gleder seg til at den står ferdig høsten 2014. Jeg avslutter kort og godt med å si at dette er å bygge landet, og det støtter vi stolt opp om i den rød-grønne regjeringen.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:35:00] (leiar i komiteen): 70 år har vore nemnt. Det er iallfall ikkje den sitjande transport- og kommunikasjonskomiteen si skuld at det har teke 70 år. Eg vil gi honnør til heile komiteen for veldig rask og god behandling, og særleg til saksordførar Sønsterud.

Men eg har òg lyst til å koste på meg å gi litt honnør til departementet. Det er ikkje kvardagskost. Det er fordi at her opplever me at eit prosjekt som faktisk har lege lenger ute i NTP, har kome fram tidlegare. Årsaka til det er sjølvsaugt at dei regionale styresmaktene har stilt opp når det gjeld forskottering, og er viljuge til å ta på seg den belastinga det er med bompengar.

Men når det gjeld å gi honnør, er det slutt når eg høyrer kva Framstegspartiet seier i denne saka. Det blir jo litt hult når Framstegspartiet seier at dei gir si fulle tilslutning til prosjektet – det er berre finansieringa dei er ueinige i. Det står jo ikkje til truande. Det er veldig lett å seie: Me er einige i prosjektet, men me stiller ikkje opp med pengane. Når Framstegspartiet må velje mellom eit godt vegprosjekt og kampen mot bompengar, høyrer me veldig tydeleg at Framstegspartiet meiner at kampen mot bompengar er viktigare enn å få gjennom gode vegprosjekt. Det er eit tydeleg signal til Buskerud i dag: Hadde Framstegspartiet styrt, hadde ikkje denne saka kome gjennom. Så enkelt er det. Men det er ei stor glede å sjå at resten av Stortinget står samla opp mot dette og bidreg til det som regionen ønskjer, å få dette prosjektet på plass. Dei som har venta i 70 år, ønskjer Framstegspartiet skulle vente enda lenger. Men Høgre, Senterpartiet, SV, Arbeidarpartiet og Kristeleg Folkeparti står samla om at så ikkje skal skje. Det er eg glad for.

Eg deler òg representanten Helleland sine vurderingar, at dette prosjektet nettopp kunne vore gjennomført som eit OPS-prosjekt og dermed kome tidlegare. Det synest eg var ei klok tilnærming.

Eg synest det er ei veldig god innstilling. Me kunne gjerne òg skrive noko om dei gode miljømessige delane som ligg i dette prosjektet. Me sparar altså 20 km. Det har ein miljøeffekt som er positiv.

Om eg berre til slutt skal kome med eit synspunkt, er det det at Ringerikstunnelen blir desto viktigare når me gjennomfører denne type prosjekt. Ønskjer vi å ha ein god konkurranse mellom jernbane og veg, har me fått endå ein god grunn til å få Ringerikstunnelen på plass.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:38:32]: Riksveg 7 utgjer saman med rv. 52 Gol–Borlaug og rv. 50

Hol–Aurland eit viktig vegsamband mellom Oslo-regionen og Vestlandet, med eit stort innslag av nyttetraffikk. Hallingdal er, som fleire allereie har vore inne på, i tillegg eit viktig turist- og hytteområde med mykje trafikk i utfartshelgane og i feriane. Årsdøgnetrafikken på strekninga er høg; mellom 3 500 og 5 000 bilar passerer her i døgnet. Det er derfor mange trafikantar og bedrifter som vil ha glede og nytte av ei utbygging mellom Sokna og Ørgenvika.

Transport av gods og folk mellom aust og vest i landet vårt må gjerast på ein miljøvennleg og effektiv måte. Forkorting av reisetid landsdelane imellom er eit viktig arbeid. Dagens veg mellom Sokna og Ørgenvika er 37,5 km lang og går i ein boge via Noresund. Ny trasé reduserer avstanden mellom Oslo-området og Hallingdal og Vestlandet med 20 km. Den nye traseen er 17 km lang og tek av frå dagens riksveg like nord for sentrum i Sokna. Prosjektet vil gje heile 18 minutt kortare reisetid på denne viktige ruta.

Trafikktryggleik er eit viktig satsingsområde i transportpolitikken. På strekninga Sokna–Ørgenvika har vel 25 pst. av vegen nedsett fartsgrense. I perioden 2000–2009 var det 71 ulukker med personskade på strekninga. 124 personar vart drepne eller skadde – av desse mista fem livet og 16 vart hardt skadde.

Kombinasjonen av betra trafikktryggleik, høg årsdøgnetrafikk og den kraftige nedkortinga i reisetid på denne strekninga gjer at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsamt. Netto nytte for prosjektet er rekna til 1,8 mrd. kr – med netto nytte over totale kostnader på 1,1. Netto nytte per budsjettkrone er 2,2. Det betyr i praksis at for kvar budsjettkrone vi investerer i Sokna–Ørgenvika, får samfunnet 3,2 kr tilbake.

Prosjektet vil vera delvis finansiert med bompengar. Eg er glad for at kommunane Ringerike, Krødsherad, Flå, Nes, Gol, Ål, Hol og Hemsedal og Buskerud fylkeskommune, alle har fatta vedtak der dei gjev si tilslutning til delvis finansiering med bompengar i prosjektet.

I omtalen i Nasjonal transportplan 2010–2019 er prosjektet planlagt med oppstart i planperioden 2010–2013, og med planlagd fullføring i den siste seksårsperioden. I samsvar med dei lokale vedtaka om delvis bompengefinansiering legg regjeringa opp til ei forsering av prosjektet, med anleggsstart i 2011 og opning for trafikk i 2014. Kommunane si behandling av bompengefinansieringa viser at ein lokalt ynskjer å starta opp anlegget så tidleg som mogleg for å få den nye vegen så raskt som råd er. Bompengefinansieringa legg til rette for forsering, bompengeselskapet forskotterer dei midlane ein treng for å starta opp arbeidet i 2011. Etter at prosjektet har vore gjennom ekstern kvalitetssikring, er styringsramma fastsett til 1 520 mill. kr og kostnadsramma til 1 620 mill. kr.

Finansieringa er altså basert både på bompengar og statlege midlar. Samferdselsdepartementet legg til grunn 720 mill. kr i statlege midlar – i tråd med Nasjonal transportplan. Dette inneber 800 mill. kr i bompengar til prosjektet. Ifølgje Nasjonal transportplan er det lagt opp til at størstedelen av dei statlege midlane kjem i siste seksårsperioden. Slik vil det også vera, sjølv om prosjektet blir for-

sert. Forskotteringa som bompengeselskapet gjer, vil bli refundert på det same tidspunktet som føresett i Nasjonal transportplan.

Så føreslår regjeringa at det blir lagt opp til tovegs innkrevjing i ein automatisk bomstasjon, som blir sett i drift når prosjektet opnar for trafikk. Takstane som er lagde til grunn, er 63 kr for lette køyretøy og 160 kr for køyretøy med totalvekt over 3 500 kg. Dei som bruker AutoPASS-brikke, vil få 10 pst. rabatt. Innkrevjingsperioden er rekna til om lag 15 år. Bompengane skal dekkja renteutgifter på om lag 770 mill. kr og kostnader til innkrevjing på 45 mill. kr, i tillegg til utbyggingskostnader på 800 mill. kr. Dei brutto bompenginntektene er venta å utgjera om lag 1 650 mill. kr. Rentekostnadene er høge, men slik er det på alle område i samfunnet. Ynskjer ein å framskande investeringar eller forbruk, har det ein rentekostnad. Motposten her er at dei vegfarande får ein 20 km kortare veg på eit langt tidlegare tidspunkt enn om prosjektet skulle vore finansiert med berre statlege midlar. Difor er det i dag grunn til å gratulera brukarane av vegen – når vi kjem så langt – men òg lokale og sentrale folkevalde som i saman har fått dette til.

Presidenten: Hvis noen representanter synes statsråden fikk lang taletid, skyldes det at datasystemet løp litt løpsk her oppe da hun startet.

Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [13:44:53]: Det er med bilistenes penger regjeringen bygger landet. Det er med ekstra skatt på nye veier regjeringen slipper frem nye veier. Når bilistene skal bidra med 800 mill. kr, skal de altså i tillegg til det bidra med et tilsvarende beløp. Jeg ber om å få en rimelighetsbetraktning fra statsråden, uten en referanse til at dette er forankret i lokale tiltak. Men jeg ber om å få en rimelighetsbetraktning omkring finansieringskostnader på 800 mill. kr knyttet til et bidrag på ytterligere 800 mill. kr.

Og i tillegg til det: Hvor kjent tror statsråden det er at denne tilleggsregningen er så omfattende – at det i finansieringsbidraget på 800 mill. kr man snakker om, faktisk er det dobbelte? Tror statsråden at det er godt kjent for bilistene som skal dekke inn denne regningen?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:45:57]: Det er sjeldan eg har fått så mykje positiv tilbakemelding som etter at eg la fram nettopp denne saka. Det er fordi at det er ikkje det at dei må betala bompengar som betyr mest for dei fleste bilistane, men det er faktisk at vi på den måten klarer å realisera langt fleire prosjekt. Lat meg minna om at eg er medlem av ei regjering som har lagt fram ein svært ambisiøs Nasjonal transportplan; 322 mrd. kr skal brukast i ti år framover. Og vi får på den måten på plass ei lang rekkje med vegprosjekt. Så tøyser lokale vedtak dette ytterlegare. Eg må berre seia at det er stort å vere statsråd i dag, og det må vera stort å vera del av eit breitt stortingsfleirtal – på same måten som lokale og regionale folkevalde og mange bilistar er veldig glade for nettopp det vedtaket som vart gjort i dag.

Øyvind Halleraker (H) [13:47:17]: Jeg slutter meg fullt ut til komitéleder Hareide og syns det er veldig positivt at denne saken nå endelig legges fram. Det er en viktig sak for Buskerud, men også en svært viktig sak for øst-vest-trafikken til og fra Bergen og Hordaland, det fylket som jeg kommer fra.

Men for å skape lite grann balanse, og fordi vi også må tenke helhet som transportpolitikere, så har jeg lyst til å invitere statsråden til en liten vurdering av et jernbaneprojekt som også er svært viktig i denne regionen. Derfor kunne det være interessant å høre om statsråden har noe nytt å fortelle oss i dag om fremdriften på Ringerikstunnelen, som også vil gi svært store tidsgevinster og besparelser, både for folk i Hallingdal og for øst-vest-forbindelsen.

Presidenten: Presidenten er i tvil om dette er relevant i forhold til statsrådets innlegg.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:48:22]: Lat meg nytta høvet aller fyrst til å understreka at alle som ser kartet på framsida av denne proposisjonen, ser kor viktig det prosjektet er som ein i dag vedtek.

Lat meg òg fortelja at i juni var Regionrådet for Hallingdal på eit tidspunkt samla, der det var svært gledelege reaksjonar fordi dei nettopp fekk høyra at denne proposisjonen vart lagd fram.

Så til jernbane: Det som no er neste fase for Ringerikstunnelen – utover den opprustinga som i dag føregår på Bergensbanen – er rulleringa av Nasjonal transportplan, nemleg i 2013. Det føregår svært viktige samtaler på regionalt nivå, folkevalt nivå, og med involvert næringsliv i løpet av februar i den saka.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Bård Hoksrud (FrP) (fra salen): President! Jeg trykket på her for å be om replikk.

Presidenten: Det står ikke på presidentens skjerm, men presidenten vil likevel gi Bård Hoksrud anledning til replikk. Vær så god.

Bård Hoksrud (FrP) [13:49:55]: Takk for det, president. Tydeligvis kan det være noe med systemene fortsatt.

Statsråden startet med å si at hun var stolt av å være statsråd i dag, i en regjering som i hvert fall jeg oppfatter som – jeg hadde egentlig tenkt å si flår – skviser norske bilister. For det er det man legger opp til her. Jeg må be statsråden redegjøre for hvordan hun kan si at det å pålegge bilistene å betale 106 pst. av det veien koster å bygge er å være med på en «delvis finansiering» eller et spleiselag. Jeg oppfatter ikke 106 pst. som et spleiselag, jeg oppfatter det faktisk slik at da betaler bilistene hele regningen av det det koster å bygge veien.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:50:41]: Eg sa at det var stort å vera statsråd i dag. Eg meiner det òg må vera stort å vera ein del av eit så breitt fleirtal som gjev

grønt lys for eit så viktig prosjekt. Eg registrerer at for Framstegspartiet er kampen mot bompengar langt viktigare enn både forskottering og det å setja nye prosjekt – som det er tatt lokale initiativ til – i verk. Det er slik at forskotteringa i seg sjølv betyr ein 20 km kortare veg enn eitt år tidlegare. Utan bompengefinansiering av dette prosjektet veit vi faktisk ikkje når dette ville blitt gjennomført. Og det er altså eit prosjekt som er så samfunnsøkonomisk nyttig som det er, og som vil bety så mykje òg i samanheng med trafikktryggleik – noko som Framstegspartiet flaggar høgt i annan samanheng.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Lise Christoffersen (A) [13:52:14]: Sokna–Ørgenvika er et begrep i Buskerud. Jeg ble politisk aktiv på midten av 1970-tallet, og noe av det aller første jeg hørte om på møter i fylkespartiet mitt, var Ramsrud–Kjeldsberg, Sokna–Ørgenvika og vinteråpen rv. 7. Sistnevnte kom på midten av 1980-tallet, Ramsrud–Kjeldsberg og Sokna–Ørgenvika lot vente på seg til stor frustrasjon for bl.a. kommunene i Hallingdal.

Riksvei 7 er, for å sitere Regionrådet for Hallingdal, livsnerven for små og store bygdesamfunn, snarveien øst-vest, og veien til noen av Norges mest attraktive reisemål. Dårlig standard har gitt økte kostnader, redusert næringsutvikling og alvorlige ulykker.

Endelig skjer det noe. Ramsrud–Kjeldsberg startet i 2008 og åpnes i 2012. I dag gir Stortinget klarsignal for Sokna–Ørgenvika. Prosjektet har en lang historie, første gang vedtatt i Stortinget i desember 1977. Det er over 30 år siden, men saken var ikke ny da heller. De første planene ble utarbeidet før krigen, og det er over 70 år siden. Veier er ikke noe en planlegger for moro skyld, men fordi de trengs.

Dagens sak er derfor gledelig. Mange må ta ansvaret for at saken er overmoden. Ikke fullt så mange kan ta æren for at noe nå skjer. Fra 2002 kom Buskerud fylkeskommune, under Arbeiderpartiets fylkesordfører Tor Ottar Karlsen, sterkere på banen. Lokalt næringsliv og kommunal forskuttering bidro ytterligere. Overoppfylling av forrige NTP under en rød-grønn regjering og tidenes satsing på samferdsel i gjeldende NTP under samme regjering fikk skikkelig fart i sakene. Lokal enighet om delvis bompenger betyr ytterligere forsering. En aktiv fylkeskommune, under Arbeiderpartiets fylkesordfører Roger Ryberg, har tatt garantiansvaret på egen kjøl. Det må oppleves litt vemodig for Høyres Buskerud-representant, tidligere medlem av transportkomiteen og opprinnelig fra Hallingdal, at det er først nå det virkelig skjer noe.

I dag er det feiring i Hallingdal. Jeg regner med at den feiringen foregår uten Fremskrittspartiet. Det er snodig å se hvordan Fremskrittspartiet fortsetter å ri sine antibompengekjæpphester på tvers av lokal og regional enighet. Med Fremskrittspartiets opplegg ville Sokna–Ørgenvika fortsatt sin ørkenvandring, selv om det er et av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene vi har. Denne holdningen kostet dem antakelig en stortings-

representant fra Hallingdal ved siste valg. Høyre tilhører dagens flertall for en løsning, og det er kjempebra. Men det har jo blitt sagt her allerede i debatten at Høyre og Fremskrittspartiet har tatt mål av seg til å styre Norge sammen fra 2013. Da må det være et tankekors for dem begge at de står så langt fra hverandre i helt essensielle spørsmål. Sokna–Ørgenvika er et tydelig eksempel på den avstanden.

Bård Hoksrud (FrP) [13:55:19]: Det er definitivt en svært god dag for alle i Hallingdal. Jeg hadde egentlig tenkt at jeg bare skulle være positiv i innlegget mitt, men etter å ha hørt på foregående representant, tror jeg nok det er på tide med litt voksenopplæring.

Det er klart det er en stor og viktig dag for Hallingdal, men det er med en utrolig bismak. Alle er enige om at vi skal fatte vedtak om at veien skal bygges – det er alle helt enige om. Men veien skal finansieres, og i tillegg til alle skatter og avgifter som bilister og næringsdrivende allerede betaler, som er nærmere 50–60 mrd. kr – avhengig av hva man legger inn, om man tar med moms eller ikke, eller andre ting man legger inn i bompenger – er det spesielt at bilistene faktisk skal betale hele 106 pst. av det det koster å bygge veien. Saksordføreren sa «delvis bompengefinansiert», men det betyr at man skal betale mer enn det hele veien koster. Det skal bilistene betale i tillegg til alle de andre avgiftene de allerede betaler. Eller for å si det klart og tydelig med rene tall: For et veiprojekt som koster 1 520 mill. kr, skal bilistene få lov til å betale 1 615 mill. kr, fordelt på 800 mill. kr i bompenger, i tillegg til 770 mill. kr i rentekostnader og 45 mill. kr i innkrevingskostnader. Ja, med slike vedtak skjønner jeg at mange tenker at dette er statlig landeveisrøveri, når staten egentlig lar bilistene ta hele regningen. Dette er ansvarsfraskrivelse i stor skala.

Så må jeg tilbake til representantene og den nye taktikken som jeg opplever fra våre politiske motstandere i denne sal nå. Vi har akkurat de samme pengene som alle andre partier i denne sal, men vi ønsker å bruke pengene på en litt annen måte enn det politiske flertallet i denne sal gjør. Vi mener faktisk at det å investere i infrastruktur er god butikk, og det gir kjempemange positive elementer tilbake, både når det gjelder trafikksikkerhet, når det gjelder næringslivets konkurransevne, og når det gjelder at man skal kunne ta hele landet i bruk. Men vi ønsker å si at vi kanskje setter av litt mindre til oljefondet, og så bruker man penger til å investere i infrastruktur.

Jeg skjønner at det kanskje er den nye lederen i Kristelig Folkeparti vi har hørt på talerstolen i dag, for det var i hvert fall ny retorikk. Og forskjellen mellom Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet er at Fremskrittspartiet faktisk har rammene i sine alternative planer og i sine alternative budsjetter, i motsetning til Kristelig Folkeparti, som sender regningen til bilistene i tillegg til det de allerede pålegger dem. Det er den store forskjellen. Vi har pengene, rv. 7 Sokna–Ørgenvika ville blitt bygd med Fremskrittspartiet, og vi ville bygd den like fort som det regjeringen legger opp til, sannsynligvis enda fortere, hvis vi hadde fått gjennomslag for å bygge ut mer helhetlig og langsiktig.

Laila Gustavsen (A) [13:58:30]: Dagen i dag er en stor dag for oss i Buskerud. Men den fikk meg til å tenke på han karen fra Ål i Hallingdal som måtte en tur til hovedstaden den gangen hovedstaden het Kristiania. Som man skjønner, er det noen år siden, så han trengte en overnatting på turen. Da han kom tilbake til Ål i Hallingdal, ble han spurt: Hvordan har reisen din gått? Jo da, sa han, reisen gikk vel den, men du verden hvor avsides den byen ligger.

Riksvei 7 er det høyest prioriterte samferdselstiltaket i Buskerud så langt, og er det mest lønnsomme prosjektet i NTP i perioden 2010–2019. Mange har vært inne på redusert reisetid og redusert reiselengde, men det har også vært en strekning med mange ulykker de siste ti årene – fem drepte, 119 personer skadd. Det er alvorlige tall, og dette vil bidra til å få ned antall skadde og drepte i mitt fylke. Det er jeg veldig glad for.

Sokna–Ørgenvika er også det prosjektet i NTP som fører til størst reduksjon i CO₂-utslipp med 11 000 tonn CO₂ hvert eneste år. Det er et betydelig bidrag.

Riksvei 7 mellom Oslo og Bergen har over halvparten av all trafikk som går øst–vest i Norge, den kommer til å bli den desidert korteste veien når alle tiltak er ferdig på plass på rv. 7. Mange har allerede døpt den for snarveien, og det er et godt navn.

Standarden på veien er og har vært et problem for næringslivet i dag, men vil med investeringen i Sokna–Ørgenvika bli vesentlig bedre. Det betyr økte muligheter for Hallingdal og Ringeriksregionen. Når Ramsrudhellinga er ferdig neste år, flytter vi maskinene. Det gjør at veien kan stå ferdig i 2014, og det er fornuftig av mange grunner.

Hallingdal er et av de mest attraktive turistområdene i Norge, som også representanten Helleland var inne på. Én av tre er sysselsatt i reiseliv og varehandel. Det å bygge Sokna–Ørgenvika betyr økte muligheter for reiseliv i denne regionen, som fremdeles har et altfor sesongbasert reiseliv. Vi har en ambisjon om at Hallingdal skal utvikle seg til å ha et reiselivstilbud som er mye mer på helårsbasis – det er betydelig å hente – og dermed er sommerturismen og den korte avstanden inn mot hovedstadsområdet helt avgjørende.

Finansiering av Sokna–Ørgenvika er mulig fordi denne regjeringen satser betydelig på investeringer i samferdsel, men også fordi en lokalt har vedtatt å stille garanti. Rosen min går i dag til kommunene og fylkeskommunene og ikke minst til folk i Hallingdal og Buskerud, som har avslørt populismen til Fremskrittspartiet. Vi har mange eksempler også andre steder i Buskerud på at tilslutning til bompengeprojekter gir støtte og framgang ved valg. Folk avslører populismen til Fremskrittspartiet, og det er jeg glad for.

Line Henriette Hjemdal (KrF) [14:01:45]: Dette er en god dag for mange trafikanter. Sokna–Ørgenvika, som vi nå snakker om, er et godt prosjekt. Det er vi alle i denne sal enige om.

Den strekningen vi nå snakker om, er en relativt smal veistrekning, og vi vet at det er mange ulykker her. Statis-

tikken fra 1995 til 2004 er dystre. Det er totalt registrert 88 ulykker, med 161 personskader. 25 pst. av disse ulykkene er det personer innblandet i, og det er svært alvorlige ulykker, for det er møteulykker kombinert med at det er mange mennesker i hver enkelt bil. Dette gjør at det er en større andel skadde enn normalt på rv. 7. Nå får vi altså en mer trafikksikker vei, og det settes det stor pris på i hele Buskerud, men også av andre som ferdes på rv. 7.

Det er også en god dag for klimaet. 20 km kortere vei kan regnes om til antall liter bensin og diesel og redusert forbrenning. Det skal vi også ta med oss på en dag som i dag.

Så må jeg en liten visitt innom Fremskrittspartiet. Jeg har sittet og fulgt denne debatten, og i de innleggene som er blitt holdt i replikkordskiftet til statsråden, er det bompenger det har det vært fokusert på. Sågar må man drive med voksenopplæring for oss andre, som tydeligvis ikke har skjønt hva denne saken dreier seg om. Det er veldig tydelig at Fremskrittspartiet i denne debatten så langt har prioritert å framstille finansiering av denne strekningen. Dermed fokuserer man mindre på andre ting.

De er for prosjektet, men de ønsker at det skal finansieres på en annen måte. Fremskrittspartiet sier sågar at de har like mye penger som oss andre, men de ønsker å bruke pengene litt annerledes. De ønsker å bruke mer av oljefondet, ble det sagt. Ja, da er det vel pensjonistene, da, som får mindre penger til sjunde og sist, på grunn av Fremskrittspartiets bruk av penger der vi andre blir beskyldt for at trafikantene er med i et spleiselag.

Trafikanter er vi alle sammen i denne sal, tror jeg, og da er vi alle med på dette spleiselaget. Jeg tror ikke denne saken og andre saker er tjent med at vi driver voksenopplæring, men at vi er ærlige og redelige på det vi står for, og tar debatten der etter.

Ida Marie Holen (FrP) [14:04:42]: Framstegspartiet vart stifta i 1973, og var «et parti for sterk nedsettelse av skatter, avgifter og offentlige inngrep». Framstegspartiet trengst så absolutt vidare.

Vegdirektoratet la fram den fyrste planen om Sokna–Ørgenvika i 1974. Vi som bur i Hallingdal, hadde klis-tremerke på bilen der det stod «Ja til Sokna–Ørgenvika» og «Nei til EEC». Å ikkje gje opp trur eg faktisk er ein av dei største styrkane hallingane har. Men likevel – det vert eit paradoks når det skal gå nesten 40 år frå nokon meiner vi skal byggje ein ny veg, til vegen faktisk vert bygd.

Finansministeren snakka litt i framlegget sitt til statsbudsjetten om generasjonsavtalen. Med regjeringa sin mangel på satsing på infrastruktur treng vi ikkje tenkje på at vi skal bruke neste generasjon sine pengar: Ein generasjon – ein veg.

Gode vegar i eige land er både forsvarleg og fornuftig disponering av oljefondet, også for framtidige generasjonar. Nye Sokna–Ørgenvika er viktig for reiselivet i Hallingdal. Vegen er viktig for transportnæringa, og han er viktig for framtida til bedriftene i regionen og sjølvsagt for oss som bur der.

Norske bilistar betaler over tre gonger så mykje i skattar

og avgifter på bil som det staten bruker på veg. Dei seks kommunane i Hallingdal og Buskerud fylkeskommune har slutta seg til bompengefinansieringa, ved Hallingporten Vegfinans. Kvar einaste gong bompengar har vore oppe, har vi i Framstegspartiet vorte hudfletta av andre parti. Men alle veit innarst inne at det er mogleg å byggje veg utan bompengar, vi kan berre sjå lite grann til nabolanda våre.

På veg hit ned til Oslo trefte eg ein av sambygdingane mine. Ho sa ganske enkelt: «Utan bompengar, ingen veg.» Skal vi få denne vegen, må vi faktisk betale for han sjølv. Kvar gong vi dreg nedover eller oppover dalen, skal vi måtte betale minst 63 kr. Det vert særst sure pengar. Det er slik at med dagens regjering ville det ikkje vore mogleg å få veg av ein slik storleik utan bompengar. Dette viser berre kor enkelt det er for den raud-grøne regjeringa å velte rekninga over på bilistane.

Vi meiner at bilistane må betale meir i bompengar enn det faktisk kostar å byggje vegen. Dette meiner vi i Framstegspartiet er direkte uanstendig. Vegen skal koste 1,58 mrd. kr, bilistane skal betale 1,62 mrd. kr. Det mange kanskje ikkje veit, er at det kostar over 45 mill. kr berre å krevje inn alle desse bompengane.

Framstegspartiet har alltid støtta utbygginga av strekningen Sokna–Ørgenvika, sjølv om nokon i mitt eige dalføre hardnakka hevdar noko anna. Til orientering: Eg var også invitert til feiringa.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 456)

Sak n r. 9 [14:07:52]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane (Innst. 24 S (2010–2011), jf. Dokument 8:149 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Øyvind Halleraker (H) [14:09:14] (ordfører for saken): Dette er en viktig sak. Slik sett vil jeg gjerne få gi honnør til forslagsstillerne, som tar opp denne saken.

Forslagsstillerne tar særlig opp fire forhold i selve modellen vi anvender, som bør endres. Flertallet er enig i at

dette er viktige påpekninger, som bør ses nærmere på og vurderes endret, men at dette kanskje ikke er en sak vi bør debattere i detalj i Stortinget, men vurdere i en bredere sammenheng. Jeg viser til brev fra statsråden om den gjennomgangen av kost–nytte-modellen som nå pågår. Jeg synes det er naturlig at også dette vurderes i en slik sammenheng, og forutsetter at det vil bli gjort.

For egen del har jeg lyst til å legge til at jeg synes det er positivt at statsråden tar opp denne saken også på eget initiativ. Etter min mening er dette egentlig ikke partipolitikk i og for seg, dette er og skal bli en del av vårt felles beslutningsgrunnlag.

Ved flere anledninger har Stortinget debattert vår kost–nytte-modell – som er litt særnorsk – og har tidvis gjort endringer også, da til det positive. Mest typisk og kanskje nærmest som en karikatur er den endringen man foretok da man endret kalkulasjonsrenten på norsk side fordi Svinesundbrua var lønnsom bare på svensk side. Men også andre forhold i vår modell gjør den lite egnet til å vurdere den fulle samfunnsøkonomiske nytte. I NTP og i våre årlige budsjetter henvises det til samlet kost–nytte i de foreslåtte prosjekter. Dette gir etter min mening et feilaktig bilde av prosjektenes samfunnsnytte. Transportnytte er ikke samfunnsnytte. Transportnytte måler prosjektets egen nytte ut fra klart definerte og kvantifiserbare variabler, som tid, ulykkeskostnad, anleggskostnad osv.

Det interessante er jo samfunnets nytte av prosjektene, og den måler ikke vi i Norge. La meg bruke en illustrasjon fra denne byen, Bjørvikatunnelen, som altså er Norges dårligste prosjekt, målt etter den kost–nytte-modellen vi bruker. Vi snakket i forrige sak om det beste, Bjørvikatunnelen er altså det dårligste. Samfunnet og byen Oslo har selvfølgelig en enorm nytte av dette prosjektet, men slik modellen er utformet, går ikke det fram av resultatet. Og det er selvfølgelig fordi tidsaspektet i modellen tillegges svært stor betydning. Det er viktig nok, men det er også en del andre ting som bør vurderes.

Her har jeg lyst til å henvise til det som er noe av vårt grunnlag for å behandle denne saken, nemlig den dansk-tyske forbindelsen over Fehmarn Belt mellom Danmark og Tyskland. Her anvendes og måles dynamiske og strategiske effekter av investeringer, i tillegg til ordinær kost–nytte. Man avdekker da nytte og effekter for næringsliv, næringslivsklynger, handelsvirksomhet, turisme, arbeidsmarked og, selvsagt, bosetting. I tillegg har man gjennomført en studie der man vurderer de regionale effektene av nettopp disse nærings- og bosettingspåvirkningene. Det gjør man i en egen rapport.

I den store høyhastighetsutredningen som ble lagt fram for noen år siden av det tyske konsulentselskapet, fikk vi i Norge også stifte bekjentskap med andre modeller, og det synes iallfall jeg var svært positivt og lærerikt. Jeg synes derfor at vi bør ta lærdom av dette, og ta det med oss i vårt arbeid videre. Det er det komiteen ber om. Derfor setter vi fram et forslag til vedtak om at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak om dette.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

Susanne Bratli (A) [14:14:43]: Jeg vil starte med å si meg uenig med saksordføreren i at dette er en veldig viktig sak.

Av og til slår det meg at vi bruker tid på å diskutere saker som egentlig ikke har så stor betydning, i hvert fall ikke så stor betydning at det rettferdiggjør den tiden vi bruker på å diskutere dem. Denne saken, om beregningsmetode og endring av beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane, synes jeg er en slik sak. Det er en pågående debatt, og det har vært en pågående debatt lenge, om vi beregner samfunnsøkonomisk nytte på rett måte. Bruker vi rett avskrivningstid, riktig rentenivå og riktig timepris? Eller bør flere faktorer inngå?

Samfunnsøkonomiske analyser er ett av flere verktøy som brukes som beslutningsunderlag for våre politiske vedtak, hvor politisk skjønn er det absolutt viktigste beslutningsunderlaget og det vi fatter beslutningene på. Hadde de samfunnsøkonomiske analysene vært det eneste vi brukte når vi prioriterer samferdselsprosjekter, og hadde vi ikke lagt inn politisk skjønn, hadde det vært utrolig viktig å få på plass endringer og tilpasninger i hvordan vi beregner samfunnsnytte. Men heldigvis er det ikke slik. Vi som er politikere, forbeholder oss retten til å bruke vårt politiske skjønn når vi prioriterer prosjekter, og det er jeg glad for. Det er nettopp derfor jeg er politiker – for å bruke politisk skjønn og for å prioritere. Jeg trenger ikke en samfunnsøkonomisk beregningsmetode for å fortelle meg at Bjørvika-prosjektet er samfunnsmessig positivt – det klarer jeg å bruke mitt politiske skjønn til å se.

Men jeg vil likevel understreke at vi selvfølgelig er glade for at statsråden og departementet arbeider med forbedringer av de samfunnsøkonomiske analysene, og mener endringer må vurderes i en bredere sammenheng, slik vi registrerer at departementet nå gjør. Vi for vår del vil avvente departementets vurderinger og ser derfor ikke behov for å være med på tilrådingen fra flertallet i transportkomiteen.

For ikke ytterligere å bidra til å bruke tid på denne debatten bruker jeg mitt politiske skjønn til å ta opp forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, som er gjengitt i innstillingen.

Presidenten: Representanten Susanne Bratli har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Bård Hoksrud (FrP) [14:17:11]: Jeg kunne nesten ha tenkt meg å starte med foregående talers litt negative holdning til dette forslaget, men jeg skal la være med det foreløpig.

Jeg skjønner at det kanskje er veldig mange – i hvert fall på utsiden av denne salen – som synes at det å snakke om endringer i beregningsmetoder for samfunnsnytte av investeringer i vei og jernbane verken høres sexy eller veldig spennende ut. Men dette er svært viktig, for det handler om hvilke rammer man legger til grunn for å beregne hvorvidt et prosjekt er lønnsomt eller ikke. Et godt eksempel på et prosjekt som til fulle både viste håpløsheten og forskjellene i resultatene fra et land til et annet, var Svine-

sundbrua. Dette var et svært lønnsomt prosjekt i Sverige, som bl.a. la til grunn en helt annen rente, og hvor myndighetene i ren hallelujastemning ønsket å komme raskest mulig i gang, fordi prosjektet var svært lønnsomt og myndighetene ønsket å gjennomføre det raskest mulig. Men på norsk side kom man til den konklusjonen at dette ikke var lønnsomt, og man la den gangen til grunn en kalkulasjonsrente på 6 pst. Etter masse diskusjoner, ja, nesten spektakkel, ble det bestemt at internrenten på infrastrukturprosjekter skulle settes ned til 4,5 pst. i Norge. Dermed ble plutselig prosjektet som var ulønnsomt, lønnsomt.

Men vi mener at det nå er på tide at det gjøres ytterligere endringer i beregningsmetodene for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane. Vi mener at man bør se litt utover egne grenser og se hva man gjør i andre land rundt oss. I Sverige beregner man nytten av infrastrukturinvesteringer 40 år framover i tid, i Danmark 50 år, og i Storbritannia 60 år. I Norge bruker man en analyseperiode på 25 år, noe som kan gjøre infrastrukturinvesteringer i Norge mindre lønnsomme. Vi mener derfor at analyseperioden bør utvides til 60 år også i Norge. Jeg er glad for at samferdselsministeren i sine uttalelser sier at man nå skal vurdere om analyseperioden skal forlenges i tråd med Fremskrittspartiets forslag, og at en avgjørelse kan bli tatt allerede i 2011. Videre bør verdien av folks tid økes fra dagens 60 kr til 200 kr, som er mye mer i tråd med de faktiske forholdene, og forutsetningene om samfunnsøkonomiske tap begrunnet med tap av skatteinntekter ved finansiering av prosjekter må fjernes, samtidig som avkastningskravet må reduseres fra dagens 4,5 pst. til 2,5 pst.

Dette er også forslag som er svært enkle å gjennomføre og enkle å ta i bruk. En slik omlegging vil også kunne bidra til å omprioritere fra kortsiktige til mer langsiktige prosjekter, og, fremfor alt, til at lønnsomheten i å investere innenlands i veier og jernbane øker kraftig. Disse endringene vil også bidra til investeringer som kommer våre etterkommere til gode, i form av et samfunn som er mer produktivt og velfungerende, ved at man får bygget ut mer infrastruktur på vei og bane raskere enn det man klarer med de beregningsmetodene man har i dag. Derfor forstår jeg Arbeiderpartiets Susanne Bratlis argumentasjon om at det er politikerne som til syvende og sist fatter beslutningene. Men vi vet at det sitter noen rundt omkring i departementene som har veldig sterk innflytelse på de beslutningene som blir tatt i denne salen, så på tross av politiske ønsker om å gjennomføre riktige infrastrukturprosjekter, er det altså noen i byråkratiet som sørger for at så ikke skjer. Derfor er det viktig å sørge for at man har beregningsmetoder som er mest mulig i tråd med det man har ikke minst i resten av Europa og andre steder, slik at man på en bedre måte, på en skikkelig måte, skal kunne få fram at prosjekter, som for noen med dagens beregninger ikke er lønnsomme, faktisk er lønnsomme, hvis man legger andre kriterier til grunn, og som man ser andre land bruker, for nettopp å si at prosjekter og infrastrukturinvesteringer er lønnsomme, istedenfor å gjøre som i Norge, hvor man sier at de ikke er lønnsomme.

Presidenten: Er det slik at representanten vil ta opp forslaget?

Bård Hoksrud (FrP) [14:21:30]: Veldig gjerne det.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget som er gjengitt i innstillingen.

Knut Arild Hareide (KrF) [14:21:45] (leiar i komiteen): Eg synest at dei samfunnsøkonomiske analysane er viktige. Derfor meiner eg at det forslaget som Kristeleg Folkeparti er med på i dag, både er konstruktivt og spennande. Eg deler ikkje alle betraktningane i forslaget, men eg synest det faktisk er veldig viktig at me som politikarar er med på å sikre at denne typen analysar er best mogleg ut frå ei kvalitativ side. Det er òg grunn til å spørje seg: Har me gjort alle dei riktige avgjerdene innanfor dette feltet? Det er klart at det politiske skjønnet også blir påverka av det analysegrunnlaget som ligg til grunn. Da må me sikre at det blir best mogleg. Derfor er eg einig med representanten Halleraker som seier at dette er ei viktig sak. Det er vårt ansvar som politikarar å gjere dette verktøyet enda betre. Derfor stiller også Kristeleg Folkeparti seg bak komitéfleirtalets forslag til vedtak, der ein ber regjeringa kome tilbake til Stortinget med eit utvida samfunnsøkonomisk analysegrunnlag for nettopp store prosjekt i tråd med praksisen i nabolanda våre.

Eg vil gjerne utfordre statsråden på om me ikkje har noko å lære av nabolanda våre på dette området, når me ser at det er veldig ulike erfaringar med ulike prosjekt, men òg at prosjekt som er relativt like, får ei heilt anna vurdering ut frå kva samfunnsøkonomiske planleggingsreiskapar ein bruker.

Eg er positiv til forslaget frå Framstegspartiet. Eg vel likevel ikkje å gå inn på detaljane i det. Det kjem av at eg synest det blir feil at Stortinget skal gå inn i enkelte detaljar. For eksempel har ikkje eg grunnlag for å vurdere faglege kriterium som at levetida skal aukast frå 25 år til 60 år, slik det kjem fram i forslaget. Burde det vore 70 år? Burde det vore 55 år? Eg har stor sans for forslaget punkt b, som tek opp korleis me skal vurdere folks tid. At det blir vurdert til 60 kr i timen, er, ut frå mitt politiske skjønn i alle fall, særdeles håplaut. Eg trur ikkje det er eit berekningsgrunnlag som me kjenner oss igjen i.

Derfor ber me om at regjeringa kjem tilbake med ei meir heilskapleg tilnærming til dette. Det meiner eg er konstruktivt, og det gjer òg at me kan få ein betre reiskap for framtidige avgjerder innanfor samferdselssektoren. Det meiner eg det er behov for.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:25:08]: Når vi skal ta avgjerder om investeringar i transportinfrastrukturen, er det viktig at vi har eit godt fagleg grunnlag. Det er bra at komiteen er einig i det.

Lat meg streka under at det må vera eit fagleg underlag. Så må vi sjølv sagt gjera politiske vurderingar der det faglege underlaget ikkje er dekkjande. Vi kan og skal aldri koma dit at prioriteringar berre blir eit fagleg spørsmål.

Det faglege underlaget vi har for slike avgjerder i

Noreg, kan sjølv sagt bli betre. Det blir det arbeidd med både i departementet og i fagmiljøa. I slikt arbeid blir det òg vurdert kva vi kan læra av andre land. Vi skal sjølv sagt ikkje binda oss til å gjera slik ein gjer i andre land utan vidare. Vi skal sjå til andre land, men så skal vi sjølve gjera det vi meiner er det beste.

I mitt brev til komiteen av 17. august i år blir det gjort greie for pågåande arbeid. Det blir òg vist til at ein del av elementa i representantforslaget er bygde på misforståingar om kva som blir gjort i dag bl.a. når det gjeld tidsverdiar og levetider som blir nytta i nytte-kostnad-analysane.

I representantframlegget heiter det at berekna levetid skal aukast frå 25 til 60 år. Utgangspunktet for framlegget er feil. I analysane som blir gjorde i dag, varierer den tekniske levetida frå 35 til 75 år, avhengig av kva slags tiltak det dreiar seg om.

Analyseperioden er 25 år med innlagde restverdiar for attståande levetid. Det er fagleg sær s utfordrande å auka analyseperioden bl.a. fordi det då må leggjast føresetnader om utviklinga etter 25 år. Prognosar utover 25 år er sjølv sagt endå meir usikre. Saman med transportetatar og andre fagmiljø vil departementet likevel vurdere om analyseperioden kan forlengjast. Det vil vi ta avgjerd om i løpet av neste år. Det er likevel ei misforståing at endra analyseperiode vil gje høgare berekna netto nytte – det vil vera avhengig av det enkelte prosjektet.

Verdien av tid – den tida som ein sparar gjennom nye og betre transportanlegg – er viktig i analysane. Verdiane blir fastsette på grunnlag av verdsetjingsstudium og varierer med føremål, lengd og transportmiddel. Den verdien som det blir referert til i representantframlegget, 60 kr, gjeld for korte private reiser. Verdien for andre typar reiser er langt høgare. Det same gjeld for ventetid, tid til omstiging og forseinkingar. For eit konkret prosjekt blir desse ulike verdiane vegne med venta fordeling av dei reisande. Eit nytt verdsetjingsprosjekt er i sluttfasen, og vil gje nye verdiar for tid og for andre faktorar. Desse vil bli tekne i bruk så snart det er praktisk mogleg.

Skattefinansiering av offentlege tiltak medfører kostnader for samfunnet som må takast med i den samfunnsøkonomiske analysen. Dette er ikkje særskilt for tiltak i transportsektoren, men gjeld for alle analysar utført av eller for statsadministrasjonen. Det er eit solid fagleg grunnlag å nytta ein slik faktor, sjølv om ein kan vera utrygg på storleiken. Finansdepartementet har der etter ei samla vurdering sett skattekostnadene til 20 pst. Det held vi oss til i vår sektor.

Så blir det i representantframlegget gjort framlegg om å redusera avkastingskravet frå 4,5 pst. til 2,5 pst. Det er ei rente som er fastsett av Samferdselsdepartementet på grunnlag av generelle retningslinjer gjevne av Finansdepartementet. Renter er nytta til å analysere prosjekt og tiltak i eit 25-års perspektiv, og bør difor ikkje justerast etter kortsiktige endringar i rentenivå som ein kan observera i pengemarknaden. Kalkulasjonsrenta består av ei risikofri rente på 2 pst. og eit risikotillegg. For mindre tiltak kan ein nytta eit risikotillegg på 2 pst. Då blir kalkulasjonsrenta 4 pst. Samferdselsdepartementet nyttar ei kalkulasjonsrente for transportsektoren på 4,5 pst.

Lat meg til slutt seia at når det gjeld tilrådinga sitt forslag til vedtak, der ein ber om at regjeringa kjem tilbake med ei sak om «et utvidet samfunnsøkonomisk analysegrunnlag», blir det altså arbeidd med dette i departementet. To prosjekt er starta opp. Eg vil på eigna måte orientera Stortinget om korleis resultatata frå desse utgreiingane kan takast i bruk.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [14:30:29]: Statsråden har redegjort for svarene sine i det brevet som er vedlagt saken.

La meg nøye meg med ett forhold: Hva er det som er spesielt risikabelt med å investere i store veianlegg og store jernbaneanlegg i Norge? Det er altså slik at det er Samferdselsdepartementet selv – hvis vi skal tro det som står – og ikke Finansdepartementet som setter risikotillegget til hele 2,5 pst. av de 4,5 prosentene som brukes når man regner samfunnsøkonomisk nytte. Hva er den store risikoen – jeg gjentar det – med å investere i store jernbane- og veiprojekt i Norge? Mange brukere skriker etter å få et mer effektivt transportsystem. Hva er risikoen med å gjennomføre slike investeringer?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:31:29]: Lat meg få seia noko meir om det utgreiingsarbeidet som no går føre seg, og som altså vil gå nøyare inn i dei kost-nytte-modellane som blir brukte i vår sektor. Det er altså to prosjekt som er sette i gang, og som vil få betydning for rulleringa av Nasjonal transportplan. Når kalkulasjonsrenta for transportsektoren no er sett til 4,5 pst., er òg det etter ei utgreiing som er gjort for denne sektoren. Det er ulike måtar å handtera systematisk risiko på. Det er den måten som er vald så langt i Noreg. Andre land har andre modellar. Dei ser vi òg på.

Øyvind Halleraker (H) [14:32:42]: Selvfølgelig er det politikerne og det politiske skjønn som skal avgjøre prosjektene vi investerer i, så jeg er veldig glad for at statsråden ikke har den samme forvirrede tilnærming til dette som vi har hørt i dag.

Jeg er også veldig glad for at statsråden gjennom sitt arbeid med mernytte-modellen, som altså beskriver samspilleffekter, har tatt dette opp. Det er nettopp det samme som jeg tok opp i mitt innlegg. Jeg fastholder at vi i Norge beregner en nytte av prosjektets egennytt, altså transportnytte, og ikke nytten for hele samfunnet, og det er dette som kanskje da er savnet. Andre land forsøker å analysere dette i tillegg til kost-nytte-modeller. Har statsråden i sitt arbeid kontakt med andre land for også å vurdere om vi får simultane modeller i Norge og resten av Skandinavia?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:33:51]: Eg deler mange av Halleraker sine betraktningar om dette. Det gjekk fram både av hans og mitt innlegg.

Til spørsmålet: Formålet med det arbeidet som vi har sett i gang, er å identifisera og kunna anslå langsiktige verknader av transportprosjekt som verkar gjennom endringar i næringsliv, arbeidsmarknad og busetjing. Dermed

vil den – skal vi seia omfattande analysen som han etter-spør, og òg erfaringar frå andre land, vera inkludert. Lat meg i tillegg seia at det jo går føre seg anna arbeid i regi av Samferdselsdepartementet og ulike transportetatar innanfor delar av dette forslaget frå Framstegspartiet, sjølv om det ikkje er initiert derfrå.

Knut Arild Hareide (KrF) [14:35:03]: Eg synest òg statsråden i sitt innlegg var veldig tydeleg på at ho såg viktigheita av dette i langt større grad enn representanten Bratli.

Statsråden går no inn på ein del av detaljane i sitt innlegg, m.a. det som går på verdien av folks tid. Statsråden nemner at det gjeld korte private reiser, det vil altså seia den fritida vi har, som mange opplever blir kortare og kortare. No forstår eg at dette skal bli vurdert i ein heilskap. Men synest ikkje statsråden at 60 kr per time for fritida vår er ein relativt låg verdi, og at det er grunn til å sjå nærmare på dette, sjølv sagt ut frå eit heilskapleg perspektiv?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:36:00]: No var eg innleiingsvis nøye med å understreka at det er godt for oss folkevalde som skal trekkja konklusjonar, å ha fagleg underlag. Så skal ein då til slutt gjera politiske prioriteringar. Lat meg ikkje forskottera det analysearbeidet som no blir gjort. Det som var viktig for meg å understreka i dag, er at dei 60 kr som det blir referert til i representantframlegget, gjeld korte private reiser. Det betyr at verdien av andre type reiser då er sett langt høgare, og det gjeld òg ventetid, tid til omstiging og anna forseinking.

Når vårt arbeid er kome noko lenger, vil eg gjerne koma tilbake til denne saka og orientera Stortinget på eigna måte.

Bård Hoksrud (FrP) [14:37:15]: Jeg registrerte at statsråden sa at hun ville komme tilbake når arbeidet var kommet litt lenger. Så registrerte jeg hva hun sa om 60 kr, og hva fritiden er verdt. Men det står her at det er i sluttfasen, så jeg håper jo at det ikke blir veldig lenge til. Det hadde vært veldig fint hvis statsråden kunne vært litt mer tydelig på når hun forventer at ting skal være ferdig, for hvis man bare sier at det er i sluttfasen eller at man skal komme tilbake, kan det ta lang tid før det kommer.

Jeg har lyst til å gå tilbake til dette med avkastningskravet og reduksjonen der. Fra Finansdepartementets side er man jo nede i 4 pst. Det er jo en veldig stor risiko ved å utsette utbygginger også. Ulven–Sinsen er vel kanskje et eksempel på at kostnadene har løpt løpsk, fordi man ikke startet utbyggingen da man hadde de første kostnadsoverslagene på bordet. Jeg vil veldig gjerne utfordre statsråden på hvorfor man ikke mener at 4 pst. er mer riktig. Dette er god investering fordi det gir mye tilbake.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:38:15]: Eg sa at eg kjem til å koma tilbake i løpet av 2011. Så det er rett, dette er eit arbeid som er i sluttfasen. Det blir gjort fleire analysar, det blir sett i gang ein annen type arbeid som òg vil danna underlag for dei vurderingane som skal gjerast i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

Når det gjeld det å endra kalkulasjonsrenta, er det ein stadig gjentakande diskusjon. Det er bra at folk er opptekne av det. Samtidig er det altså slik at denne renta blir nytta til å analysere prosjekt og tiltak i eit 25-årsperspektiv, og må difor òg fastsetjast noko meir langsiktig. Men lat meg koma tilbake til den saka i 2011.

Lars Myraune (H) [14:39:32]: Jeg vil uttrykke glede over at statsråden nå har vist oss at det jobbes i departementet, nærmest på samme måte som det er uttrykt i dette forslaget. Det er stikk i strid med hva Susanne Bratli mener, at det er unødvendig med noen analyse i bakhånd.

Transport- og kommunikasjonskomiteen var på befaring i USA og Canada for ikke lenge siden. Der fikk vi presentert planer som gikk over minst 30 år, og som tok hensyn til sannsynlig utvikling i bosetningsmønster etc., som er noe utover det som er lagt til grunn i planleggingen i dag. Kunne statsråden tenke seg å innbefatte det også i fremtidige planer?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:40:20]: Lat meg aller fyrst seia at eg synest Susanne Bratli heldt eit befriande og godt innlegg ut frå den situasjonen at det vi handterer i dag, er eit Dokument nr. 8-forslag der ein ber regjeringa koma tilbake. Framstegspartiet sitt forslag er konkret og basert på nokre misforståingar i tillegg. Men komiteen ber her regjeringa koma tilbake med forslag til punkt der det allereie er sett i gang eit arbeid. Slik sett har Susanne Bratli så absolutt alt sitt på det tørre. Dette er eit arbeid som vil bli meldt tilbake til Stortinget.

Når det gjeld Myraune sitt spørsmål, er altså hovudpoenget nettopp å sjå på korleis transportprosjekt verkar gjennom endringar i næringsliv, arbeidsmarknad og busetjing – altså i eit breiare perspektiv.

Presidenten: Da er replikkordskiftet over.

Arne Sortevik (FrP) [14:41:42]: Veldig kort – det som kanskje kan bli det siste innlegget. Vi er iallfall glad for at statsråden og departementet jobber på alvor med å se på de områdene som vi spesifikt har pekt på. De er gjentatt fra talerstolen, de skriftlige betraktningene som også er sendt fra departementet omkring forslaget. Det er vi fornøyd med.

Men selv om vi skal komme tilbake til dette, også et utvidet regnebegrep, er vi opptatt av at vi kan gjøre noen grep med en gang. Vi er ikke alene om det. Vi vet at vi har støtte fra forskerhold, som sier noe sånt som at det er enkelt å operasjonalisere og ta i bruk de fire konkrete forslagene som kommer fra Fremskrittspartiet i dag – som ikke er basert på noen misforståelser, men som peker på konkrete endringer.

Det er igjen verdt å merke seg at i nabolandet Sverige bruker man 40 år i stedet for 25 år. De vet kanskje noe vi ikke vet – eller omvendt. Det er iallfall en forskjell også der. Vi andre har brukt Svinesundforbindelsen som eksempel på ulike regnemetoder i Sverige og Norge. Her er altså nok et eksempel på ulike regnemetoder.

Så må jeg til slutt tilbake til dette med risikotillegg. Det

hadde vel antakelig vært enklere å si det direkte som det er, at det er Finansdepartementet som styrer dette, som ikke ønsker at viktige og store samferdselsprosjekt skal vises frem med full, tydelig lønnsomhet. Når man bruker et risikotillegg, slik som det er beskrevet også i svarbrevet fra Samferdselsdepartementet, har man samme krav til investeringer i vei og jernbane i Norge som man har til investeringer i finansmarkedet på verdensbasis. 4,5 pst. er omtrent den samme nominelle avkastningen som Oljefondet leverer. Og her snakker vi om investering i realkapital i eget land, som er svært verdiskapende, og som varer i lang tid. Vi mener at de varer i atskillig mer enn 25 år. Det gjør det, demonstrativt nærmest, i virkelighetens verden også, for vi har både jernbanestrekninger og veistrekninger som er langt eldre enn 25 år. Derfor blir det underlig at man nærmest tviholder på en løsning der man ikke skal vise frem den store lønnsomheten i store infrastrukturprosjekter, spesielt fordi en slik endring som Fremskrittspartiet foreslår, vil bidra til en omprioritering fra kortsiktige til mer langsiktige forslag. Det er underlig, men likevel gledelig at det er bevegelse i Samferdselsdepartementet. Jeg håper de får lov av Finansdepartementet.

Øyvind Halleraker (H) [14:45:19]: Jeg har vært veldig positiv overfor statsråd Meltveit Kleppa ved flere anledninger i dag. Jeg har gitt henne honnør for å komme fram med saker som hun arbeider med, og som hun faktisk også har lagt fram. Men det siste innlegget hennes kan ikke stå uimotsagt.

Det er altså slik at i behandlingen av denne saken, som starter som et Dokument 8-forslag fra Fremskrittspartiet, er en del av rutinen den at departementet legger fram et brev om hva de mener om forslaget. I dette brevet kommer det fram at man i departementet arbeider med en omlegging og en studie av nytte–kost-modellen. Det får Stortinget vite gjennom dette brevet – da er vi i gang med å behandle denne saken.

Da syns jeg ikke det må spre seg en oppfatning i regjeringspartiene av at vi andre bare har å sitte stille i båten. Vi er her for å drive politikk, vi er her for å fremme våre politiske synspunkter og det vi tror på. Det er nok slik, enten man liker det eller ikke, at når sakene kommer til behandling, tar vi opp de tingene som vi syns er viktige – så også i denne saken. Når det er slik at det er noenlunde sammenfall – om enn ikke helt, tror jeg – mellom det som vi ber om i vårt forslag til vedtak, og det som statsråden redegjør for i sitt brev, er det jo nettopp fordi vi begrunner vårt forslag til vedtak med det som er tatt opp i saken.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:47:27]: Det er mogleg at denne avslutninga byggjer på ei misforståing. Eg trur det har vore vel kjent lenge at departementet har sett i gang eit arbeid både når det gjeld kost–nytte, og når det gjeld innhenting av erfaringar frå andre land – i alle fall har det vore sagt i samband med erfaringar frå andre land når det gjeld ulike måtar å finansiera samferdselsprosjekt på.

Når eg bad om ordet, var det berre for til slutt å seia at eg synest det er bra at komiteen på den eine sida uavla-

teleg er utolmodig med omsyn til både å få flest mogleg prosjekt på plass – både på veg og på bane – og å få mest mogleg for pengane. Men så er det slik at på dette feltet er det eit behov for å ha eit fagleg underlag for dei politiske avgjerdene. Difor er det òg bra at komitéfleirtalet gjev oss den tida som vi i departementet treng for å koma fram med eit slikt grunnlag.

Så er det litt påfallande at Framstegspartiet på dette stadiet er veldig utolmodige. Samtidig var dei i føregående sak villige til å senda Sokna–Ørgenvika ut på ei ny orkenvandring – Sokna–Ørgenvika som altså har vorte debattert i meir enn 70 år, som har lege klar, meir eller mindre, frå 1974. Då er altså bompengane viktigare enn å få realisert eitt prosjekt.

Bård Hoksrud (FrP) [14:49:46]: Jeg tenkte faktisk at i denne saken har jeg vært ganske snill mot og positiv til statsråden. Men når statsråden på denne måten avslutter debatten med å prøve å late som om det er noen politiske partier som ønsker å skyve den forrige saken ut i tid, de er veldig konkrete her, tror jeg faktisk at statsråden bør gå tilbake på kontoret sitt og lese Fremskrittspartiets alternative forslag til Nasjonal transportplan. Hun bør kanskje også lese Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010. Da vil man se at det er en offensiv satsing på infrastrukturbygging. Og kanskje vil man se at istedenfor å investere i en del internasjonale selskaper, mener vi at det faktisk kan være fornuftig å bruke noen av de pengene og foreta en realinvestering i Norge i vei og asfalt. Når man tar opp olje fra Nordsjøen, kunne det faktisk være fornuftig å bruke den til asfalt i Norge, istedenfor å investere i utenlandske selskaper. Da hadde vi bygd Sokna–Ørgenvika like fort som regjeringen – sannsynligvis fortare. At man har holdt på i 70 år, kan i hvert fall ikke Fremskrittspartiet få skylden for, for så lenge har vi ikke eksistert som parti. Men Senterpartiet har nok eksistert så lenge, så kanskje Senterpartiet og statsråden bør ta litt av skylden for den lange tiden som den saken har fått lov til å turnere fram og tilbake.

Vi synes faktisk at det var mye bra her. Jeg var veldig fornøyd med at statsråden sa at en del av disse kriteriene jobber man nå med. Da synes jeg det er litt trist at statsråden valgte en slik avslutning på en litt positiv debatt. I hvert fall ønsket vi å være positive til statsråden. Men jeg håper at statsråden går tilbake og leser dokumenter som Fremskrittspartiet fremmer i denne salen, og ser at det vil bli en kraftig utbygging – og langt mer offensivt enn det regjeringen legger opp til.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9. (Votering, se side 456)

Sak nr. 10 [14:51:32]

Interpellasjon fra representanten Knut Arild Hareide til samferdselsministeren:

«Kollektivtrafikk med buss utgjør mange steder stam-

men i det lokale kollektivtilbudet. Skal vi lykkes med å få mer av veksten i personreiser over på kollektiv i tråd med målsettingen i klimaforliket, må vi sikre rekruttering til bussnæringen. Årlig trengs 1 500–2 000 nye sjåførere, og flere selskaper må i dag rekruttere sjåførere fra utlandet. Det er òg en betydelig andel eldre arbeidstakere i næringen, og 21 års aldersgrense for å kjøre buss innebærer at det tradisjonelle opplæringsløpet for yrkesfagene i liten grad er aktuelt for bussjåføreryrket. I tillegg har nye kompetansekrav gjort billetten til yrket dyrere. Kostnaden for å bli bussjåfør er på minimum 70 000 kr. Dette har medvirket til at det i 2009 var i underkant av 300 personer som fullførte grunnutdanningen som er nødvendig for å få kompetanse som bussjåfør.

Hvordan vil statsråden bidra til at bussnæringen kan sikre rekrutteringen til yrket?»

Knut Arild Hareide (KrF) [14:52:55]: Eg synest det er ei veldig viktig sak me står føre no. Det er jo sånn at bussen står for flest kollektivreiser. Han står faktisk for 65 pst. av kollektivreisene i dette landet, og er såleis stammen innanfor kollektivreiser i Noreg. Behovet er altså 1 500–2 000 bussjåførar i året – dette er det næringsanslår – og så ser me altså at me i 2009 fekk 300 nye bussjåførar inn i yrket.

Me kan òg lese i dagens VG at no etablerer ein eigne sjåførutdanningar i utlandet. I Slovakia og Tyskland utdannar ein sjåførar som skal kjøre i Oslo-området. Yrkestrafikkforbundet seier altså no at sju av ti bussjåførar som kjem til Oslo-området, kjem frå utlandet.

Årsakene til dette er fleire. Det eine er for så vidt positivt; me har eit større busstilbod, det er fleire som tek bussen – det er bra. Så ser me òg at me har ein høg snittalder blant bussjåførane, det er dyrt å ta førarkortet, og det er færre som tek det i militæret.

Eg har lyst til å gå nærmare inn på dette, og eg vil først sjå på utdanningsdelen. Det kostar altså i dag mellom 70 000 kr og 100 000 kr å skaffa seg førarkortet og kompetansebeviset som krevst for jobben som yrkessjåfør. I dag må alle som skal ta førarkort for buss, òg ta grunnutdanning som yrkessjåfør – altså for å kunne jobbe som førar av buss eller minibuss. Denne utdanninga må anten takast ved ein av dei vidaregåande skulene som tilbyr denne utdanninga, eller på ein av trafikkskulane som er godkjende som lærestad.

Så er det òg eit anna poeng som eg var inne på. Det er klart at tradisjonelt har mange teke denne opplæringa mens dei har vore i militæret. Militæret har vore gjennom ein betydeleg endra struktur, og i dag er det sånn at 1/3 av unge norske menn går inn i militæret. Den delen var langt høgare for ikkje mange år tilbake, og mange av dei nytta moglegheita til å ta bussertifikatet, for å kjøre buss, nettopp i Forsvaret.

Så er det òg sånn at bussbransjen meiner det burde blitt lettare å rekruttere ungdom til yrket. Ein ting som bussbransjen òg har framheva, er at aldersgrensa for å kjøre buss burde vore lågare enn 21 år for dei som er i eit utdanningsløp. Eg meiner dette er noko som må vurderast. Eg har ikkje konkludert i forhold til det, men eg

er spent på statsråden sin reaksjon. I dag er det betydeleg forskjell på aldersgrensa for å ta bussertifikat og for å ta vogntogsertifikat.

Ein må sjå dette i det perspektivet at ein har utfordringar med rekrutteringa inn i bransjen. Veldig mange i denne aldersgruppa, mellom 18 og 21 år, tek eit val. Derfor er det sånn at fleire vel å kjøre vogntog enn buss.

Ser me på aldersfordelinga blant bussjåførar i dag, er det sånn at 70 pst. av arbeidstakarane er eldre enn 40 år, og 41 pst. av sjåførane er eldre enn 50 år. Samanliknar me dei tala med annan industri, ser me altså at her er tala veldig mykje høgare.

Eg har òg lyst til å peike på gode eksempel og forslag som eg meiner me skal ta med oss vidare no. I Hordaland har fylkeskommunen finansiert opplæringa i samarbeid med Tide, Nobina, Modalen–Eksingedalen Billag og Nav. I tillegg sikrar dei jobb for minst dei tre neste åra for dei som tek utdanninga. Til dette har fylkeskommunen sett av 2 mill. kr, til å oppnå 20–25 stillingar. Det er ikkje tvil om at denne typen verkemiddel har gitt positive resultat.

Det er òg sånn at det krevst 280 timar, eller åtte veker, for å ta ordinært bussertifikat. Lånekassa gir vanlegvis ikkje støtte til utdanning av kortare varigheit enn fire månader. I tillegg er kostnadene på omkring 70 000 – langt over Lånekassa sine rammer for støtte til skuleordningar. Begge delar hamnar utanfor Lånekassa sine moglegheiter for støtte, både fordi utdanninga blir for kort i ein tidsperiode, og fordi kostnaden blir for høg. Nav vurderer òg kostnadene som for høge i forhold til lengda på utdanninga og ramma for støtte, per person. Her har ein likevel gjort visse unntak, men dette er da basert på individuell basis.

Eg meiner den situasjonen me står overfor, er ei stor utfordring. Me ser at bussen som kollektivmiddel er særdeles viktig. Me er nøydde til å sikre ei utdanning. Eg meiner altså at me i alle fall må kome med forslag i tråd med den finansieringsmodellen som Hordaland fylkeskommune har kome med. Eg meiner òg at me bør vurdere tiltak inn mot Lånekassa, slik at ho kan bli eit betre verkemiddel når det gjeld dette.

Eg har ikkje konkludert. Men eg vil spesielt utfordre statsråden på å vurdere aldersgrensa for opplæring i å kjøre buss – utan at eg har trekt ein konklusjon i så måte.

Eg ser derfor fram til statsråden sitt svar på denne utfordringa, og er òg spent på korleis ho vurderer situasjonen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:00:23]: Bussen er eit svært viktig transportmiddel. Kvar dag tek tusenvis av personar bussen. For mange er bussen det einaste moglege transportmiddel for å koma seg på skule, på jobb eller på fritidsaktivitetar. I Nasjonal transportplan for 2010–2019 går regjeringa inn for å styrkja tilrettelegginga for kollektivtransport. For å nå målet om betre framkomst og miljø må talet på reiser med kollektive transportmiddel aukast, samtidig som talet på reiser med privatbil må reduserast. Regjeringa legg i NTP opp til fleire tiltak som vil bidra til å auka kollektivbruken.

Utan nok bussjåførar vil tiltaka ikkje har den ynskte verknaden. Eg synest det er veldig bra at vi i Stortinget får

denne drøftinga i dag. Ifølgje tal frå bransjen er det, som vi allereie har høyrte, årleg eit behov for mellom 1 500 og 2 000 nye sjåførar. Vegdirektoratet kan opplysa at det i dag blir ferda ut færre førarkort for buss enn for ti år sidan. I 2009 tok 1 103 personar førarkort for buss. Av desse var det om lag ein tredjedel som i 2009 i tillegg tok den nødvendige utdanninga for å kunna bruka førarretten i yrket som bussjåfør. I tillegg er det høg gjennomsnittsalder blant bussjåførane. Samla sett inneber det at det heilt klart blir utdanna for få bussjåførar i forhold til behovet. Ifølgje opplysningar frå Nav tyder det på at mangelen på arbeidskraft innanfor transportyrket går noko ned i 2010, og at den er lågare enn tala frå bransjen skulle tilseia. Rekruttering til bussjåføryrket er likevel noko som både eg og regjeringa er opptekne av, fyrst og fremst for å få til eit lyft for kollektivtrafikken, noko som igjen vil gje betre framkomst, betre miljø og ha ein positiv effekt på trafikktryggleiken.

Forholda for rekruttering er avhengig av mange faktorar: forholda på arbeidsmarknaden generelt, offentlege rammefaktorar knytte til bl.a. krav til å kunna utøva yrket og statusen og arbeidsforholda innanfor vedkommande yrke. Slik eg ser det, er det spesielt tre typar tiltak som i den føreliggjande situasjonen kan ha innverknad på rekruttering til bussjåføryrket. Dette er tiltak knytte til arbeidsforholda og opplæringa, deriblant studiefinansiering, og alderskravet for å kunna begynna i yrket.

Lat meg seia noko om arbeidsforholda: Bransjen har eit avgjerande ansvar for arbeidsforholda og omdømet til yrket. Det er difor viktig at bransjen tek sin del av ansvaret for å sikra rekrutteringa. Bransjen har sett i gang ein kampanje for å fremja rekruttering. Samferdselsdepartementet meiner dette er eit prisverdig tiltak og har støtta kampanjen med 500 000 kr.

Aldersgrensa for å få førarrett for buss er i dag 21 år. Yrkessjåførdirektivet opnar for at aldersgrensa kan senkast til 18 år på eige territorium og i rute under 50 km. Ved gjennomføring av yrkessjåførdirektivet i norsk regelverk gjennom yrkessjåførforskrifta i 2008 vart det ikkje opna for lågare aldersgrense enn den vanlege førarkortaldren for bussførarkort. Grunnen til dette var at ei slik endring måtte vurderast grundig med tanke på trafikktryggleik.

Det kan nemnast at aldersgrensa for køyresetel for løyvepliktig persontransport vart auka i 2009, frå 70 til 75 år, nettopp for at fleire kunne vera lenger i yrket.

Bransjen hevdar at eit nytt tiltak for å auka rekrutteringa til bussjåføryrket er å senka aldersgrensa, bl.a. fordi dagens opplæringssystem for yrkessjåførar gjer at dei som tek opplæringa i vidaregåande skule og inngår lærekontrakt med bedrift, startar med godstransport fordi dei ikkje oppfyller alderskrava for persontransport. Eg bad difor Vegdirektoratet tidlegare i år om å gjera ei ny vurdering av å senka aldersgrensa for å føra buss i yrkessamanheng.

I vurderinga av om aldersgrensa for å kunna køyra buss skal setjast ned, er ulykkesrisikoen for førarar i ulike aldersgrupper ein vesentleg faktor. Det er meir eller mindre umogleg å finna materiale som kan seia noko om risikoen for bussjåførar som er yngre enn 21 år, ettersom svært få land som det er naturleg å samanlikna seg med, har erfaring over særleg tid med lågare aldersgrense.

Finland og Tyskland har hatt 18 års aldersgrense for buss frå yrkessjåførdirektivet vart innført i 2008. Sverige har nyleg opna for å setja ned aldersgrensa for bussjåførar til 18 år for køyring i rute under 50 km og på eige territorium. Det er ein føresetnad at vedkommande inngår i eit yrkesutdanningsløp i vidaregåande skule. Bakgrunnen for endringa i Sverige var eit stort behov for nye sjåførar. Den svenske utgreiinga konkluderer med at ulykkesstatistikken verken talar for eller mot ei senking av aldersgrensa. Det er vanskeleg å trekkja parallellar til køyring med personbil. Det er vidare uvisst om det er alder i seg sjølv eller erfaring som gjer at ulykkesrisikoen blir mindre etter kvart. Det er likevel for tidleg å trekkja nokon klare erfaringar når det gjeld trafikktryggleik frå desse landa.

Når det gjeld vogntog, er aldersgrensa 18 år. Det finst nokre undersøkingar av samanhengen mellom risiko og alder for førarar av vogntog. Det er relevant å bruka denne gruppa som grunnlag for å vurdere risikoen og blant bussjåførar, ettersom det er liten grunn til å tru at samanhengen mellom alder og ulykkesrisiko er særleg ulik for desse to gruppene av yrkessjåførar.

Ei av utfordringane for ein bussjåfør kan vera vanskelege eller farlege situasjonar knytte til passasjerane. Kontakt med passasjerane og løysing av konflikhtar kan vera lettare for ein med livserfaring. Det kan f.eks. vera tale om å visa bort rusa personar. Utan at det er gjort undersøkingar omkring dette, er det nærliggjande å rekna med at modning og alder vil vera nyttig i slik samheng. Den svenske utgreiinga viser òg til dette som eit moment som talar mot å senka aldersgrensa. Dei som skal gje opplæring, og bransjen får her eit særleg ansvar for å sjå til at sjåførane i tilstrekkeleg grad blir i stand til å behandla ulike utfordringar.

Til utdanning: Lat la meg seia at eit viktig vilkår for eventuelt å kunna tilrå lågare alder for å køyra buss med passasjerar er at førarane får målretta og god opplæring. Det er nødvendig med eit samarbeid mellom bransje og styresmakter for å leggja til rette for at dei som ynskjer det, i størst mogleg grad kan få tileigna seg dei kvalifikasjonane som trengst for å arbeida som bussjåfør på ein trafikk sikker, kundevennleg og miljøvennleg måte.

Slik ordninga er i dag, ligg opplæringa av førarar for tunge køyretøy her i landet under to ulike forvaltingsorgan, avhengig av om opplæringa blir gjeve av vidaregåande skule eller av privat trafikk skule. Dei vidaregåande skulane som tilbyr slik opplæring, høyrer inn under fylkeskommunen, dei private aktørane er ein del av forvaltninga til Statens vegvesen. I tillegg gjennomfører mange tungbilopplæring i Forsvaret, anten ved Forsvarets godkjende trafikk skule eller ved annan godkjend trafikk skule der Forsvaret har kjøpt opplæringa, men desse er altså i tal minkande. Dei er uansett underlagde tilsynsmyndigheita til Statens vegvesen.

Vidaregåande skule har to tilbod om yrkessjåførutdanning. For det fyrste er det vidaregåande opplæring som blir fullført med fagbrev i yrkessjåførfaget. Her inngår eit ti vekers kurs for personar som skal inngå lærekontrakt etter opplæringslova. På grunn av alderskravet for buss er dette i realiteten berre aktuelt for lastebil- og vogntogsjåførar.

Vidare blir det òg i regi av vidaregåande skule gjennomført eit 19 vekers kurs som endar opp med eksamen hjå Statens vegvesen. Eit av opptakskrava til det siste er å ha fylt alderskravet for å ta førarkort for aktuell førarkortklasse. Dette er ei utdanning som konkurrerer på lik linje med private aktørar som tilbyr same kompetanse. I fyrste omgang vil det i tilfelle berre vera aktuelt å vurdere å setja ned aldersgrensa for dei som inngår i et utdanningsløp med lærekontrakt. Det oppfattar eg òg å vera i tråd med det som bransjen sjølv ynskjer.

Så nemnde interpellanten ei rekkje andre konstruktive bidrag, både gjennom Nav, gjennom Hordaland fylkeskommune og på annan måte. Han stilte spørsmål ved studiefinansieringsordninga for yrkessjåførutdanninga. Det er eit spørsmål som eg vil ta opp med utdanningsstyremaktene.

Knut Arild Hareide (KrF) [15:10:32]: Eg vil takke for den grundige utgreiinga frå statsråden. Eg seier meg veldig einig i den beskrivinga av situasjonen som statsråden her gir.

Statsråden brukte òg mykje tid på å gå gjennom – eg vil seie – den krevjande vurderinga av alderssituasjonen. Det er klart at trafikksikkerheit må vere ein berebjelke innanfor all transportpolitikk. Men det er jo slik at i aldersgruppa mellom 18 og 21 år tek ein ofte eit val om kva for utdanning ein skal ta. Med den fordelten godstransporten har i dag, blir det slik at veldig mange vel godstransport. Dei får eigentleg aldri ei reell moglegheit til å velje bussnæringa. Når vi da skal satse på kollektiv transport, står vi framfor ei formidabel utfordring.

Slik eg tolkar statsråden, har ho bedt Vegdirektoratet om ei ny vurdering. Eg registrerer òg at ho ikkje har konkludert når det gjeld dette. Det har heller ikkje eg gjort, men eg synest det er klokt å ta ei ny vurdering. Men eg har lyst til å seie at i den vurderinga håper eg ministeren kan ta med seg fagetatar og òg viktige faglege innspel, f.eks. frå Trygg Trafikk, som eg veit har vore kritisk til dette. Men det er viktig at dei som sit med kompetansen, får sjå heilskapen og òg bruker den internasjonale erfaringa.

Skulle ein kome til å senke alderskravet, er det viktig at det blir gjort på den måten som statsråden seier, gjennom eit utdanningsopplegg kombinert med lågare alder. Da sikrar ein ei ramme for dei som eventuelt går inn som bussjåførar, der dei får ei betre, tettare oppfølging, og erfaringane vil nok vise at det vil vere veldig viktig.

Eg synest òg det er veldig viktig at me ser på regelverket i Lånekassen. Både kostnadsbeløpet og lengda på utdanninga gjer at bussjåføreryrket fell utanfor. Det bør endrast. Regjeringa har jo ein eigen koordineringsminister som såleis burde bli utfordra på den saka, for dette handlar jo om eit regelverk som påverkar transportnæringane veldig, og som utdanningsministeren har sitt forhold til.

Så synest eg òg at det er vist ein del fleksibilitet innanfor Nav, men at det blir vist fleksibilitet, skaper nokre utfordringar, for det går historier om nokre som har fått støtte til bussjåførslappen, og om andre som ikkje har fått det. Det skaper ein urett. Her må det bli klarare, men det opplever eg at statsråden no vil ta initiativet til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:13:50]: Eg synest både dei kommentarane og dei spørsmåla som her kjem frå komitéleiaren, er høgst relevante.

Lat meg fyrst kommentera noko meir når det gjeld trafikktryggleik, for det er jo det mykje av dette handlar om. Det er på den eine sida høvet til å rekruttera fleire sjåførar for å styrkja kollektivtilbodet og samtidig denne vurderinga av bl.a. alder. Det er eit faktum at blant personbilførarar er det dei yngste førarane som har den høgaste ulykkesrisikoen. Om det kjem av manglande erfaring, eller om det er alder som ein sjølvstendig faktor, er meir uvisst. Eit argument for høgare alder for førarkort for tunge køyretøy enn for personbil er at det gjev førarane eit høve til å få meir erfaring med køyring i trafikk før dei begynner å køyra tunge køyretøy. Det er godt dokumentert at ulykkesrisikoen er svært høg for førarar som nettopp har fått førarkort og har begynt å køyra aleine, og at risikoen minkar svært raskt den fyrste tida.

Så er det no nyleg utarbeidd ein rapport som gjeld 130 vogntogulykker. Det er ulykkesanalysegruppene til Statens vegvesen som har levert han. Der blir òg feilhandlingar og manglande erfaring vurderte. Det blir peikt på at dersom feilhandlingane kjem av mangel på erfaring, vil risikoen for ein tungbilsjåfør med eit halvt års køyreerfaring vera den same om ein er 18½, eller om ein er 21½ år. Dersom den høgare risikoen som unge har, derimot er knytt til alder – til utvikling av hjernen, sanseapparatet og vurderingsevna – kan det tenkjast at ulykkesrisikoen blir redusert ved å ha ei høgare aldersgrense.

Dette er moment som Statens vegvesen – eller Vegdirektoratet i dette tilfellet – må ta med i dei vurderingane som dei no er bedne om å gjera. Interpellanten nemnde òg denne forskjellsbehandlinga, som nokon kan oppfatta det som, dersom nokon får moglegheit innanfor Nav og andre ikkje. Det er noko som òg gjer seg gjeldande i nokre andre tilfelle for dei som kjem inn under slike tiltak.

Når det gjeld denne delen av spørsmålet, altså det som gjeld trafikktryggleik og alder, må det uansett gjerast nøye vurderingar òg i annan samanheng. Så her er både utdanningsministeren og arbeidsministeren – og sjølv sagt Trygg Trafikk og mange andre organisasjonar – relevante.

Susanne Bratli (A) [15:17:13]: Det er en viktig og en interessant spørsmålsstilling som blir reist i denne interpellasjonen. Det er en spørsmålsstilling som vi må ha et våkent øye med, og som vi faktisk må diskutere, fordi man kanskje skal oppfylle litt motstridende mål. Det kan være motstrid mellom diskusjonen om å senke aldersgrensen for bussjåfører og det å oppnå større trafikksikkerhet f.eks.

Utgangspunktet må uansett være at vi har et politisk mål om å øke kollektivandelen. For å få til å øke kollektivandelen må vi også ha bussjåfører. Vi må forhåpentligvis ha flere bussjåfører, for vi skal ha enda flere busser etter hvert. Det er jo en kjempeutfordring. Utfordringen gjelder jo ikke bare bussnæringen, for det er generelt en kamp om arbeidskraften nå. Den kampen skjer innenfor alle sektorer, og man skal kjempe om den samme arbeidskraften, for vi skal ha flere helsearbeidere, vi skal ha flere

bussjåfører, vi skal ha flere lærere og førskolelærere, og det er altså ikke nok folk.

Skal man da til syvende og sist klare å vinne denne kampen, er en først og fremst avhengig av å drive et aktivt rekrutteringsarbeid og ha en næring og et yrke som har et godt omdømme. Det omdømmet er det altså bare næringen og selskapene selv som klarer å bygge. Det er ikke så ofte slik lenger at ungene på bussen synger «En bussjåfør, en bussjåfør, det er en mann med godt humør». Det trenger ikke engang å være en mann nå til dags. Jeg har sjekket med mine egne unger, og det er ikke ofte de har sunget den sangen på bussen. Det betyr kanskje at man har et annet inntrykk av bussjåfører i dag enn det man hadde tidligere. Det må næringen gripe fatt i, for de må gjøre noe med det inntrykket hvis man skal klare å rekruttere.

Arbeidsforholdene er selvfølgelig en annen viktig del av renommeet og omdømmet til næringen. Vi har hørt historier om bussjåfører som ikke har hatt spesielt gode arbeidsforhold. Det må det tas tak i, og det må næringen selv gjøre.

Men diskusjonen om alderskrav og aldersgrense er en interessant diskusjon. Punkt én: Innfallsvinkelen må jo være at uansett hva vi bestemmer oss for, skal det ikke gå på bekostning av trafikksikkerheten. Det vi kan registrere, er jo at det er motstridende faglige råd om det er fornuftig å senke aldersgrensen fra 21 til 18 år eller ikke. Det finnes en SINTEF-rapport fra 2006 som viser at det er sammenheng mellom alder og erfaring, mens det finnes andre dokumenter som sier at det ikke er det. Så hvem skal man da tro på?

Det vi vet uansett, er at en 18-åring som har et helt nytt, ordinært førerkort, har 40 ganger større ulykkesrisiko enn resten av oss. Det er ikke ulogisk å overføre denne kunnskapen og mene at det samme godt kan være tilfellet når det gjelder buss. Jeg må innrømme at jeg er skeptisk til forslaget om å redusere aldersgrensen, men jeg har ikke konkludert. Jeg synes likevel at man skal vurdere det, og jeg er glad for at Vegdirektoratet skal sende dette ut på høring, slik at vi får inn et bredere faglig grunnlag for hva som er rett. Men uansett må summen til slutt være at dette ikke skal være negativt for trafikksikkerheten, hvis vi skal vurdere å senke aldersgrensen.

Så er vi selvfølgelig enig i at vi må se på et regelverk knyttet til studiefinansiering. Jeg synes det er positivt at Nav arrangerer arbeidsmarkedskurs, slik at man kan få utdannet flere bussjåfører.

Men til syvende og sist er det renommeet, omdømmet, til bussjåføreryrket som er det aller viktigste for at man skal kunne rekruttere mennesker – og spesielt unge mennesker – til dette yrket, og det omdømmet er det bare næringen selv som kan bygge.

Bård Hoksrud (FrP) [15:21:46]: Jeg har også lyst til å takke interpellanten for å ta opp veldig mange viktige problemstillinger. Jeg er nesten enig i nesten alt. Så er det alltid slik at det er noen småting, men de små tingene vi er litt uenige om, legger vi heller til side, for jeg synes det er kjempeviktige problemstillinger interpellanten tar opp. Jeg synes debatten og innleggene fra både statsråden og

interpellanten har belyst mange av de problemstillingene vi står overfor, også om man ønsker å la yngre få lov til å ta lappen eller ikke. Jeg tror kanskje det hadde vært en mulighet å gjøre noen forsøk for å se hvordan dette fungerer. Det kunne være et tiltak før man igangsetter dette over hele linjen. Jeg mener vi definitivt har store utfordringer hvis vi skal klare å få flere til å reise kollektivt. Jeg er ikke enig med statsråden i at vi skal gjøre det på bekostning av noe annet. Det kan godt hende at det blir resultatet, men da skal det komme som en konsekvens av at folk på en positiv måte velger å bruke kollektivtilbudet.

Men det er definitivt en utfordring her. Når vi skal ha flere sjåfører og vi allerede i dag har mangel på sjåfører, har vi en stor utfordring hvis vi skal lykkes med det interpellanten tar opp her. Det er også en problemstilling som gjelder Nav, for det man nå ser, i motsetning til det representanten Bratli sa, er at noe av utfordringen nå er at Nav trekker seg ut og ikke lenger ønsker å være med, for kostnadene er mange steder over 100 000 kr for å få tatt førerkort for tung bil og buss. Det betyr selvfølgelig at ingen har råd til å gjøre dette uten at noen andre er med og finansierer det. Da har vi en utfordring – når vi vet at vi mangler flere tusen sjåfører – med å klare å sørge for å ha nok til de bussene vi allerede har, i tillegg til at vi skal øke og utvide med enda flere busser.

Så har jeg lyst til å si at jeg synes det er viktig å ha med seg at det ikke er det at alderen på bussjåfører blir høy – jeg er enig i problemstillingen som jeg vet at interpellanten egentlig er veldig opptatt av, nemlig at det gir et rekrutteringsproblem en eller annen gang i fremtiden – men det er klart at det å ha mange flinke, erfarne sjåfører også er en styrke for næringen, og jeg synes det er viktig å ha med seg i denne debatten at det er ikke noe problem at de som er gamle, er gamle. Men det er et problem at på sikt vil det bli færre av dem, og dermed må man rekruttere nye. Det er en kjempeutfordring vi står overfor.

Vi hadde også en behandling av EU-direktivet i 2007, som nettopp gikk på en del av dette med å ta lappen, og ikke minst etterutdanning for dem som er yrkessjåfører. Jeg må si at jeg er litt bekymret fordi flertallet den gang valgte den dyreste løsningen og den mest omfattende løsningen. Jeg ser definitivt at når det gjelder trafikksikkerhetsbiten, var det gode grunner som talte for at man skulle velge den løsningen. Men nå begynner vi å se konsekvensene av at man valgte den løsningen – at det blir faktisk enda vanskeligere å rekruttere folk til yrket, og det vil bli en stor utfordring for bransjen i fremtiden. Så jeg synes absolutt at det er noe vi virkelig må ta på alvor.

Jeg håper kanskje at statsråden kan svare litt på en utfordring som gjelder en forsøksordning for unge, for jeg tror det er viktig at skal vi få ungdom til å velge å bli bussjåfører, er man nødt til å ha de samme mulighetene som man har hvis man f.eks. velger å kjøre tung lastebil på kanskje 56 tonn, som man har lov til hvis man er 18 år og tar utdannelsen sin på videregående skole. Det er noen av de problemstillingene som jeg synes er vanskelige, men hvor jeg definitivt mener at vi kjapt bør konkludere, sånn at vi kan begynne å gjøre noe med rekrutteringsutfordringen vi står overfor.

Dette med Lånekassen mener jeg også er noe man må se nærmere på hvis man fortsatt ser at Nav går nedover. Vi vet at det blir færre i Forsvaret som er inne til førstegangstjeneste, og dermed går også den muligheten bort for veldig mange som tok lappen i Forsvaret, men som nå ikke kan gjøre det lenger.

Så synes jeg det er spennende det samarbeidet man har sett i Hordaland. Jeg tror det kanskje er et samarbeid som man må prøve å utfordre bransjen enda mer på, til å være med på flere steder – jeg tror også det skjer ganske mange andre steder, og vi har sett i dag nyhetene om utenlandske sjåførere som kommer til Norge i stort monn – hvis man skal klare å møte de rekrutteringsutfordringene som bransjen står overfor.

Men som sagt: Jeg synes det er en veldig viktig interpellasjon som representanten Hareide har dratt opp i dag. Jeg synes det har kommet fram mange viktige ting i debatten, men jeg vil også minne på at man kanskje burde sett på om man burde redusert omfanget av utdanningen, for det er veldig kostbart.

Tage Pettersen (H) [15:27:16]: Først vil jeg også benytte anledningen til å takke interpellanten for å reise et veldig betimelig spørsmål. Vi har de siste dagene i salen her brukt mye tid på å diskutere kjøprising og andre trafikkreduserende tiltak og i altfor liten grad, sett med mine øyne, hva som er alternativene. Det er noe av det vi er inne på nå.

Skal vi si til alle dem som bor i og rundt byene våre at de bør sette igjen bilen hjemme, krever det at de samme menneskene har et alternativ å reise med. Hva er så alternativet? Jo, alternativet er at før vi iverksetter alle de trafikkbegrensende tiltakene som vi har snakket en del om, bygger vi ut kollektivtrafikken. Da klarer vi oss ikke med én tanke i hodet, men vi må tenke flere. Alle har ikke mulighet til å kjøre tog eller bane, men bussen er alternativet til bilen for veldig, veldig mange. Skal vi da kjøre buss, er vi avhengige av sjåfører, og da er vi inne på kjernen av problemstillingen som vi drøfter i debatten nå.

Interpellanten har beskrevet at næringen sliter med rekrutteringen, og han har også løftet fram flere problemstillinger hvor løsningen kan ligge. Som tidligere offiser vil jeg vel kanskje ikke flytte ansvaret for sjåførutdanningen tilbake til Forsvaret. Vi får tenke nye og mer framtidsrettede og varige løsninger.

Men i høringen i transport- og kommunikasjonskomiteen sist uke var det også flere av høringsinstansene som var inne på nettopp de samme utfordringene, og både LO og Transportbedriftenes Landsforening løftet fram nettopp de problemstillingene vi nå snakker om, og så vidt jeg var våken under høringen – noe jeg tror jeg var – så noterte jeg i hvert fall ned tre forslag til løsninger, og de har blitt berørt i dag. Det ene går på å styrke utdanningen og se på den nedre aldersgrensen, det andre er å se på utfordringene knyttet til Statens lånekasse for utdanning, slik at flere kommer inn under de ordningene enn i dag, og det tredje var utfordringen med at Nav i dag kjøper langt færre tiltaksplasser når det gjelder yrkessjåførutdanning.

La meg starte med det siste. Som en følge av nettopp

den kostnadsøkningen som flere av representantene nå har vært inne på, har Nav ifølge høringsinstansene redusert sin satsing med hele 70 pst. når det gjelder å kjøpe sjåførutdanning, de siste seks månedene. Det bør være uproblematisk for Stortinget å få Nav til å se på denne praksisen, ikke minst sett i forhold til en tidligere interpellasjonsdebatt her i dag om Navs roller og muligheter for tiltak.

Når det gjelder problemstillingen knyttet til en nedre aldersgrense for å kjøre tyngre kjøretøy, har verken Høyre eller jeg konkludert. Min anbefaling er at det bør heller ikke altfor mange andre gjøre før vi har fått mer fakta på bordet. Som flere av representantene har vært inne på, er det jo i andre sammenhenger snakk om at det er de yngste sjåførene som utgjør den største risikoen i trafikken. Er det da en løsning å slippe de yngste ut på veien med flere og større kjøretøy enn i dag? Jeg tror at svaret på det er nei, men jeg er selvfølgelig åpen for å revurdere det når det kommer mer fakta.

Jeg tror heller ikke at det er riktig at vi setter bussnæringen opp mot lastebilnæringen, som noen har vært inne på, for vi vet at rekrutteringsutfordringene er store for hele transportnæringen. Jeg tror et av forslagene kan være at vi må stimulere de eldste til kanskje å stå enda lenger i jobb. Jeg tror at godt voksne sjåførere er gode sjåførere så lenge helsetilstanden deres tillater dem å jobbe.

Når det gjelder utdanningsordningen fram til sjåføryrket, har den også endret seg mye de siste årene, og det er flere veier fram til målet. For de unge er det et videregående skoleløp i alle fylkene hvor de i hvert fall delvis kommer inn under Statens lånekasses ordninger. De som ikke er fullt så unge, og som ikke har en arbeidsgiver som kan være med på å spleise på utdanningsløpet, har plutselig større utfordringer. Derfor vil det være ønskelig, som flere har vært inne på, at man også ser på muligheten for å justere kriteriene til Lånekassen, slik at vi kan bruke det som et rekrutterende tiltak.

Jeg vil igjen takke for at temaet er satt på dagsordenen. Jeg vil også takke statsråden for at hun har sagt at hun vil se på problemstillingene. Noen synes kanskje dette i utgangspunktet er en liten og snever debatt, men når vi vet, som flere har vært inne på, at målet er å få flere av oss over til å reise kollektivt, er det klart at da er vi også helt avhengig av å ha noen til å føre disse kjøretøyene for oss. Sånn sett er dette en ganske så stor utfordring for oss i de nærmeste årene.

Hallgeir H. Langeland (SV) [15:32:33]: Eg trur den kanskje nye komande leiarkandidaten til Kristeleg Folkeparti må ha treft blink med sentrumsprofilen i dag, for alle har kome opp og sagt at dette var veldig gode greier. Det er ei viktig sak, det er bra for miljøet, og det er viktig at me diskuterer dette. Så det er honnør til Hareide. I samband med det er det jo klart at det er vanskeleg å rekruttera personar til fleire yrke, inklusiv leiarposisjonar, som det kan vera vanskeleg å få folk til.

Er det då så enkelt som at det berre er å løysa dette? Er det ikkje noko med behov og etterspørsel her òg då, sit eg og tenkjer? Dersom ein – som Framstegspartiet ønskjer – skal selja flest mogleg bilar, betyr det då at det

blir fleire eller færre bussjåførar? Eller er det sånn at det som samfunnet vil ha meir av, det blir det meir av? Er det sånn at dersom me vil ha mykje fleire folk til å ta bussen og me verdset bussjåføryrket, gjev dei ei skikkeleg løn og sørgjer for at dei ikkje heile vegen blir utsette for anbuds- politikk som gjer jobben usikker, så vil fleire velja den jobben? Er det politikk i dette likevel, Hareide? Kan det vera at det er ting som ulike parti vel, som gjer at færre blir bussjåførar? Kan det vera at ein i Høgre-skulen, der det er om å gjera å pugga mest mogleg og kunna mest mogleg, og gjerne ikkje skal kunne snekra eller kjøra bil, ikkje får så mykje belønning eller ikkje får så mykje skryt for å vera praktiske? Kan det vera at den skulen òg bidreg til at færre blir yrkessjåførar? Eg trur faktisk det, eg. Eg trur det er politikk i det òg. Eg trur faktisk at det som den raud-grøne regjeringa no gjer i skulen som Kristin Halvorsen held på med, med å gjera det meir praktisk orientert i ungdomsskulen og i vidaregåande skule, vil føra til at verdien av sånne yrke aukar. Det er ikkje dumt å vera fagarbeidar lenger. Faktisk er det sånn at den raud-grøne regjeringa med kunnskapsministeren i spissen set pris på dette og vektlegg dette no i dei planane som blir utarbeidde for vidareutdanning.

Dette erfarer eg òg når eg er ute med folk, t.d. Eddi Eidsvåg i Pøbelprosjektet, der ein vektlegg meistring av fag så mykje at ungdom forstår at det faktisk er noko viktig dei held på med. Og det er det me må ha meir av, og då må me belønna munnleg og på anna vis folk som blir fagarbeidarar. Dersom ikkje blir det krise i forhold til fagarbeidarar. Då blir det sånn som det er no i bussbransjen. I Stavanger-regionen stod bussane fordi det ikkje var bussjåførar. Heldigvis har no polakkane kome og hjulpet oss ut av den krisen. Dersom me ikkje hadde hatt innvandrarar på dette området, så hadde me ikkje klart å løysa det problemet. Då hadde kollektivdelen gått ned. Altså kan ein seia at til og med det som går på asyl- og flyktning- politikk har betydning for kva oppgåver samfunnet kan løysa dersom ein ser på det på den måten.

Så her er det mykje politikk, som nokon ikkje likar å snakke om, men alle synest at det som Hareide tek opp, er bra, og Magnhild Meltveit Kleppa svarte at me må ha ein skikkeleg gjennomgang på alle område av det me har gjort, og det me held på med.

Så er eg veldig klar over – for å avslutta med det – at innafor det feltet som gjeld Lånekassen, lån, stipend, regelverk, så har både Høgre og andre teke opp det, og Hareide sjølv òg. Der må me gjera ein jobb.

Eg trur det er viktig at me får fleire til å ta bussen. Og skal me få fleire til å ta bussen, må me altså sørgja for at samfunnet utdannar bussjåførar og verdset bussjåførar like mykje som bilseljarar iallfall.

Arne Sortevik (FrP) [15:36:48]: Hvis det er parlamentarisk, er jeg nesten fristet til si: «Å herregud!»

Men la meg si et par ting om interpellasjonen, som er viktig. Den er faktisk langt viktigere enn bare å se på bussbransjen. Det er slik at det er rekrutteringsutfordringer for hele transportbransjen, og da er det ikke, med adresse til representanten Langeland, bare et spørsmål om bussen går,

men det er faktisk et spørsmål om varetransporten går, om vogntogene går, om logistikken stopper opp. Det er derfor det fra Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, fra Transportbedriftenes Landsforening og fra Norges Lastebileier-Forbund er sendt et fellesbrev datert 29. september 2010 til tre departementer, ikke bare til Samferdselsdepartementet, men også til Kunnskapsdepartementet og til Arbeidsdepartementet.

La meg være veldig klar på å si at gode arbeidsgivere er viktig. Uansett hvilken næring eller bransje det gjelder, ligger det selvfølgelig et stort ansvar på både næringer og bedrifter selv for å opptre som gode og ansvarlige arbeidsgivere. Det er et ansvar som ingen arbeidsgiver verken kan eller skal løpe fra. Men det er også slik at myndighetene er med på å legge rammevilkår for ulike næringer. Og da – igjen med adresse til representanten Langeland – er det faktisk slik at det er i årene under denne regjeringens styre at rekrutteringsproblemene har tiltatt, akkurat som innenfor eldreomsorgen. Det er en regjering som har styrt alene uten å ha trengt å bry seg om opposisjonen. Men det er den regjeringen som har ansvar for rammebetingelsene og regimet. Nettopp det er påpekt i ett av punktene i det brevet som jeg nå har referert til, som har overskriften «Tiltak for rekruttering til transportbransjen». Når det gjelder finansieringsordning for yrkessjåførutdanningen, peker man på at siden 2007 har antallet førerkort i tyngre klasser blitt redusert med mer enn 30 pst. Samtidig har altså kostnadene med å få yrkessjåførutdanning økt med 100 pst.

La oss stoppe litt ved det. Som andre har vært inne på, er det altså slik at Stortinget i mars 2007 behandlet tilpassning til og innpassning av EU-direktiv i forbindelse med opplæring av førere. Jeg var saksordfører for EØS-saken. Det var en parallell lovsak. Fremskrittspartiet understreket den gangen at Norge

«innenfor direktivets rammer kan og bør legge til rette for en komprimert variant når det gjelder de grunnleggende kvalifikasjonene. Fremskrittspartiet mener en slik variant er viktig for å sikre at krav om grunnleggende kvalifikasjoner gis et tids- og kostnadsmessig omfang, som i praksis virker rekrutterende til sjåføryrket og ikke avvisende til rekruttering».

Det er dessverre det siste som nå har skjedd. Direktivet åpnet for en komprimert variant på 140 timer. Regjeringen valgte full modell med 280 timer. Så et konkret tiltak er å gå over til en komprimert variant av opplæring og utdanning, som fortsatt vil gi god utdanning og god opplæring, men til halvparten av den prisen vi kjenner i dag.

Det første av fire tiltak som det pekes på i dette brevet – da går jeg tilbake til dette fellesbrevet – er styrking av samarbeid om AMO-tiltak mellom bransjene og Nav. Siden det er referert til tiltak som er gjort i Hordaland fylkeskommune – 2 mill. kr for å skaffe flere bussjåførere – skal jeg også referere bekymringen der. Det er at når fylkeskommunen går inn med dette gode tiltaket, er man redd for at Nav går ut. Slik må det selvfølgelig ikke være. Derfor er det viktig å understreke overfor samferdselsministeren at hun har en jobb å gjøre i forhold til sin kollega i Arbeidsdepartementet. Derfor er også dette fel-

lesbrevet fra tre forbund sendt til tre departementer. Derfor har man også i fellesbrevet som punkt 1 fremhevet styrking av samarbeid om AMO-tiltak mellom bransjene og Nav. Dette har vært – og vil nok fortsatt også kunne være – en hovedrekrutteringskorridor inn til transportyrket, til det å være sjåfør innenfor transportnæringen. Det er en viktig korridor som vi må ta vare på, og hvor vi ikke kan akseptere at Nav trekker seg ut og ikke gjør jobben sin – heller ikke her, slik de på andre områder heller ikke gjør jobben sin. Så her har statsråden en viktig oppfølgingsjobb.

Presidenten: Representanten var selv i tvil om uttrykket han startet sitt innlegg med, var et parlamentarisk uttrykk. Presidenten kan ikke se at uttrykket er et parlamentarisk uttrykk og burde derfor ikke vært brukt i denne sal.

Lillian Hansen (A) [15:42:20]: Da min rådgiver for ca. 10 minutter siden kom inn på mitt kontor og sa: Lillian, nå diskuterer de yrket ditt, spratt jeg opp og tenkte at nå får jeg jammen bidra fra talerstolen i denne sal. Det er ikke ofte at dette yrket blir debattert her i salen.

Men når det er sagt, er det sånn at det var etterlyst flere fakta. Om jeg kan komme med flere fakta fra denne talerstolen, er jeg litt usikker på. Men iallfall kan jeg komme med noen betraktninger ut fra at jeg har vært busssjåfør på smale veier i Lofoten i over 20 år. Jeg tror nok også at jeg er den eneste busssjåføren som kan snakke om dette yrket i dette huset. Som sagt: Jeg har over 20 års erfaring.

Aller først: Hvordan kan man rekruttere til dette yrket? Da tenker jeg at det er nok bra å styrke utdanningen, men blir det et godt tiltak for å rekruttere til yrket? Kanskje, kanskje ikke. Det beror vel på hva slags ordning og innretning man har. Om man gir tilskudd, kan kanskje det være bra.

Så er det sånn at det er kamp om arbeidskraft. Det er mange som ønsker de få arbeidskreftene vi har i dette lille landet vårt. Det er verken på skolen eller hos andre at de unge blir oppfordret til å bli busssjåfør. Nei, tvert om, man blir oppfordret til å ta høyere utdanning. Det er det som blir kommunisert ut til ungdommen i dag, og det er nesten sånn at det blir oppfattet som om det er det eneste saliggjørende. Det er viktig å kommunisere ut at også det å være busssjåfør er en kjempeviktig brikke i samfunnet for at samfunnet skal gå rundt.

Så har det også blitt sagt noe om arbeidsforholdene, at de er veldig viktige. Ja, de er kjempeviktige. Da har jeg også lyst til å si i én setning: Det innbefatter også veistandard. Jeg skal ikke si mer om det.

Så til en annen viktig sak, der det begynner å bli et forholdsvis bra løft. Det er lønnen. Det er viktig for rekrutteringen til dette yrket at vi har en anstendig lønn. Og når jeg sier «vi», mener jeg vi.

Så har jeg lyst til å si noe om lavere aldersgrense. Med den kompetansen jeg sitter på etter så mange år, er det krevende for meg å si at det er ok at man senker aldersgrensen. Jeg tror det er veldig viktig når man får ser-

tifikat som 18-åring, at man får noen års erfaring bak rattet før man setter seg inn i en stor buss med ansvar for 50 passasjerer og kanskje mer. Jeg skal stoppe med det.

Så er det faktisk gjort noen grep av denne regjeringen. Man har økt aldersgrensen oppover. Det som ble antydnet fra noen, var nesten sånn at jeg oppfattet at det ikke var det. Den er nettopp endret, og det er faktisk lov å kjøre buss opp til man er 75 år. Det er også gjort et annet grep som er kjempeviktig for oss som er bussjåfører, og det er at ved virksomhetsoverdragelse følger all ansiennitet med. Så det er vitterlig sånn at denne regjeringen har tatt noen grep.

Knut Arild Hareide (KrF) [15:46:06]: Eg har lyst til å takke for ein veldig god og interessant debatt. Eg synest særskilt det siste innlegget gav oss eit innblikk. Eg veit òg at representanten Hansen medverka til at fleire fekk lov til å reise kollektivt m.a. i sommar.

Det er fleire perspektiv som har blitt tekne opp her. Eg har lyst til å begynne med å kommentere representanten Hoksruuds innspel om at det ikkje er noko problem at vi har mange eldre sjåførar. Det er faktisk sånn at me òg må tenkje at ein del karrierelaup ikkje varer heile livet. Eg fann ikkje på noko betre eksempel, men er ein ballettdansar, så kan ein sannsynlegvis ikkje halde på til ein er 70 år, men kanskje til ein er 45. Da kan ein faktisk gjere ein god jobb som sjåfør i 25 år. Den type tenking må til, men da må ein m.a. sikre at moglegheita til å få den kompetansen er på eit passande nivå.

Så er eg heilt einig i representanten Susanne Bratli sine vurderingar av det med alder. Eg er likevel glad for at statsråden har lyst til å vurdere det. Når det gjeld omdøme, trur eg at utviklinga framover er veldig viktig. Eg er ikkje einig i at me har fått ei så negativ omdømeutvikling innanfor sjåføryrket så langt, men eg trur dei neste åra blir veldig avgjerande. Derfor er eg òg einig i at dette er ei viktig utfordring for bransjen.

Eg støttar òg representanten Hallgeir Langeland, som seier at me er nøydde til å sjå på Lånekassa, me er nøydde til å sjå på ordningane innanfor Nav. Statsråden seier òg at ho vil utfordre utdanningsministeren og arbeidsministeren. Det er eg veldig glad for.

Men eg er ueinig med representanten Hallgeir Langeland når han seier at konkurransen nødvendigvis er usunt for rekrutteringa. Mi erfaring med å rekruttere unge menneske inn til arbeidslivet er faktisk at konkurransen er noko attraktivt for veldig mange unge. Det kan vere ein positiv stimuli inn i nettopp eit spennande yrke.

Det tredje eg òg synest det er viktig at me jobbar vidare med ut frå denne debatten, er å få til gode, konstruktive ordningar. Eg har valt å framheve eksempelet frå Hordaland, og eg er heilt einig med representanten Arne Sortevik i at da fylkeskommunen kom opp med den type ordning, som eg gjerne hadde sett på landsbasis, så må det ikkje bli sånn at f.eks. Nav da trekkjer seg ut.

Eg meiner vi har store utfordringar, men eg ser faktisk meir positivt på det etter denne debatten.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:49:23]: Eg vil takka for ein debatt som eg oppfattar som ein einaste stor fellesdugnad.

Eg hadde møte med Transportbedriftenes Landsforening, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet i vår angående rekruttering av bussjåførar. Så skreiv eg eit brev til utdanningsministeren og arbeidsministeren den 7. juni, for eg syntest det var nødvendig å få dei med og drøfta dette nærare. Så kom denne interpellasjonen den 15. juni. Det har gjeve både oss tre eit veldig godt høve til å drøfta dette saman, og det har gjeve Stortinget eit godt høve til å drøfta eit område som framover vil vera veldig viktig.

Eg har fått gode innspel her i dag både frå interpellanten, frå representanten som har praktisert som bussjåfør, og frå alle de andre, inklusiv representanten Hoksrud, som spurde om vi ikkje kunne vurdera ei forsøksordning på noko av dette. Det trur eg er viktig å ta med i vårt vidare arbeid med denne saka.

Utdanningsministeren har skrive noko om kor mange landsliner det er. Det er altså 11 landsliner som i dag tilbyr opplæring i yrkessjåførfaget. Arbeidsministeren har fortalt om erfaringane frå Hordaland med Nav, og seinare er det òg supplert med Hordaland fylkeskommune. Det fortel noko om at det er ei breidd ute.

Om lågare førarkortaldar for buss og eventuelle andre endringar i yrkessjåføropplæringa skal gjennomførast, inneber det at relevante forskrifter må endrast. Det er difor Vegdirektoratet no førebur ei høyring om lågare førarkortaldar for bussjåførar. Det er ei høyring der alle aktørar som er ramma av ei eventuell endring, har høve til å uttala seg. Vi vil frå Samferdselsdepartementet framover halda kontakt både med relevante ministrar, som eg allereie har nemnt, både med utdanningsministeren og arbeidsministeren, og med relevante organisasjonar for å sjå kva som kan gjerast vidare.

Eg trur at omdømet til bussjåførane er noko som dei må arbeida med sjølve, men det er faktisk òg noko som alle vi andre som tek buss frå tid til anna, kan vera med på å styrkja.

Presidenten: Sak nr. 10 er avsluttet.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Vi er da klare til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

Som varamedlem til Norges Banks representantskap for Monica Salthella velges Lars Haakon Søraas, Asker, med funksjonstid til 31. desember 2013.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

Som medlemmer og varamedlemmer til Nordisk Råd velges for ett år:

Medlemmer

1. Bendiks H. Arnesen
2. Gunn Olsen
3. Torstein Rudihagen
4. Anna Ljunggren
5. Torfinn Opheim
6. Sonja Mandt
7. Martin Kolberg
8. Tone Merete Sønsterud
9. Hans Frode Kielland Asmyhr
10. Per Arne Olsen
11. Oskar J. Grimstad
12. Vigdis Giltun
13. Torgeir Trældal
14. Per-Kristian Foss
15. Olemic Thommessen
16. Sonja Irene Sjøli
17. Michael Tetzschner
18. Alf Egil Holmelid
19. Per Olaf Lundteigen
20. Dagfinn Høybråten

Varamedlemmer

For nr. 1–8:

1. Gerd Janne Kristoffersen
2. Tor-Arne Strøm
3. Hilde Magnusson Lydvo
4. Jorodd Asphjell
5. Lillian Hansen
6. Gorm Kjærnli
7. Tove-Lise Torve
8. Arild Stokkan-Grande

For nr. 9–13:

1. Tord Lien
2. Solveig Horne
3. Laila Marie Reiertsen
4. Ingebjørg Godskesen
5. Peter N. Myhre

For nr. 14–17:

1. Erna Solberg
2. Elisabeth Aspaker
3. Svein Harberg
4. Øyvind Halleraker

For nr. 18:

Geir-Ketil Hansen

For nr. 19:

Janne Sjelmo Nordås

For nr. 20:

Rigmor Andersen Eide

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt:

Meld. St. 23 (2009–2010) – om nordisk samarbeid – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 20 S (2009–2010) – årsrapport fra Stortingets delegasjon til Nordisk Råd for 2. halvår 2009–1. halvår 2010 – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 21 S (2009–2010) – årsrapport for virksomheten til Stortingets delegasjon for arktisk parlamentarisk samarbeid for perioden 22. oktober 2009 til 15. september 2010 – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i ratifikasjon av avtale mellom EØS/EFTA-statene og EU om en EØS-finansieringsordning 2009–2014, avtale med EU om en norsk finansieringsordning 2009–2014 og tilleggsprotokoll til

frihandelsavtalen mellom Norge og Det europeiske økonomiske fellesskap om handel med fisk, alle av 28. juli 2010.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: I sak nr. 7 foreligger det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 8

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i at det gjennomføres utbygging av rv. 7 på strekningen Sokna–Ørgenvika slik det er redegjort for i Prop. 157 S (2009–2010). Stortinget ber regjeringen sørge for forskottering av midler om det er nødvendig for å holde fremdrift i saken, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2010.»

Presidenten: Det voteses alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar for utbygging og finansiering av rv. 7 på strekninga Sokna–Ørgenvika etter vilkåra i Prop. 157 S (2009–2010) og Innst. 23 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærmare reglar for finansieringsordninga.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 25 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.03.47)

Votering i sak nr. 9

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Susanne Bratli på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at forskrifter

og regelverk knyttet til beregning av samfunnsøkonomisk nytte av investering i vei og jernbane omgående endres slik:

- a. Beregnet levetid økes fra 25 til 60 år.
- b. Verdien av folks tid økes fra 60 kroner til 200 kroner timen.
- c. Forutsetning om samfunnsøkonomisk tap begrunnet med tap av skatteinntekter ved finansiering av prosjektet, fjernes.
- d. Avkastningskravet reduseres fra 4,5 pst. til 2,5 pst.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 16.04.49)

Presidenten: Det voteres så alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument 8:149 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane – vedlegges protokollen.»

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om et utvidet samfunnsøkonomisk analysegrunnlag for store prosjekter, i tråd med praksis i våre naboland, hvor også justerte forutsetninger i tradisjonelle nytte-kostanalyser vurderes.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 54 mot 49 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.05.53)

Presidenten: I sak nr. 10 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 11 [16:06:14]

Referat

1. (41) Oppnevning av et varamedlem for utenriks- og forsvarskomiteens medlemmer i Europautvalget (Innberetning 2 (2010–2011))
Enst.: Vedlegges protokollen.

2. (42) Endringer i kringkastingsloven og medieeierskapsloven (Prop. 7 L (2010–2011))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
3. (43) Endringer i foretaksloven, innskuddspensjonsloven, lov om individuell pensjonsordning mv. (Prop. 6 L (2010–2011))
4. (44) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Gunnar Gundersen, Jan Tore Sanner, Arve Kambe og Svein Flåtten om å redusere tilgangen til informasjon i skattelister og redusere faren for tilknyttet kriminalitet (Dokument 8:11 S (2010–2011))
5. (45) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde og Ulf Leirstein om å forby offentliggjøring av skattelister (Dokument 8:15 S (2010–2011))
6. (46) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Christian Tybring-Gjedde og Anders Anundsen om å bedre rettssikkerheten for skattyter (Dokument 8:17 S (2010–2011))
7. (47) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Torgeir Trældal, Per Roar Bredvold og Christian Tybring-Gjedde om endring av revisjonsplikt for små og mellomstore bedrifter samt endring av tidsbegrenset krav til oppbevaring av regnskapsdokumenter (Dokument 8:19 S (2010–2011))
8. (48) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Torgeir Trældal, Christian Tybring-Gjedde, Per Roar Bredvold og Harald T. Nesvik om å beskatte inntekt fra skogsforvaltning som kapitalinntekt (Dokument 8:20 S (2010–2011))
Enst.: Nr. 3–8 sendes finanskomiteen.
9. (49) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Torgeir Trældal, Per Roar Bredvold og Ulf Leirstein om å senke krav til aksjekapital for aksjeselskaper (Dokument 8:16 S (2010–2011))
10. (50) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Åse Michaelsen og Solveig Horne om opprettelse av rehabiliterings- og soningsinstitusjoner for ungdom (Dokument 8:21 S (2010–2011))
Enst.: Nr. 9 og 10 sendes justiskomiteen.
11. (51) Statsrådsprotokollene for tidsrommet 1. januar 2010 til 30. juni 2010
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
12. (52) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Røbekk Nørve, Frank Bakke-Jensen, Bjørn Lødemel, Trond Helleland, Siri A. Meling, Olemic Thommessen og Lars Myraune om bruksrettighetene i statsallmenningene (Dokument 8:13 S (2010–2011))
13. (53) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Frank Bakke-Jensen, Elisabeth Røbekk Nørve, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Øyvind Halleraker om eierskifte i små og mellomstore bedrifter (Dokument 8:14 S (2010–2011))
14. (54) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Torgeir Trældal og Per Roar Bredvold om oppheving av bestemmelser om prisfastsettning av konsesjonspliktige landbrukseiendommer (Dokument 8:18 S (2010–2011))

15. (55) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Røbekk Nørve, Frank Bakke-Jensen, Svein Flåtten, Bjørn Lødemel, Svein Harberg, Lars Myraune, Gunnar Gundersen og Siri A. Meling om å forbedre bøndernes driftsmuligheter og styrke den private eiendomsretten herunder gjennom fjerning av særreguleringer på landbrukseiendommer (Dokument 8:24 S (2010–2011))
16. (56) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Svein Flåtten, Elisabeth Røbekk Nørve, Frank Bakke-Jensen, Ivar Kristiansen og Linda C. Hofstad Helleland om overtredelsesgebyr og rettssikkerhet for oppdrettsnæringen (Dokument 8:25 S (2010–2011))
Enst.: Nr. 12–16 sendes næringskomiteen.
17. (57) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Lars Myraune, Tage Pettersen, Siri A. Meling og Trond Helleland om å opprette et selvstendig, frittstående veg- og vegtrafikktilsyn, som skal ha tilsynsansvar med veger, trafikanter og kjøretøyer (Dokument 8:22 S (2010–2011))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen
18. (58) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Per Sandberg og Hans Frode Kielland Asmyhr om å forby hijab, niqab, burka og andre religiøse eller politiske symboler som del av arbeidsantrekk for norske dommere (Dokument 8:171 S (2009–2010))

Presidenten: Representantforslaget foreslås avvist, jf. forretningsordenens § 28 tredje ledd bokstav e.
Hans Frode Kielland Asmyhr har bedt om ordet.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [16:07:29]: Jeg ber om at representantforslaget i referatsak 58 oversendes justiskomiteen for behandling.

Marit Nybakk vil redegjøre for presidentskapets flertall og bakgrunnen for deres innstilling. Jeg tilhører et mindretall i presidentskapet. Debatten går på hvor grensen for Stortingets instruksjonsmyndighet over Domstoladministrasjonen går. Jeg mener at det er et uklart spørsmål, og at Stortinget åpenbart i spesielle tilfeller har en myndighet til å instruere Domstoladministrasjonen. Det er uansett et politisk spørsmål som bør underlegges politisk behandling i fagkomité og deretter Stortinget i plenum. Derfor ber jeg om at forslaget blir behandlet.

Marit Nybakk (A) [16:08:46]: Jeg skal da begrunne flertallsinnstillingen; det betyr alle de andre fem i presidentskapet unntatt Fremskrittspartiets representant.

La meg starte med å si at dette ikke dreier seg om uenighet om realitetsinnholdet i saken; jeg har et behov for å si det om akkurat denne saken. Men da Domstoladministrasjonen ble opprettet, ble domstolenes uavhengighet markert ved at administrative beslutninger om domstolenes virksomhet ble flyttet ut av regjeringskontorene. Dette får altså noen praktiske konsekvenser for hvordan

Stortinget skal gå fram når det gjelder ulike typer forslag som knytter seg til Domstoladministrasjonens ansvarsområde.

La meg legge til at det ikke er slik at Stortinget ikke kan gi noen form for pålegg til Domstoladministrasjonen i form av vedtak. Stortinget fatter f.eks. budsjettvedtak og ulike instruksjoner og fullmakter knyttet til budsjettet på denne måten. Men i dette tilfellet dreier det seg altså om å endre regler som Domstoladministrasjonen gir med hjemmel i domstoloven – dette høres vanskelig ut.

Generelt må det foreligge spesielle holdepunkter for at Stortingets instruksjonsadgang overfor forvaltningen skal være begrenset. Men i forhold til Domstoladministrasjonen foreligger det, slik flertallet har lagt til grunn, nettopp slike holdepunkter. Og de hensyn som taler for å gjøre Domstoladministrasjonen mer uavhengig av regjeringen, nemlig at organet i større grad skal utøve sin virksomhet uavhengig av politisk påvirkning, taler også for å gjøre det mer uavhengig av Stortinget. Derfor mener altså presidentskapets flertall at det ikke er i samsvar med forutsetningene for opprettelse av Domstoladministrasjonen om Stortinget skulle gi en instruks om innholdet i et regelverk, som dette altså dreier seg om.

Når det er et bredt flertall som mener at det vil være i strid med forutsetningene for opprettelse av Domstoladministrasjonen om det fattes et realitetsvedtak som foreslått, mener altså flertallet at det har veldig lite for seg å sende dette forslaget over til justiskomiteen, eller for den saks skyld til komitébehandling, og ber i stedet om at forslaget avvises i henhold til forretningsordenens § 28 tredje ledd bokstav e.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [16:11:16]: Begrunnelsen fra presidentskapets flertall er etter min oppfatning faglig tynn. Det er riktig som representanten Nybakk sa, at hensikten med å opprette Domstoladministrasjonen i sin tid var å gjøre den mer uavhengig av regjeringen, altså den daglige styringen fra justisministeren. Tidligere var altså det som i dag er Domstoladministrasjonen, en domstolsavdeling i Justisdepartementet. Likevel er det slik at Kongen i statsråd i dag har mulighet gjennom domstoloven å komme med instruksjon overfor Domstoladministrasjonen. Da synes det merkelig at Stortinget gjennom dette vedtaket pålegger seg selv en begrensning som er større enn hva Kongen i statsråd har. Det synes jeg er ganske merkverdig, og det synes rart om Stortinget gjennom en referatsak selv skulle pålegge seg de begrensningene uten større debatt i Stortinget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til referatsak 58. Vi går da til votering.

Det voteres alternativt mellom innstillingen fra presidentskapets flertall, om å avvise forslaget i henhold til forretningsordenens § 28 tredje ledd bokstav e, og forslaget fra presidentskapets mindretall, om at forslaget oversendes justiskomiteen til behandling.

Votering:

Ved alternativ votering mellom innstillingen fra flertallet i presidentskapet og forslaget fra mindretallet i presidentskapet ble innstillingen fra flertallet i presidentskapet bifalt med 79 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 16.13.03)

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 16.14.
