

Møte mandag den 6. juni 2011 kl. 10

President: Øyvind Korsberg

Dagsorden (nr. 98):

1. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om endringer i arbeidsmiljøloven og folketrygdloven mv. (raske oppfølging og sanksjonering av brudd på regelverket ved arbeidstakers sykdom)
(Innst. 394 L (2010–2011), jf. Prop. 89 L (2010–2011))
2. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om pensjonar frå statskassa
(Innst. 367 S (2010–2011), jf. Prop. 108 S (2010–2011))
3. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksen, Vigdis Giltun, Laila Marie Reiertsen og Kari Kjønås Kjos om endringer i folketrygdloven (en likestilt finansieringsordning av førerhunder og servicehunder)
(Innst. 368 L (2010–2011), jf. Dokument 8:128 L (2010–2011))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 123/2010 av 10. november 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 285/2010 av 6. april 2010 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartsoperatører
(Innst. 314 S (2010–2011), jf. Prop. 76 S (2010–2011))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland
(Innst. 350 S (2010–2011), jf. Prop. 103 S (2010–2011))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbygging av rv. 2 Kongsvinger (Kurusand)–Slomarka i Hedmark
(Innst. 372 S (2010–2011), jf. Prop. 104 S (2010–2011))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding av Aust-Agderpakka
(Innst. 373 S (2010–2011), jf. Prop. 106 S (2010–2011))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om 4 mrd. kroner ekstra i straksbevilgning til vedlikeholdstiltak på veinettet
(Innst. 351 S (2010–2011), jf. Dokument 8:133 S (2010–2011))
9. Referat

Presidenten: Representantene Borghild *Tenden*, Else-May *Botten*, Øyvind *Vaksdal* og Snorre *Serigstad Valen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger en rekke permisjonssøknader:

- fra representanten Rigmor Andersen *Eide* om permisjon i tiden fra og med 6. juni til og med 9. juni

og fra representanten Tore *Hagebakken* om permisjon i tiden fra og med 6. juni til og med 8. juni, begge for å delta i Vestnordisk råds temakonferanse i Torshavn, Færøyene

- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Jan Arild *Ellingsen* i tiden fra og med 6. juni til og med 10. juni for å delta på reise med NATOs parlamentariske forsamling til Kabul, Afghanistan
 - fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Marianne *Aasen* i tiden fra og med 6. juni til og med 11. juni for etter invitasjon å delta i seminar i regi av OECD og Harvard i Ontario, Canada
 - fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Siv *Jensen* fra og med 6. juni og inntil videre
 - fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Jon Jæger *Gåsvatn* fra og med 6. juni og inntil videre
 - fra representanten Tor *Bremer* om omsorgspermisjon i tiden fra og med 6. juni til og med 10. juni
- Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Første vararepresentant for henholdsvis Oppland fylke og Oslo, Espen Granberg *Johnsen* og Sylvi *Listhaug*, har for tiden begge foreldrepermisjon og er av den grunn forhindrede fra å møte i Stortinget under henholdsvis representantene Tore Hagebakken og Siv Jensens permisjoner.

Fra andre vararepresentant for Oppland fylke, Solveig *Rindholen*, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte i Stortinget under representanten Tore Hagebakkens permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
 - For Akershus fylke: Anita *Orlund* 6.–10. juni
 - For Møre og Romsdal fylke: Steinar *Reiten* 6.–9. juni
 - For Nordland fylke: Kari *Storstrand* 6.–10. juni
 - For Oppland fylke: Ragnar *Nordgreen* 6.–8. juni
 - For Oslo: Mazyar *Keshvari* 6. juni og inntil videre
 - For Sogn og Fjordane fylke: Sonja *Edvardsen* 6.–10. juni
 - For Østfold fylke: Erlend *Wiborg* 6. juni og inntil videre

Presidenten: Anita Orlund, Steinar Reiten, Kari Storstrand, Ragnar Nordgreen, Mazyar Keshvari, Sonja Edvardsen og Erlend Wiborg er til stede og vil ta sete.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Solveig Horne.

– Andre forslag foreligger ikke, og Solveig Horne anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møte i dag.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten informere om at møtet fortsetter utover kl. 16 til dagens kart er ferdigbehandlet.

Sak nr. 1 [10:03:40]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om endringer i arbeidsmiljøloven og folketrygdloven mv. (raskere oppfølging og sanksjonering av brudd på regelverket ved arbeidstakers sykdom) (Innst. 394 L (2010–2011), jf. Prop. 89 L (2010–2011))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Robert Eriksson (FrP) [10:04:34] (komiteens leder og ordfører for saken): Vi har i dag til behandling en sak som på mange måter er mye debattert, og kanskje også ble utdebattert for over ett år siden. IA-avtalen ble ferdigforhandlet vinteren 2010, og i forkant av den var det jo en bred, stor debatt i media.

Det som er litt interessant å se, er at sykefraværet stort sett i det lange løp har vært ganske stabilt. Men i perioder har det gått mye opp, bortsett fra i 2004, da det gikk ganske mye ned, før det igjen begynte å gå opp. Men selv om svingningene ikke har vært store og antallet som har vært sykmeldte, stort sett har vært stabilt siden 1990, er det interessant og kanskje verdt å legge merke til at lengden på sykefraværet har økt med 23 pst. fra 1989 til 2009. Med andre ord: Det er ikke flere som blir dårlige i dag, men vi er dårlige så mye lenger når vi først blir det. Noe som man også burde ha forsket og sett nærmere på, er hvordan man skal klare å redusere lengden på sykefraværet. Det er jo kjernen i den proposisjonen vi behandler i dag, nemlig å forsøke å få ned lengden på sykefraværet.

Regjeringen foreslår flere tiltak, men også en del sanksjonsmidler. Når det gjelder de tiltakene som regjeringen foreslår, er det bl.a. mer oppfølging på et tidligere tidspunkt, og man legger til rette for nye og forsterkede sanksjonsmidler.

Jeg tror også man skal være ærlig nok til å dvele ved at selv om de nye sanksjonsmidlene og de nye tiltakene kan være bra, kan de også føre til at vi får et økt byråkrati, et mer tungrodd system, at det blir vanskeligere å få til det som skal være resultatet, nemlig å hjelpe den enkelte tilbake til jobb. Vi bør vokte oss vel så vi ikke kommer i en slik situasjon at det blir mer telling og papirlagring i Nav-

systemet, fremfor at man bruker tid på å følge opp den enkelte, slik at de raskest mulig kan komme seg tilbake i arbeid. Med de ordene vil jeg også signalisere at det er et samlet storting som støtter tiltakene og sanksjonsmidlene fra regjeringen, men at man kanskje har litt ulike innganger på det.

La meg så få lov til å kommentere noen av de forslagene som Fremskrittspartiet fremmer. Vi mener det er viktig, og fremmer forslag om, at oppfølgingsplaner må sendes inn tidlig, og så tidlig som mulig. Det mener også regjeringen, men vi ønsker å sette fristen til åtte uker, ikke til ni uker.

Når det gjelder dialogmøte 2, ser vi at regjeringen opprettholder dagens krav på seks måneder – man gjør bare en språkendring i loven ved å endre seks måneder til 26 uker, som blir et halvt år. Hvis jeg ikke husker feil, står ikke Kristelig Folkeparti, men kun Fremskrittspartiet og Høyre bak det forslaget som blir fremmet, om å sette i verk tiltak tidligere, fra 16 uker, altså at dialogmøte 2 må være gjennomført innen 16 uker.

Dette er også viktig for å forhindre lengden på et sykefravær. Jo tidligere oppfølging man får til, jo lettere er det å hjelpe den sykmeldte enten over på en ny yrkesvei eller tilbake til sin tidligere jobb. Vi vet at går man altfor lenge, er det slik at man har lett for å havne på uføretrygd. Og det er jo et av de store dilemmaene man har hatt i tryggedebatten i den senere tiden.

Jeg vil også, avslutningsvis, få lov til å peke på to andre forslag. Det ene går på sanksjonsmidler overfor Nav. Hvis Nav ikke gjør jobben sin i sykmeldingsoppløpet – som man også har fått kritikk for fra Riksrevisjonen – er det ingen sanksjonsmidler i forhold til det. De gangene leger sykmelder, og arbeidsgiver er til stede, er villig til å gjøre jobben, møter opp gang på gang uten nødvendig oppfølging fra Nav, mener jeg også at man bør finne nye mekanismer som gjør det mulig å lempe på det økonomiske kravet overfor arbeidsgiverne, bl.a., slik at Nav tar en større del av regningen.

Med det får jeg komme tilbake i et nytt innlegg senere i dag.

Jeg tar opp de forslagene Fremskrittspartiet har i innstillingen, alene og sammen med Høyre.

Presidenten: Representanten Robert Eriksson har tatt opp de forslagene han refererte til.

Anette Trettebergstuen (A) [10:10:02]: Vi behandler i dag lovendringene og med det oppfølgingen av den IA-avtalen som partene kom til enighet om for snart ett og et halvt år siden.

Staten, arbeidstakerne og arbeidsgiverne er her i landet enige om en forpliktende og detaljert avtale for å gjøre arbeidslivet mer inkluderende. Det er unikt. Treparsamarbeidet gjør at reformer blir iverksatt. Svært få land kan vise til den type forpliktende, langsiktige og ikke minst involverende arbeid på arbeidslivsfeltet. Det er en av de viktigste stolpene i den norske modellen, og IA-avtalen er nok et resultat av det samarbeidet.

Det har gitt oss en ny og forsterket IA-avtale, der vi

nå, for å få ned sykefraværet, gjør mer av det vi har sett fungere tidligere, og vi skal iverksette det tidligere.

Økt bruk av gradert sykmelding vet vi fungerer. Det er bra å holde kontakten med arbeidslivet for dem som kan det. Det er med på å øke sjansene for at man kommer tilbake raskere. Da vi innførte gradert sykmelding, gikk fraværet ned, men det må brukes mer. Nå er det altså blitt utgangspunktet.

Vi stiller også i den nye avtalen sterkere krav til deltakelse fra alle parter. Vi stiller klare krav til arbeidsgiverne om å tilrettelegge ved sykdom og bedre forebygge sykefravær. Arbeidstakerne har en like klar forpliktelse til å bidra, og benytte egen arbeidsevne under sykmelding.

Sykmelders rolle ble helt rettmessig satt under lupen i arbeidet med den nye avtalen. Sykmelder som ikke bidrar i sykmeldingsløpet, som ikke deltar i dialogmøtene, og som på den måten ikke skaffer seg tilstrekkelig informasjon om den arbeidsplassen og det arbeidslivet som pasienten kan eller ikke kan friskmeldes inn i, og hvordan arbeidsgiver står parat eller ikke parat til å ta vedkommende imot, er med på å minske sjansene for riktig oppfølging og realistisk grad av sykmelding. Derfor risikerer også nå sykmelder sanksjoner, der sykmelder ikke samarbeider.

Dette er viktig, for uten skikkelig deltakelse og oppfølging fra arbeidsgiver, sykmelder, arbeidstaker og Nav sammen får ikke tilbakeføringsarbeidet den styrke det skal ha. Derfor er det helt på sin plass med et effektivt sanksjonsregime der deltakelse og medvirkning ikke skjer. Arbeidstaker står på sin side selvsagt i fare for å miste sykepengerne, og arbeidsgiver og lege risikerer nå altså bøter på sin side.

Jeg er veldig glad for at hele komiteen i innstillingen understreker at sanksjoner og bøter selvsagt ikke er noe mål i seg selv. Det vi vil, er at aktørene skal gjøre jobben sin i sykmeldingsløpet, ikke at de skal bøtelegges. Derfor er varslingsreglene før sanksjoner iverksettes, en helt avgjørende del av et sanksjonsregime som vi vil at nettopp skal virke forebyggende.

Komiteen har også merket seg innspillene i høringsrunden rundt sykmelders mulighet til å fritas for deltakelse, og en samlet komité understreker at det som lege å ha et generelt høyt arbeidspress selvsagt ikke er gyldig grunn til ikke å delta i dialogmøtene. Det må foreligge noe som er reelt ekstraordinært, før en kan påberope seg gyldig grunn til ikke å møte. Vi forventer at det sterke signalet plukkes opp, og forskriften er på sin side tydelig på at det nettopp må foreligge noe utenom det vanlige. Det skal ikke kunne tolkes bort.

Det at vi nå gjør mer av det vi har gjort tidligere som har fungert, og at vi iverksetter det raskere, gjør at den nye avtalen kan kalles en nærværs- og aktivitetsreform. Det skinner gjennom at vi har troen på at arbeid også ofte er den beste medisin. Tilrettelegging for kontakt med arbeidsplassen i sykeperioden, framskyndede stoppunkter sammen med klare plikter for alle involverte – ikke minst Nav – med et tilhørende sanksjonsregime er nettopp en klar forbedring og en klar forsterkning av tidligere IA-arbeid.

Vi legger her i dag siste stein i rammeverket på plass.

Nå må jobben begynne for et mer inkluderende arbeidsliv og redusert sykefravær lokalt på den enkelte arbeidsplass landet rundt, der det allerede i dag gjøres enormt mye bra arbeid.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [10:15:04]: Det er jo, som det har blitt sagt, ganske bred enighet i komiteen om at mange av virkemidlene som skisseres i denne proposisjonen, er gode virkemidler. Det er avgjørende at vi har tidlig intervensjon, det er avgjørende at man får tilbud om rehabilitering tidlig, det er avgjørende at man unngår at folk nærmest automatisk får lange sykefravær hvis de kunne vært tilbake på jobb tidligere. Så er det også, som de to tidligere representanter har vært inne på, helt avgjørende at sykmelders ansvar presiseres og klargjøres. Det er selvfølgelig et vanskelig dilemma for mange sykmeldere, for de er på den ene siden ansvarlige overfor sine pasienter og ansvarlige for at pasientene ikke bare får en forsvarlig behandling, men også får en sykmelding dersom det er riktig. Samtidig er det grunn til å tro at det er gått en automatikk i at man gir et visst sykefraværsløp for alle som har bestemte sykdommer, uten at det ligger den nødvendige individuelle betraktning og behandling bak. Og det er en utfordring.

Så er det viktigste sykmelder kan gjøre, også å bidra til at pasienten, eller de som er syke, kommer tilbake til jobb. Det er kanskje det det skorter mest på i dagens system. Det er jo sånn at helsepersonalet har trening i sykmelding. Det er en naturlig del av deres utdanning, men fokuset på hvordan man skal få folk tilbake i arbeid – rett og slett på det å se det friske i folk – har det kanskje vært større mangler i forhold til.

Siden det er i det store og hele ganske bred enighet om mange av disse forslagene, har jeg lyst til å knytte noen betenknninger til det, som også Høyre har presisert i merknadsform. Jeg slutter meg for øvrig selvfølgelig også til de merknadene som komiteens leder hadde med tanke på de forslag og merknader som Høyre og Fremskrittspartiet står sammen om, som først og fremst preges av at vi er noe mer utålmodige og ser grunn til å sette fristene noe tidligere nettopp for å unngå langsiktig sykefravær.

Det har i de foregående ukene vært nok en runde med turbulens og kritikk mot Nav-systemet. Jeg er av dem som er skeptisk til at politikere ved enhver korsvei skal skrike mot systemene – ikke fordi systemene våre ikke har mangler, for det har de, men rett og slett fordi vi også må la reformer få tid til å virke. Derfor er det ikke ofte at Høyre går på denne talerstolen og minner om at vi hadde en annen innretning på Nav-reformen enn den som faktisk kom. Men jeg skal heller ikke bruke mye tid på det nå.

Men det er én ting som har kommet fram i Nav-systemet som Høyre har vært opptatt av lenge, og det er at det er en fare for overbyråkratisering, altså en fare for at systemet blir så stort og rutinene og innrapporteringskravene blir så mange at man glemmer det Nav-reformen egentlig skulle gjøre, nemlig følge opp den enkelte. Utgangspunktet for Nav-reformen var jo ikke en geografisk samlokalisering eller en organisatorisk samlokalisering, det var virkemidler for å få et sy-

stem som var bedre på å følge opp den enkelte bruker.

Jeg er tilhenger av at man skal ha rapporteringsrutiner. Jeg tror det er viktig at man måler og rapporterer, men jeg synes samtidig det er viktig at man ikke stirrer seg blind på å måle innsats. Nav måles i dag ukentlig eller biukentlig på 15–20 forskjellige kriterier. Veldig mange av dem dreier seg nettopp om disse tingene vi diskuterer i dag, hvor mange dialogmøter man har, når dialogmøtene er, etc. etc. Det kan være nødvendig i en overgangsperiode rett og slett for å sikre at man får en kultur også i Nav-systemet for å bidra til at folk kommer raskt tilbake til arbeid. Men på sikt tror jeg det er en mye bedre innfallsvinkel at Nav-systemet, som andre offentlige systemer, måles mer på måloppnåelse og mindre på innsatsen. Det vil si at det er – for å sette det litt på spissen – mindre betydningsfullt nøyaktig hva Nav gjør på det enkelte Nav-kontor. Det avgjørende er hva slags resultater man får. Det er Høyres betenkning. Når vi nå allikevel støtter tiltakene som regjeringen har lagt fram, har det noe med respekten vi har for IA-forhandlingene og det viktige og sentrale arbeidet som partene har der, men også fordi vi tror at disse kravene i en viktig overgangsperiode er viktige for å skape en ny kultur eller videreutvikle en ny kultur både på arbeidsplassene, blant sykmelderne og i Nav-systemet.

Karin Andersen (SV) [10:20:10]: Jeg er i likhet med partene i IA-avtalen overbevist om at hvis sykmeldte blir fulgt opp på en positiv og tett måte, vil man lykkes med at flere kan komme tilbake i arbeid før. Grunnen til at jeg starter sånn, er at jeg tror at det er mer kvaliteten i oppfølgingen som er viktig, og at det skjer på en positiv måte både fra sykmelder og fra Nav og fra arbeidsgiver, enn at det er antall stoppunkter eller sanksjoner som er det aller viktigste virkemiddelet. Vi støtter innholdet i proposisjonen. Det er en oppfølging av IA-avtalen, og jeg tror det er nødvendige tiltak nå. Men samtidig har jeg lyst til å understreke at det av og til i debatten høres ut som om politikere snakker som om bare man har regler og oppfølging nok, så eksisterer nesten ikke sykdom. Men det gjør det.

Jeg mener også at det er for lite oppmerksomhet rundt en del av de gode eksemplene der lokale arbeidsgivere har jobbet bevisst mot å få ned sykefraværet og bevisst for å inkludere mennesker på arbeidsplassen. De lykkes bedre enn andre. Det har noe med at man har en positivitet i forhold til de ansatte og til tilrettelegging, og også til å stole på folk og til å følge opp positivt. Jeg er litt forundret over at ikke flere arbeidsgivere viser større interesse for noen av de forsøkene som har vært gjort med oppfølging av sykmeldte.

Så er jeg nok litt i stuss over – det er ikke er så store forskjeller på regjeringspartiene og opposisjonen i denne saken – noen merknader som følger innstillingen som jeg synes det er grunn til å kikke litt på. Det ene er at opposisjonen samlet sett mener at det langt fra er gode nok økonomiske incentiver, verken for arbeidsgiver eller arbeidstaker, til at man kommer raskt tilbake i arbeid. Jeg er litt i stuss over hva opposisjonen mener med det, særlig når det gjelder arbeidstakerne, og jeg synes det er litt illevars-

lende hvis de nå igjen begynner å snakke om at det skal være karen dager eller andre typer økonomiske sanksjoner overfor folk i sykmeldingsperioden.

Det andre jeg vil peke på, er en merknad der det står at «dagens sykmeldingspraksis ikke fungerer godt nok. Dette kompliseres ytterligere av at sykmelding ikke utelukkende baseres på «objektive» diagnoser» – altså hva som synes på et røntgenbilde eller på en blodprøve. Det er vel grunn til å minne om at opp gjennom historien har det vært ganske mange diagnoser som ikke har latt seg vise på slike prøver. Hvordan man f.eks. skal ha objektive kriterier knyttet til psykisk sykdom, er litt vanskelig for meg å forstå. Jeg synes nok at vi som er politikere på Stortinget, skal overlate til medisinerne å sette diagnosene. En del av det som ikke synes på en prøve, kan faktisk være like mye sykdom som det som synes på en prøve. Det er mange av oss som har fungert fullstendig 100 pst. i arbeidslivet i mange år med en diagnose. Så det er ikke nødvendigvis noe kriterium for å være sykmeldt. Jeg er litt bekymret for denne måten å snakke om syke mennesker på, og også for at man lager et slags klima der en del med diagnoser, som jeg tror har det vanskelig nok i dag, ikke trenger denne mistenkeliggjøringen.

Så er det slik at man nå ønsker å vurdere gradert sykmelding hver gang, og det er jeg enig i. Det kan være fornuftig, men samtidig skal det igjen være en individuell vurdering knyttet til dette både av den sykmeldte og også av hva slags arbeid det er man kan få. Det finnes forskning på dette. Jeg har fått en på mitt bord fra Uni helse i Bergen, som viser at noen av dem som var gradert sykmeldte, faktisk var borte lenger fra jobben enn de andre. Det kan tyde på at hvis man skulle få en praksis der man skyver folk tilbake i arbeid før de er klare, kan man risikere å ende opp med et verre resultat. Så det vil jeg advare litt mot.

Geir Pollestad (Sp) [10:25:28]: Komitelederen og saksordføreren var inne på at vi hadde en bred debatt om dette i det offentlige rom da forhandlingene pågikk. I den senere tid har det vært et offentlig ordskifte om uføretrygd. I begge disse sakene er målet tydelig: Arbeidslinja har vært førende for politikken. Vi ønsker et samfunn med høy yrkesdeltakelse. Det er nødvendig for å finansiere det som med rette er omtalt som brede og sjenerøse velferdsordninger. Det viktigste tiltaket for å få ned tallet på uføre er å øke innsatsen for å forhindre at folk faller ut av arbeidslivet. Så kampen mot langtidsfravær på grunn av sykdom er viktig for å få ned tallet på nye uføre. Det er lettere å hindre at folk faller ut av arbeidslivet enn det er å løfte folk tilbake i arbeid.

Arbeidet mot sykefravær er ikke bare viktig for den enkelte arbeidstaker, men det er i minst like stor grad viktig for virksomhetene og for samfunnet som helhet. Dette er arbeidskraft som både virksomhetene og samfunnet trenger. Derfor er det viktig å få ned langtidsfraværet.

Så kan en spørre seg om hvorfor sykefraværet er høyt i Norge. Det er stabilt, men det er høyt, også sammenliknet med land det er naturlig å sammenlikne seg med, og

det til tross for den innsatsen som er blitt lagt inn for å få ned sykefraværet.

Jeg tror at et av de sentrale svarene er at vi har høy yrkesdeltakelse. Men jeg tror også vi skal være så åpne å si at en av årsakene kan være at vi har fraveket prinsippet om at det skal lønne seg å arbeide. Når en har full lønn ved sykdom, kan det med rette oppfattes som et brudd på arbeidslinja. Dette er for øvrig et brudd som Senterpartiet støtter, dette er et brudd som regjeringspartiene støtter, og dette er et brudd som jeg, i alle fall inntil nylig, har oppfattet at opposisjonspartiene også har støttet. Dette er fordi økonomisk trygghet for den enkelte som blir syk, er viktigere enn de økonomiske incentivene ved å ha redusert lønn under sykdom. Men, som også representanten Andersen var inne på, oppfatter jeg i denne saken at det kanskje er noen nye takter fra opposisjonspartiene, Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. De skriver i innstillingen:

«Det er også grunn til å minne om at det langt fra er gode nok økonomiske incentiver for arbeidsgivere og arbeidstakere til å få sistnevnte raskt tilbake i arbeid.»

Det er jo beundringsverdig at man presiserer at det er arbeidstakerne som skal tilbake i arbeid, men denne merkningen gir grunn til uro. Jeg stiller spørsmålet om vi her ser en katt som er på vei ut av sekken, for hva kan menes med økonomiske incentiver for å få folk tilbake til arbeid utover karensdager og kutt i lønn ved sykdom? Det håper jeg at representantene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti kan klargjøre i denne debatten.

For øvrig støtter Senterpartiet de tiltakene som partene har blitt enige om. Dette er nok ikke siste kapittel i kampen mot sykefraværet. Det er i alle fall et godt steg videre, og Senterpartiet støtter også regjeringens oppfølging av den avtalen som partene har inngått.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [10:29:34]: Dette er en interessant sak sett i lys av den uføremeldingen som kom for godt over en uke siden, fordi dette er noe av grunnlaget som kan legges for å unngå at mennesker havner så langt ut at de blir støtt varig ut av arbeidslivet, og, som flere har vært inne på, er det en oppfølging av IA-avtalen som ble inngått for over ett år siden.

Det er bred enighet om at IA-avtalen ikke har gitt de ønskede resultatene. Sykefraværet er redusert litt, men ikke nok. Tettere oppfølging fra arbeidsgiver under sykdom gir en bedre tilknytning til arbeidslivet, og sterkere tilknytning til egen arbeidsplass er nødvendig for at man skal komme tilbake til jobb. «Tettere oppfølging», men også «tidligere innsats» er stikkord. Langtidssykefravær øker sannsynligheten for varig utstøting fra arbeidslivet.

Tre måneder etter at sykmeldingsperioden var over, var det kun 20 pst. som var i jobb igjen, sier NOU-en Arbeid for helse, fra 2010. 15 måneder etter at de ble sykmeldt, var altså situasjonen for dem som ble spurt, at 20 pst. var uføre, 60 pst. gikk på arbeidsavklaringspenger e.l., og kun 20 pst. var tilbake i jobb. Det illustrerer hvor krevende det er å komme tilbake i arbeidslivet etter et langtidssykefravær – og det illustrerer også hvor viktig det er med tidlig innsats. For selv om SVs Karin Andersen

påpeker at det alltid vil være sykdom, er det sånn at hvis en klarer å komme med tidlig innsats og komme med tett oppfølging for dem som har en mulighet for å komme tilbake, vil det styrke deres mulighet for å komme tilbake. Og det er det som er poenget.

En annen undersøkelse som er utført av Arbeidsmiljøinstituttet, viste at én av fire er helt eller nesten sikre på at de vil være utenfor arbeidslivet om fem år – 600 000 er altså helt eller delvis sikre på at de er ute av arbeidslivet om fem år. Halvparten av denne gruppen har vært sykmeldt i to måneder eller mer de siste fem årene. Det illustrerer også hvor viktig tett oppfølging er. Dette er en gruppe der det helt sikkert er mennesker som kommer til å gå ut, og som sannsynligvis skal gå ut fordi de ikke klarer mer, men det viser hvor viktig det er å gjennomføre dialogmøter og ha tett oppfølging, tidlig innsats og god dialog med arbeidstakeren for iallfall å holde dem litt i arbeid hele veien.

Et annet poeng med det er jo at selv etter en relativt kort sykmeldingsperiode er det mange som er usikre på om de klarer å komme tilbake igjen til arbeidslivet. Og her tror jeg at bruken av gradert sykmelding og tettere oppfølging fra arbeidsgiveren forhåpentligvis vil kunne føre til at de har en viss tilknytning til arbeidsplassen, som igjen kan føre til at de kan klare å stå lenger i arbeid. Derfor er det også behov for å forplikte både arbeidsgiver, arbeidstaker og sykmelder når det gjelder oppfølging. Derfor er det positivt med stoppunktene.

Riksrevisjonens analyse av Nav har tidligere vist at det er store forskjeller fra fylke til fylke – fra 20 pst. til 60 pst. – når det gjelder hvorvidt dialogmøter gjennomføres.

For Kristelig Folkeparti er det viktigst at dialogmøtene gjennomføres. Derfor støtter vi regjeringens forslag til tidspunkt for dialogmøtene og ikke Høyres og Fremskrittspartiets ønske om å få det tidligere. Vi har først og fremst et ønske om at det skal gjennomføres. Derfor er vi også glade for at regjeringen følger opp det som var intensjonen i Kristelig Folkepartis forslag de siste årene, nemlig sterkere økonomiske virkemidler for å få til en god oppfølging av IA-avtalen. For nå tror jeg dette vil bli prioritert.

Vi viser til forslagene i statsbudsjettet for 2011 der vi har fremmet en litt annen innretning og en endring av finansieringen av sykelønnsordningen. Vi er som sagt glade for de sanksjonene som nå kommer fra regjeringen, men vi tror at medfinansiering ville ansvarliggjort partene enda mer. Uansett er det signalene som gjelder, og poenget er at dialogmøtene skal gjennomføres. Vi håper at det blir effekten av det som blir vedtatt i dag.

Til slutt vil jeg også komme innom en undersøkelse som er blitt referert i uføremeldingen. Halvparten av de spurte legene har latt seg overbevise av pasienten, selv om det gikk på tvers av deres egen medisinske vurdering – altså halvparten av sykmelderne. Det viser at praksisen for sykmeldingene er viktig, og det er viktig å styrke opplæring av sykmelder. Det er et punkt som en samlet komité har gått inn for, og som Kristelig Folkeparti er glad for.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [10:34:35]: Sykefravær er uheldig for den enkelte arbeidstaker, for virksomheten og for samfunnet generelt. Alle er tjent med et redusert sykefravær. Stortinget behandler derfor i dag regjeringens forslag til endringer i reglene om arbeidstakers, arbeidsgivers, Arbeids- og velferdsetatens, og sykmelders plikter i sykefraværsoppfølgingen. Forslagene er en følge av IA-avtalen med tilhørende protokoll. Avtalen ble inngått mellom regjeringen og partene i arbeidslivet i februar i fjor og er ett av flere tiltak for å nå IA-avtalens mål om et betydelig redusert sykefravær.

Det er allmenn enighet om at det er viktig med tidlig oppfølging og dialog når arbeidstaker blir syk. For å sikre dette foreslår regjeringen nå å fremskynde fristene for arbeidsgiver til å følge opp sine sykmeldte arbeidstakere gjennom oppfølgingsplaner og dialogmøter.

Jeg ser at et mindretall i komiteen mener at også fristen for det såkalte dialogmøte 2 bør fremskyndes til 16 ukers sykmelding. Jeg vil i den forbindelse påpeke at partene i IA-avtalen var enige om å beholde dagens frist på 26 uker. Jeg vil videre vise til at det er en sistefrist vi snakker om. Dersom en av partene krever det, skal møtet holdes tidligere.

For de fleste sykmeldte er aktivitet mer helsefremmende enn passivitet. Regjeringen ønsker derfor å legge til rette for økt bruk av gradert sykmelding. Gjennom gradert sykmelding opprettholdes kontakten med arbeidsplassen, og den sykmeldtes restarbeidsevne kan nyttiggjøres. Regjeringen mener dette vil bidra til å forebygge utstøting fra arbeidslivet og øke inkluderingen.

I en slik sammenheng er det viktig at sykmeldende lege har god kjennskap til oppfølgingsplaner og dialogmøter, slik at alle muligheter for bruk av gradert sykmelding blir vurdert. Derfor foreslås det nå at sykmelder skal få tilsendt oppfølgingsplanen fra arbeidsgiver på et tidlig tidspunkt og i større grad selv delta i dialogmøtene.

Regjeringen mener at myndighetenes oppfølging av de ulike aktørene først og fremst bør bygge på dialog og positive virkemidler. Erfaringene viser imidlertid at det også er behov for en mer aktiv oppfølging av aktører som ikke gjennomfører lovens minstekrav til sykefraværarbeid. Regjeringen mener at hensiktsmessige og balanserte reaksjoner er nødvendig for å støtte opp under regelverket og de positive virkemidlene og legger fram forslag til bestemmelser om dette. Helt konkret foreslås det at arbeidsgiver og sykmelder kan ilegges gebyr ved manglende overholdelse av pliktene i sykefraværarbeidet. Arbeidstakere som ikke bidrar slik loven krever, kan på sin side risikere stans i sykepengeutbetalingene.

Et mindretall i komiteen foreslår at gebyr overfor arbeidsgiver i forbindelse med det første dialogmøtet ikke skal overstige 5 000 kr, mot 10 000 kr i regjeringens forslag. Jeg vil for det første understreke at gebyrnivået må være så høyt at det faktisk understøtter betydningen av en god sykefraværsoppfølging. Arbeidsgiver skal dessuten alltid få et varsel med mulighet til å rette opp før et eventuelt gebyr gis.

Jeg ser også at det er noen av komiteens medlemmer som mener at legene slipper for lett unna i regjeringens

forslag. Selv om det er arbeidsgiver og arbeidstaker som er – og fortsatt skal være – hovedaktørene i sykefraværarbeidet, er utvilsomt også legenes deltagelse i denne prosessen svært viktig. Reaksjonene vi foreslår i dag, er tilpasset dette. Regjeringen har også hatt en god dialog med Legeföreningen for å sikre fullgod oppfølging framover.

Med regjeringens nye forslag til regler får Nav i oppgave å følge de ulike aktørene tettere enn i dag. Regjeringen er klar over faren for overbelastning av Arbeids- og velferdsetaten. Det er derfor viktig at vi utformer reglene slik at de i praksis kan følges opp. Regjeringen mener forslagene til nye regler overfor sykmelder ivaretar dette viktige hensynet.

Avslutningsvis vil jeg understreke at målet ikke er reaksjoner og sanksjoner i seg selv. Det viktigste er å få innarbeidet en oppfølgingskultur hvor godt sykefraværarbeid blir en selvfølgelig del av virksomhetenes – og legenes – hverdag. En god og relevant sykefraværsoppfølging er en viktig forutsetning for et redusert fravær og et mest mulig inkluderende arbeidsliv.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Laila Marie Reiertsen (FrP) [10:39:10]: Cirka 71 000 står i arbeidsløysøk. Disse har Nav som ein slags arbeidsgjevar, også i ein eventuell sjukmeldingsperiode. Er ministeren sikker på, og garanterer ho, at desse blir følgde opp av Nav også når dei er sjuke? Jamfør denne saka òg i IA-arbeidet generelt.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [10:39:34]: Hvis jeg forstår spørsmålet riktig, dreier det seg om hvordan man følger opp syke personer som går på dagpenger. Er det det som er spørsmålet?

Da må jeg rett og slett bare si at jeg ikke kan gi noe eksakt svar på hvordan det arbeidet skjer i dag, hvordan Nav følger opp dette, så det må jeg komme tilbake til med en skriftlig redegjørelse.

Robert Eriksson (FrP) [10:40:06]: Vi er avhengige av både at arbeidsgiverne gjør sin jobb, at legene gjør sin jobb, og at arbeidstakeren er motivert for å komme tilbake til arbeidslivet. Det er en rekke ting som må på plass for at man skal lykkes med å få ned sykefraværet. Man er også helt avhengig av at Nav virker optimalt og gjør jobben sin hvis man skal lykkes med dette arbeidet.

Så er det noen grupper som havner utenfor, bl.a. de psykisk syke – i mange tilfeller på grunn av en lettere psykisk lidelse. I dag er en av de store utfordringene og problemene at de ikke har gode nok tilbud om bl.a. arbeidstrening og oppfølging i den situasjonen. Vil statsråden ta nødvendige initiativ for å legge til rette for at vi får flere arbeidsmarkeds plasser rettet mot psykisk syke, som er sykmeldt, for at de på en kjappere måte skal kunne komme tilbake til arbeidslivet?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [10:41:04]: Spørsmålet dreier seg om hvordan man vil følge opp en særlig gruppe sykmeldte, dem med psykiske sykdommer. I ut-

gangspunktet legger vi opp til at vi skal behandle psykisk syke på samme måte som man behandler andre med fysiske sykdommer – at ønsket om en tettest mulig og god oppfølging så tidlig som mulig av Nav, lege og arbeidsgiver er virkemidlet også overfor denne gruppen. Så kan vi selvfølgelig også diskutere hvordan man skal tilrettelegge arbeidsmarkedstiltakene mer for psykisk syke, men det vil i utgangspunktet være for personer som er ute av arbeidslivet. Det viktigste er jo å holde folk i arbeidslivet og følge dem opp der og da.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [10:42:00]: Under IA-avtalen kom det en åpning for at arbeidsgivere kunne få et større finansieringsansvar ved langtidssykefravær. Det var flere arbeidsgiverorganisasjoner positive til, og arbeidstakerorganisasjonene var positive. Det ble også lansert forskjellige modeller for å få det til. Statsråden har tidligere sagt at bøygen, altså det som gjør at vi ikke får dette til, er datasystemene hos Nav. Kan statsråden si noe om når man eventuelt kan få på plass et system som gjør det gunstigere eller bedre for arbeidstakerne og arbeidsgiverne gjennom et større langtids finansieringsansvar?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [10:42:43]: Jeg tror vi kan være enige om at å gi arbeidsgiver et større ansvar for langtidsfraværet nok vil stimulere til at arbeidsgiver også i større grad legger til rette for å få ned den biten, som jo er den bekymringsverdige biten. Så jeg kan understreke at jeg er også veldig opptatt av at vi skal følge opp det. Men nettopp knyttet til den debatten vi har hatt om Nav, og mange av de bekymringene som også opposisjonen er opptatt av knyttet til dette arbeidet, at Nav må gjøre jobben sin, var det min og regjeringens vurdering at det å gjøre det som lå i ekspertutvalgets forslag, rett og slett ville være en stor belastning for Nav nå. Det kan jeg dokumentere godt i en annen sammenheng.

Vi jobber nå med den såkalte KS1-vurderingen, for å få på plass dette store, nye datasystemet. Pengene skal være på plass. Jeg har herfra vært veldig tydelig på at det ikke er pengene det skal stå på, men dette må planlegges godt og nøye. Tidfesting har jeg kommet med i mitt brev til Riksrevisjonen i fjor. Jeg har da sagt at vi nærmer oss nok slutten av dette tiåret før man har hele systemet på plass, men dette vil nok suksessivt kunne komme på plass – så noe tidspunkt får du ikke akkurat nå.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [10:43:56]: En av de bekymringene som jeg hadde forberedt meg på før proposisjonen kom, var et av poengene som representanten Reiertsen tok opp i spørsmålet i stedet, nemlig de arbeidstakerne som ikke har arbeidsgiver. I den nevnte rapporten kritiserer Riksrevisjonen også oppfølgingen av de arbeidstakerne. Når man snakker om å få til tidlig innsats, tett oppfølging, er det vanskelig for de arbeidstakerne som ikke lenger har en arbeidsgiver. Og når man også snakker om å prøve å få dem tilbake i arbeid, er det ekstra utfordrende for de menneskene som ikke har en jobb å gå tilbake til, og dermed ikke kan gå gradvis inn på samme måte som andre.

Jeg respekterer at det ikke er så lett å gi konkret svar på det spørsmålet som ble stilt i stedet, men jeg vil gjerne utfordre statsråden på om man tenker på å gjøre noen spesielle grep for å kunne fange dem opp på en bedre måte – ved ulike tiltaksplasser, eller hva det enn kan være.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [10:44:54]: Jeg svarte på dette spørsmålet i forbindelse med kontroll- og konstitusjonskomiteens behandling av Riksrevisjonens merknad til Navs sykefraværarbeid, og det jeg da nettopp var opptatt av, var gruppen arbeidstakere som ikke har arbeidsgivere, og som man derfor må gjøre noe spesielt med. Så viste jeg til at man er i gang med å se på hvordan man skal følge opp dette, men vi har altså ikke kommet så langt at jeg nå kan gi noen konkret tilbakemelding. Jeg lover imidlertid å komme tilbake til Stortinget på egnet måte når vi har fått videreutviklet det arbeidet vi skal gjøre nettopp for den gruppen. Jeg var veldig tydelig på at det er en gruppe som i dag nok ikke får en riktig behandling, og at vi nå skal se særlig på den gruppen.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

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

Steinar Gullvåg (A) [10:45:53]: Først tre erfaringer fra et nylig avlagt komitébesøk i Nederland, nemlig at tidlig innsats er avgjørende for fraværutviklingen, at ansvarliggjøring av arbeidsgiver er svært viktig for å forebygge og hindre langvarig fravær, og at en aktiv bedriftshelsetjeneste er en forutsetning for tidlig innsats. Nå må vi selvsagt erkjenne at det er forskjell på det nederlandske velferdssystemet og det norske, og jeg vil på ingen måte anbefale den utstrakte privatiseringen av sykdom som har funnet sted i Nederland. Likevel er det altså elementer i det hollandske systemet som noen mener bør overføres til Norge.

Vi har hatt en diskusjon om arbeidsgivers rolle i fraværarbeidet, først og fremst knyttet til arbeidsgiverperioden, men også i forhold til arbeidsgivers ansvar for den sykmeldte gjennom fraværperioden. Denne proposisjonen handler også om det siste. Men jeg må tilstå at jeg gjerne skulle sett fjeset på John G. Bernander om vi plutselig foreslo at arbeidsgiverperioden skulle utvides til to år, altså som i Nederland. Det interessante med den innstillingen som vi nå behandler, er i og for seg ikke overbudsforslagene fra opposisjonen i kategoriene «for tidlig» og «for sent», men at Høyre og Fremskrittspartiet åpenbart tenker i hollandsk retning når de understreker behovet for å utvide arbeidsgivers økonomiske ansvar for langtidsfravær, og nærmest i samme åndedrag klager over legenes lemfeldige sykmeldingspraksis.

Her er vi ved kjernen av den velferdspolitikken som de to partiene trekker opp fram mot stortingsvalget i 2013. De mener at vårt høye sykefravær egentlig er utslag av dårlig arbeidsmoral, at arbeidstakerne en masse utnytter en altfor sjenerøs fraværordning, at fravær i stor grad er synonymt med fridager, og at legene sykmelder nærmest for et godt ord. Ja, Fremskrittspartiet hevder like godt at misbruket av

sykepenger er så stort at IA-avtalens mål om 20 pst. reduksjon i sykefraværet ville vært nådd om det ikke hadde vært for det altfor omfattende sykefraværet. Høyrepartienes logikk, som de beklageligvis deler med visse sosialøkonomiske miljøer her til lands, tilsier følgelig at sykefraværsordningen nå må strammes inn, og at arbeidstakerne og arbeidsgiverne må betale sin del av sykefraværet.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [10:49:11]: Jeg er enig med representanten Gullvåg i at det er viktig med en god bedriftshelsetjeneste. Jeg vil faktisk anbefale representanten Gullvåg å bruke den også, for f.eks. å få sjekket hørselen sin. For Høyre har med jevne mellomrom i alle slike debatter sagt klart og tydelig fra om at det å gjøre om debatten om sykefravær til et spørsmål om privat arbeidsmoral er en avsporing. Det gjentar jeg mer enn gjerne nå også.

Det er to ting jeg har lyst til å kommentere. For det første er det spørsmålet om objektive sykmeldinger eller ikke. Rundt de aller fleste forholdene som har kommet fram, er det ganske bred enighet – selvfølgelig finnes det unntak, har du knekt ryggen f.eks., tror jeg de aller fleste vil være enige om at objektivt sett har du knekt ryggen, og det betyr at du i hvert fall må holde sengen en periode. Om det er fram til valgkampen eller ikke, er det ingen av oss som skal vurdere. Men for veldig mange andre sykdommer, lidelser, er det ikke slik at man kan si at du objektivt sett, basert på et eller annet skjema, må være borte så og så lenge. Nettopp fordi det er slik som representanten Trettebergstuen sa, at arbeid også gjør folk friske, er det viktig å ha for seg at den individuelle behandlingen og den individuelle vurderingen av den enkelte sykmeldte er helt avgjørende. Men det betyr også at vi må bort fra den tanken at det finnes en objektiv diagnose som legene i alle tilfeller kan stille, og hvor det også finnes en objektiv fasit på hvor lenge man skal være borte.

Den andre tingen jeg har lyst til å kommentere, er dette med arbeidstakere og arbeidsgivers ansvar for sykepengefinansiering. Arbeidsgivers sykepengefinansiering er det jo enighet om – dette har IA-partene tatt opp, statsråden sier at hun er enig i det, og det kan også være et godt bidrag for å få en større motivasjon for mange bedrifter og mange offentlige etater for å holde folk lenger i arbeid. Når det gjelder arbeidstakers økonomiske incentiver, er jo ikke de til stede. Det er en objektiv sannhet – slik er det. Vi har 100 pst. lønn under sykdom, og det er dermed en konstatering av at det i dagens system ikke er noen økonomiske incentiver for arbeidstaker til å gå tilbake.

Nå er det også slik at Høyre i sitt innværende program heller ikke har foreslått det. Vi foreslår heller ikke å redusere sykelønnsutbetalingen i våre alternative budsjetter. Men det er jo merkelig at man ikke skal diskutere også arbeidstakers økonomiske incentiver når man diskuterer arbeidsgivers økonomiske incentiver.

Robert Eriksson (FrP) [10:52:14]: Uten å gjenta det representanten Røe Isaksen sa: Det er hørt og sagt, og jeg kommenterer ikke det noe nærmere. Men jeg stiller meg bak de kommentarene som er kommet fra ham.

Det er to ting jeg har lyst til å trekke fram. Det ene er det Gullvåg sa om at Fremskrittspartiet hevder at IA-avtalens mål kunne ha vært oppnådd hvis man hadde begrenset trygdemisbruket og ikke hadde misbruk av sykefraværet. Dette er ikke noe Fremskrittspartiet hevder, det er noe som kom frem under høringene om saken i komiteen. Det er noe som også kommer frem i en rapport fra Proba, og det er den vi viser til når det gjelder de utsegnene som viser at 6–8 pst. av sykefraværet er relatert til misbruk. Jeg synes det er en debatt en må ta. Jeg tror ingen av oss her i denne salen er tjent med, eller ønsker, at man skal utnytte norske velferdsløsninger, at man skal ha et misbruk av dem. Jeg tror alle sammen er enige om at det vil være med på å undergrave våre gode ordninger, og er det noe vi ønsker, er det gode ordninger for dem som trenger dem. Da kan man heller ikke akseptere misbruk. Dette er en debatt som Fremskrittspartiet ønsker å ta, og en debatt som vi mener det er viktig at man tar.

Når det gjelder det jeg stilte spørsmål om i replikken til statsråden: Det er nå engang sånn at veldig mange unge sliter med lettere psykiske lidelser. Jeg er enig i at man skal ha tidlig innsats, og man skal ha innsats på arbeidsplassen. Mange av dem jobber ikke i IA-bedrift, men jobber i andre bedrifter. Man kan si at de som ikke jobber i IA-bedrifter, også skal ha tidlig innsats på sin arbeidsplass, men så vet vi fra forskningen, vi vet fra rapportene fra Mental Helse, at en god del av de samme personene frarådes å være på sin arbeidsplass under sykdommen sin. Kanskje er det arbeidsplassen som er årsaken til at lidelsen har blusset opp. Da er det mitt poeng at det må være viktig å ha tiltak som gjør at de ikke blir passivisert, men at man heller får et tilbud med aktivitet knyttet til arbeidstrening, knyttet til arbeidsmarkedstiltak for psykiske lidelser. Vi har hatt mange flotte tilbud innenfor bl.a. grønn omsorg – som dessverre har blitt nedprioritert de senere årene – som kunne ha vært med på å hjelpe veldig mange tilbake til arbeidslivet på et tidligere tidspunkt. Dette skulle jeg ønske man kunne ha satset mer på.

Det er mitt budskap når det gjelder psykiske lidelser, spesielt når vi vet at det er psykiske lidelser som er skyld i at seks av ti under 40 år er på varig uføretrygd. Mange av dem kommer fra arbeidslivet, så det er viktig at man ser sammenhengen her.

Vigdis Giltun (FrP) [10:55:27]: Statsråden understreker at det er viktig å følge opp dem som er sykmeldte. Det er også viktig kanskje spesielt å følge opp unge mennesker som er ledige, for at de skal komme tilbake i arbeid.

Jeg har et eksempel, med et spørsmål jeg stilte statsråden: En ung konditor på 26 år var dessverre blitt allergisk mot mel og vann. Han var midt i en sykmeldingsperiode og ba om omskolering. Det fikk han ikke hos Nav. Det svaret jeg fikk fra statsråden, var at han fikk bare forholde seg til Nav. Han kunne ta en jobb som telefonselger. Det er det tilbudet man gir til unge mennesker som har tatt en fagutdanning, og som ikke får en ny sjanse i livet. De får heller ikke en ny mulighet til fagutdanning, for de har brukt opp sin skolemulighet. Jeg håper at statsråden også ser på de tilfellene hvor unge mennesker blir sykmeldt og

må over i annet arbeid, at de ikke må forholde seg til sånne svar fra Nav i fremtiden.

Så tok jeg ordet for å komme inn på den nederlandske ordningen, som Gullvåg også var inne på. Som vanlig tar Gullvåg bare ut enkeltbiter av det som blir presentert – de bitene som passer Arbeiderpartiet veldig bra. Det som ble understreket i Nederland, var at det nytter ikke å ta enkelte biter, her måtte man ta hele pakken for at den skulle virke. Og det å ta hele pakken betyr bl.a. at arbeidsgiver skal betale sykepenger i to år. De har en sykelønnsordning som er enda bedre enn den norske – en sykelønnsordning på to år, som vi også burde se etter – en sykelønnsordning som vil være helt nødvendig for mange. Men det han glemte å si, var at fastlegene ikke sykmelder. Det er ikke noe som heter sykmelding. Det er bedriftslegen, The Company Doctor, som avgjør hvor lenge, og om, arbeidstakeren skal være hjemme fra jobb. Det er en vesentlig del, og den glemte Gullvåg. Det kom også fram at arbeidstakere som ikke fulgte opp det bedriftshelsetjenesten sa, ikke fikk sykepenger. Det er også en vesentlig ting. Man må altså ta hele pakken. Hvis man gjør det, kan man kanskje få det resultatet man fikk i Nederland, hvor sykefraværet var halvert i løpet av åtte år, og hvor antallet uføre var redusert med 70 pst. Disse skrittene ønsker man ikke å ta her ennå, men man må kanskje se litt i retning av det man har gjort i Nederland, ikke bare plukke fra den ene siden, men se hva som kan virke sammen.

Det er ingen tvil om at veldig mange blir uføretrygdet uten at de er arbeidsuføre. Det fikk vi også høre i Agder, hvor arbeidsmarkedet i nærområdet betyr mye for om den enkelte kommer i jobb eller ikke. Det avgjørende er altså ikke nødvendigvis den enkeltes helsesituasjon, men arbeidsmarkedet. Der ligger det mye skjult ledighet. Det ville jo vært bedre om disse kunne opparbeide nye arbeidsplasser, eller komme til et sted hvor de fikk jobb. For de er ikke nødvendigvis for syke til å jobbe. Her har vi noe vi må jobbe videre med, for det er meningsløst at så mange som i dag går hjemme og ikke er i arbeidslivet når de er i arbeidsfør alder.

Karin Andersen (SV) [10:58:43]: Det denne saken i hovedsak handler om, er det statsråden sa, nemlig å etablere en god oppfølgingskultur for sjukmeldte, både hos lege, på arbeidsplass og i Nav. Det er det dette handler om, mye mer enn om ulike typer sanksjoner eller akkurat hvilken uke det er man skal inn på et møte.

Jeg synes det siste innlegget vi hørte fra Fremskrittspartiet her, er et eksempel på hvordan man sparker i alle retninger og ikke helt vet hva man vil. Først kommer det et eksempel om en som blir tilvist et arbeid, men som ikke skal ta det, og så kommer det på slutten et innlegg som er helt motsatt, og da er det også helt galt. Problemet er at vi faktisk må ha et arbeidsliv som også aksepterer mennesker med helseproblemer. Hvis man skal se på gode eksempler, er Mandal kommune et slikt eksempel. I den kommunen, hvor Fremskrittspartiet har ordføreren, får folk lov til å sjukmelde seg sjøl et helt år, og de har fått sykefraværet ned. Det handler om god oppfølgingskultur – ikke noe annet – og en arbeidsgiver som er villig til å tilrettelegge,

slik at folk faktisk kan være på jobb selv om de er litt syke. Sånn er det ikke alle steder. Når jeg flere ganger har blitt spurt om det er for lett å bli sjukmeldt, sier jeg: Ja, det er for lett å bli sjukmeldt og bare få en resept, og ikke få god oppfølging verken fra lege, fra Nav eller fra arbeidsgiver. Slik oppfølging håper jeg vi nå kan begynne å etablere.

Så synes jeg det er interessant at høyresida nå slipper katta ut av sekken og sier at de faktisk ønsker å gjøre noe med sjukelønnsordningen. Men det som kanskje er litt merkeligere, er innlegget fra Høyre, der man først antyder at legenes bruk av standardiserte sjukmeldinger er et problem. Samtidig viser de til Sverige, der det nettopp er det systemet som er innført. Jo da, de har nok fått sykefraværet litt ned, men de har også fått vesentlig mange flere mennesker utenfor arbeid og på sosialhjelp. For å si det slik: Det blir ikke flere friske folk ved å få enda flere på sosialhjelp. Så jeg tror nok at det systemet vi må beholde, er at det er disse dialogmøtene som skal avgjøre hvordan man skal gå fram, knyttet til den enkelte, og ikke knyttet til en spesiell diagnose som tilsier så og så mange ukers sjukmelding, for det kan være helt forskjellig fra individ til individ og fra arbeidsplass til arbeidsplass hvorvidt det er mulig å komme tilbake.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:01:57]: Jeg ønsker bare å kommentere litt kort Robert Erikssons innlegg vedrørende unge mennesker med psykiske lidelser, og arbeid.

Jeg tror det er veldig viktig at man også overfor denne gruppen er veldig tydelig på at oppfølgingen skal skje innenfor det ordinære systemet, som vi nå etablerer knyttet til oppfølging av sykefravær. Det ble bl.a. nevnt at i noen tilfeller er det ikke bra for dem å være på jobben, for jobben kan være problemet. Vi vet at store deler av veksten når det gjelder sykefravær, nettopp er psykisk sykdom, og jeg tror at hvis vi sier at det viktigste er å etablere noe utenfor arbeidsplassen for de gruppene, kan det bære galt av sted. Det betyr ikke at jeg ikke tror at det noen ganger er viktig, men hvis det er noe med arbeidsplassen som gjør at man ikke kan jobbe der, må vi gjøre noe med arbeidsplassen. Det er noe av det vi prøver å gjøre nå, nettopp ved at alle disse forskjellige gruppene skal jobbe sammen. Det tror jeg er veldig grunnleggende å ha med seg.

Så til dette som jeg har vært inne på litt tidligere, som gjelder sykmeldte uten arbeidsgivere. Jeg har i et styringsbrev til Nav bedt dem særskilt se på den gruppen. Men som jeg sa, skal jeg komme tilbake til hvordan Nav konkret følger opp dette. Men Nav er altså i gang med å se på det.

Proba-rapporten om misbruk av sykepenger opptar også meg veldig mye. Jeg er veldig opptatt av den problemstillingen. Jeg tror vi må være klar over at de tallene som har kommet fram der, nok ikke er tall man skal sette tre streker under fordi det er en antakelse av hva Nav-ansatte vil tro. Men jeg kommer til å iverksette særlige tiltak knyttet nettopp til dette, for dette er veldig viktig.

Helt til slutt til sanksjonene, som også representanten Andersen var inne på. Det dreier seg om å lage en oppfølgingskultur. Ingen i salen har vært opptatt av dette, men jeg er veldig opptatt av dette, så jeg vil få lov til å si dette.

Jeg er opptatt av at vi må være helt tydelige på å få god praktisering av disse sanksjonene. Det må oppleves som rett og rimelig, og det må oppleves som at de praktiseres likeartet i landet. Derfor kommer vi til å etablere ett sted som følger opp de enkelte vedtakene, slik at man ikke får ulik praksis på dette. Det kommer til å bli laget egne retningslinjer for hvordan disse sanksjonene skal praktiseres. For det er helt grunnleggende at det ikke er den gode vilje, men vanskelige forhold som skal sanksjoneres. Det er den manglende kulturen med å følge opp, og det manglende ansvaret man har for å være sykmelder, for å være sykmeldt og for å være arbeidsgiver.

Helt til slutt er det noen som har etterlyst: Hva med Nav, når Nav ikke gjør jobben sin? Jeg tror vi alle som har hørt debatten i det siste, og som leser Riksrevisjonens rapporter, vet at Nav får beskjed når de ikke gjør jobben sin. Å begynne å lage økonomiske sanksjoner overfor en offentlig etat, mener jeg vil være feil vei å gå.

Steinar Gullvåg (A) [11:05:15]: I debatten om sykefraværet har jeg hørt mange innlegg fra høyresiden. Mange av de innleggene – de fleste av dem som Kristin Clemet har holdt – har dreid seg om arbeidsmoral. De har dreid seg om arbeidstakere som «går og sykmelder seg», og det har dreid seg om legers sykmeldingspraksis i den forstand at de sykmelder folk som ønsker å bli sykmeldt, underforstått at det ikke er grunnlag for det. Dette er også en debatt om moral.

Nå forstår jeg at representanten Røe Isaksen ikke vedkjenner seg denne debatten. Jeg registrerte at komitélederen, Robert Eriksson, heller ikke vedkjente seg noen slike synspunkter. Men hva er det da de mener når de ønsker seg større incitament for at både arbeidsgiver og arbeidstaker skal la være å sykmelde seg så ofte som de gjør, altså for å få redusert sykefraværet? Hva slags tiltak er det de ønsker, hvis det ikke er å øke arbeidsgiverperioden, hvis det ikke er å stramme inn på gjeldende praksis? Jeg synes de må redegjøre for hva de egentlig mener, hvis det er andre ting enn dette som de reflekterer over. Jeg for min del ønsker å slå fast at dagens sykelønnsordning står og faller med stortingsflertallet etter valget i 2013. En regjering med grunnlag i Høyre og Fremskrittspartiet vil endre sykelønnsordningen, akkurat som i Sverige. De vil endre arbeidsmiljøloven med den konsekvens at trepartssamarbeidet som ligger til grunn for IA-avtalen, da vil opphøre. Det er den beskjeden som høyrepartiene i dag gir til arbeidstakerorganisasjonene, til arbeidsgiverne og ikke minst til velgerne.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 4410)

Sak nr. 2 [11:08:10]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om pensjonar frå statskassa (Innst. 367 S (2010–2011), jf. Prop. 108 S (2010–2011))

Karin Andersen (SV) [11:08:37] (ordfører for saken): Saken handler om pensjoner gitt direkte fra statskassen, og det er en enstemmig innstilling. Men jeg har bare lyst til å understreke at komiteen enstemmig nå sier at man bør vurdere alternative løsninger for disse gruppene, og at vi regner med at regjeringen vil følge opp det på en god måte framover, slik at vi kan få et litt annet og litt mer oversiktlig system enn det vi har i dag. Det er ikke store summer vi snakker om. Det er rimelig at disse personene får pensjon, men systemet er litt uoversiktlig i dag. Derfor er jeg glad for at de signalene vi har fått fra regjeringen, er at den ønsker å følge denne henstillingen fra Stortinget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 4413)

Sak nr. 3 [11:09:38]

Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Vigdis Giltun, Laila Marie Reiertsen og Kari Kjønås Kjos om endringer i folketrygdloven (en likestilt finansieringsordning av førerhunder og servicehunder) (Innst. 368 L (2010–2011), jf. Dokument 8:128 L (2010–2011))

Presidenten: Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Første taler er Anette Trettebergstuen. Presidenten antar at Trettebergstuen holder innlegg for sakens ordfører.

Anette Trettebergstuen (A) [11:10:44]: Det stemmer, president.

Arbeids- og sosialkomiteen har jobbet forholdsmessig mye med hund de siste årene. Vi vet alle at hunden er menneskets beste venn, og jeg vil litt spøkfullt, men også litt alvorlig, si at arbeids- og sosialkomiteen må være servicehundens beste venn.

Vi vet alle at det er forskningsmessig medisinsk bevist hvilken effekt hunder har på folk – mot ensomhet, mot depresjon og angst, eller mot overvekt. Vi har alle besøkt senildementposter på sykehjem der besøkshunder er til stor glede for pasientene. Vi har assistansehunder, vi har selvfølgelig førerhunder for blinde og svaksynte, og vi har servicehundene som bidrar til økt livskvalitet for folk. Det er derfor ikke noe rart at hele komiteen og alle partier engasjerte seg og stilte opp for å få servicehundprosjektet

på skinner da det var i vanskeligheter i forhold til både finansiering og evaluering.

Komiteen har engasjert seg såpass kraftig at vi faktisk har nærmet oss saksbehandlernivå. Opposisjonen har tatt skrittet fullt ut og gått inn på utøvende myndighets ansvarsområde. Forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet har allerede selv evaluert servicehundprosjektets nytteverdi og foretatt en juridisk vurdering av om denne ordningen skal gå inn under folketrygdlovens støtteregler. Høyre og Kristelig Folkeparti har støttet seg på Fremskrittspartiets evaluering og faglige vurderinger, mens vi fra regjeringens partiene ønsker å forholde oss til det planlagte løpet, at det foretas en faglig evaluering så snart som mulig, og at den deretter vurderes på en vanlig og forsvarlig måte.

Vi er fornøyd med at servicehundprosjektet nå er organisert på en god måte, og at arbeidsministeren skal komme tilbake til Stortinget på egnet måte, som det heter, med en slik vurdering av ordningen. Vi er også veldig fornøyd med at det i revidert er foreslått 3 mill. kr til erstatningshunder, og vi regner med full oppslutning om regjeringens forslag ved behandlingen av revidert budsjett her i neste uke. De midlene vil bli overført til Norges Blindeforbund som har den nødvendige fagkompetansen på området, og som også har erfaringen med finansieringen av førerhunder.

Når det gjelder dette representantforslaget, foreslår vi derfor at det legges ved protokollen. Vi vil selvsagt ikke avvise forslaget, og sjansen for at posisjonen og opposisjonen kommer til samme konklusjon med hensyn til evaluering og juridisk vurdering, er stor. Men vi ønsker altså ikke å bryte med vanlig arbeidsfordeling mellom storting og regjering, eller ta på oss å være evaluerende instans, selv om vi alle i komiteen åpenbart ser de positive effektene av servicehundprosjektet.

Vigdis Giltun (FrP) [11:14:05]: Servicehundsaken har skapt veldig mye oppmerksomhet, og den har også tatt veldig mye oppmerksomhet i komiteen. Alle partiene har lovet mye, alle partiene har vist veldig stor forståelse for hvor nyttige hundene er for brukerne, men opposisjonen begynner å bli ganske utålmodig, for det skjer veldig lite.

Norge er ikke noe foregangsland. Servicehund er vanlig i Nederland, Sverige, USA, og vi hørte også, da vi var der nede, at det var vanlig i Spania.

I perioden 2001–2006 ble det igangsatt to prosjekter ved hjelp av midler fra stiftelsen Helse og Rehabilitering. 27 hunder fikk brukere, og de har fungert veldig bra. Evalueringen er gjennomført på oppdrag fra Arbeids- og velferdsdirektoratet. Det er også laget to prosjektrapporter fra servicehundprosjektene, en av Norges Blindeforbunds førerhundsskoler, som har utarbeidet Servicehund, og så har Norges Handikapforbund Øst utarbeidet Servicehund for funksjonshemmede 2004–2006.

Rapportene inneholder erfaringer fra bruk av servicehund. Det finnes også en nederlandsk undersøkelse fra 2006 som er oversatt til norsk: «Samfunnsmessig utbytte av Stiftelsen Hjelp Hund Nederland». Det er en kvalitativ og kvantitativ undersøkelse som både handler om brukernes opplevelser og om kostnadseffekter ved ordningen. I undersøkelsen kartlegges den samfunnsmessige gevin-

sten. Det eksisterer også rapportering fra to svenske forsøk med rehabiliteringshund. I de svenske forsøkene har fokus vært på den psykososiale effekten av å ha hund og mindre på den praktiske assistansen som hundene utfører. Det er også i år bevilget midler til prosjektet, som ikke ble igangsatt i fjor, og som ikke ble igangsatt i forfjor. Årsaken var visstnok mangel på brukere på tross av at det var 60–70 brukere som ønsket seg hund den gangen prosjektet ble igangsatt. Man kan undre seg litt over hvorfor det har tatt så lang tid å få i gang dette prosjektet.

En annen ting er hva prosjektet vil ha å si, med et så lite antall brukere over så kort tid. Det vil også ha begrenset betydning hva man får ut av det prosjektet. Jeg tror at det må evalueres kontinuerlig, og at det må foretas justeringer underveis.

Som komiteen har påpekt, har det vært stor usikkerhet rundt nyanskaffelser av hunder til dagens brukere. Hundene er blitt for gamle, og ingen nye hunder er avlet eller trent opp for å overta rollen. Hvorfor denne saken er trent, vet jeg ikke, men jeg har mistanke om at det er en måte å forsøke å spare noen penger på.

Brukernes livssituasjon kan bli dramatisk endret hvis ikke brukerne får nye hunder i tide. Selv de 3 mill. kr som er bevilget på årets budsjett, er ikke nok til nyanskaffelser til de ellevte hundene som går av med pensjon i år. Det er også fem hunder neste år som må gå av på grunn av alder, og som jobber på overtid. De klarer ikke å fylle rollene sine lenger, og det er heller ikke tillatt ifølge dyrevernloven å la hunder jobbe på den måten i så høy alder. Dette skaper stor uforutsigbarhet, og vi mener det er viktig nå å utforme gode kriterier for ordningen slik at de brukerne som faktisk har nytte av ordningen, kan få det, og kan få glede og nytte av en sånn hund. Vi vet at mange brukere har økt sine stillinger, andre som ikke var i arbeid, har kommet i arbeid. Én har sagt at hun ville vært på institusjon hvis det ikke hadde vært for hunden, og hunden gir trygghet og bidrar til psykisk velvære. Den fører til økt opplevelse av mestring og selvstendighet, og den gir en opplevelse av frihet.

Fremskrittspartiet mener det er klart dokumentert at ordningen med servicehund har så positive konsekvenser for brukerne at ordningen bør etableres og finansieres gjennom folketrygden. Vi har sett at for svært mange brukere har ordningen bidratt til forbedret livskvalitet, og vi mener at dette bør være grunnlag nok til å iverksette en slik ordning.

Vår tålmodighet er slutt. Vi tenker på de brukerne som hver dag er bekymret for hva som skjer hvis de ikke lenger har hund. Vi vet, ifølge undersøkelser i land hvor dette er innført på linje med førerhundordninger, at det er omtrent like stort behov for denne type hund som det er for førerhund for blinde. Det er derfor på høy tid å innføre denne ordningen i vårt samfunn hvor vi sier at vi skal ha flere tilbake til arbeid, og at vi skal likestille funksjonshemmede med funksjonsfriske slik at de får mulighet til å leve sitt liv på best mulig måte. Dette er en god måte å gjøre det på. Jeg er derfor glad for at Høyre og Kristelig Folkeparti også er med på forslaget. Jeg tar opp forslaget i saken på vegne av de tre partiene.

Presidenten: Representanten Vigdis Giltun har på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti tatt opp det forslaget hun refererte til.

Sylvi Graham (H) [11:19:18]: For Høyre er det viktig å gi enkeltmennesket en sjanse til å utvikle seg selv med alle sine evner. Det skal legges til rette for et samfunn med muligheter for alle, hvor alle har frihet til å leve selvstendig, og hvor alle som faller utenfor, skal få en sjanse.

Velferdsstaten skal ikke være alt for alle, men må være sterk for dem som har behov for hjelp, og det er noen som trenger litt mer for å få like mye. For Høyre er det helt grunnleggende at alle som kan jobbe, skal jobbe, og få oppleve den friheten det gir å være selvforsørgende. Og de som ikke kan jobbe, f.eks. på grunn av bevegelsehemming eller andre handikap, skal få muligheten til å leve et så fritt og selvstendig liv som mulig. Derfor støtter Høyre forslaget om likestilling av servicehunder og førerhunder. Servicehunder for personer med fysisk bevegelsesnedsettelse vil kunne være av vesentlig betydning for funksjonsevnen, både i arbeidsliv og i dagligliv.

Servicehunder bør kunne tilstås som hensiktsmessig og nødvendig hjelpemiddel på lik linje med førerhunder for blinde og svaksynte. Det er ikke med dette snakk om at alle som på en eller annen måte er bevegelsehemmet, automatisk skal få rett til servicehund. Forslaget innebærer at de som ved hjelp av servicehund kan klare seg betydelig bedre i hverdagen, får bedre livskvalitet, og at de som ved hjelp av en servicehund kanskje kan være en del av arbeidslivet, skal få mulighet til det.

Det er ganske uforståelig for meg at regjeringspartiene ikke kan støtte dette forslaget nå, men må avvente ytterligere evaluering. Selv om departementet er i gang med et prøveprosjekt, så er ikke dette nok. Det går sent fremover, og brukernes utålmodighet er forståelig.

Et prosjekt i regi av Blindeforbundet, og etter hvert Norges Handikapforbund, som startet i 2000, utdannet altså på få år – som statsråden skriver i brevet til komiteen – 29 servicehunder. Det har fungert utmerket for brukerne. Til sammenlikning har man i flere år avsatt penger til et prøveprosjekt i regi av Arbeidsdepartementet som fortsatt ikke er oppe og går. Man kan jo undre seg over om slike eksempler ikke kan få de rød-grønne til å sette spørsmålstejn ved sin allergi mot privates deltakelse i omsorgssektoren, men det er kanskje for mye å be om.

På grunn av erfaringene fra prøveordningene gjennom Blindeforbundet og Norges Handikapforbund vet vi at servicehunder er et effektivt virkemiddel. For å ta et eksempel fra mitt eget fylke: I Handikapnytt tidligere i år kunne vi lese om den snart ti år gamle servicehunden Elida som hadde hjulpet den trafikkskadde Kathrine med å håndtere hverdagen. I tillegg til å hjelpe Kathrine med alle slags små gjøremål kan hun passe på at Kathrine, som har problemer med å kontrollere leddene, har hodet i riktig stilling, og Elida kan om nødvendig varsle hjelpeapparatet.

Servicehunder er et godt og enkelt tiltak som forbedrer folks hverdag. Det er trist at regjeringspartiene ikke allerede nå, i dag, erkjenner og innser dette og stemmer for

å innlemme ordningen i folketrygden, slik det er både i Nederland og i England. Så kan man ha – og det er vi enige i – en kontinuerlig og løpende evaluering.

Det store sosiale skillet i Norge går på om man er i arbeid eller ikke. Derfor mener vi det overordnede målet i arbeids- og sosialpolitikken er å bidra til at mennesker som kan få oppleve den trygghet det er å ha et inntektsgivende arbeid å gå til, skal få det. Allfor mange mennesker i yrkesaktiv alder står i dag utenfor arbeidslivet, og der må vi bidra med de tiltak som vi kan. Servicehunder er et konkret, effektivt tiltak for å hjelpe en viktig gruppe ut i jobb. Selv om det kanskje ikke dreier seg om så svært mange, er det av stor betydning for dem det gjelder, og i mange tilfeller av avgjørende betydning for om folk vil kunne ha et verdig liv og gå ut i arbeidslivet eller ikke.

Høyre vil at funksjonshemmede skal kunne leve verdige og selvstendige liv med permanente og forutsigbare hjelpemidler, som f.eks. servicehund. Derfor støtter vi forslaget i dag.

Karin Andersen (SV) [11:23:54]: Det har vært dundrende tverrpolitisk enighet på Stortinget om at vi skal ha i gang et offentlig forsøk med servicehund. Det har tatt altfor lang tid – jeg skal være den første til å si det – men nå er det altså i gang. Og når representanten Giltun sier at det skjer ingenting, så sier jeg: Jo, det skjer noe nå. Men jeg vil nok be statsråden merke seg det tunge tverrpolitiske engasjementet det er i denne saken, slik at det forsøket som nå er i gang, må tas på det største alvor, fordi jeg tror det er dundrende enighet om at servicehund kan være et veldig godt hjelpemiddel. Det viser jo det forsøket som har vært i regi av Helse og rehabilitering, og som satte i gang debatten, selv om det har vært ordninger i andre land, som også flere av oss har sett før.

Jeg tror dette handler om – som flere har sagt – sjølstendighet, altså likestilling og sjølstendighet i eget liv. Det handler om deltakelse i samfunnslivet. Det handler om både opplevd og reell trygghet for mennesker med funksjonsnedsettelse, og det handler også om mulighet for arbeid. Noen ganger handler det kanskje også om redusert behov for andre hjelpetjenester, sjøl om jeg tenker at dette handler mer om en type hjelpemiddel enn en hjelpetjeneste. Ikke minst er jeg overbevist om at servicehund for noen er et vesentlig bidrag til økt livskvalitet. Og det er et mål for politikken at man skal kunne bidra til økt livskvalitet for mange.

Jeg hører nok til dem som er overbevist om at servicehund skal bli et hjelpemiddel, og at det vil være et godt supplement til andre typer hjelpemidler i porteføljen i årene framover – og det på tross av at jeg nok ikke ligger an til å være en av dem som ville bruke et sånt hjelpemiddel, fordi jeg er så redd for hunder. Men jeg har jo opplevd og sett hvordan disse servicehundene faktisk fungerer i praksis. Det er få hjelpemidler jeg ellers har sett, som har kunnet konkurrere med dette, i tillegg til at svært mange mennesker har en helt annen opplevelse enn meg; de opplever nemlig veldig stor trygghet og sosialt mye positivt knyttet til det å ha hund.

Så Stortinget har store forventninger til det prosjektet

som nå er igangsatt. At det blir fulgt opp veldig tett fra politisk ledelse, forutsetter jeg, i og med at denne saken har hatt en lang forhistorie, slik som flere før meg har nevnt. Det er altså sånn at det er stor politisk interesse i Stortinget, stor tverrpolitisk, enstemmig interesse, rundt dette prosjektet, nettopp fordi Stortinget også enstemmig har vedtatt lover om tilgjengelighet og mot diskriminering av mennesker med funksjonsnedsettelse. Hele det politiske utgangspunktet for det er man skal være likestilt med hensyn til deltakelse på alle samfunnets og livets områder. Hvis man skal greie å oppnå det, tror jeg at servicehund må være en del av den porteføljen vi har når det gjelder hjelpemidler.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [11:27:49]: Servicehunder, den saken vi behandler i dag, er jo en slager, en gjenganger i komiteen. Men under saksbehandlingen merket jeg meg at det ikke bare er i denne komiteen den er en gjenganger, for både forrige representant fra Kristelig Folkeparti i komiteen og også den representanten som satt på Stortinget i perioden før det, har vært veldig opptatt av saken og kontaktet meg. Det viser at det er mange som ønsker å hjelpe de menneskene det gjelder. Det er også mange som er utålmodige etter at det skal skje ting. Men det er egentlig veldig trist, for vi har gått igjennom saken så mange ganger, og det burde vært ordnet opp i for lenge siden, for, som flere har vært inne på, handler det jo nettopp om livskvalitet, det handler om å bedre hverdagen for de menneskene som trenger hjelp, og det handler om at de også kan klare å hjelpe seg selv.

I dag er opptrening av hunder til å utføre enkelte oppgaver godt akseptert som hjelpemiddel, f.eks. når det dreier seg om å lukte eller finne narkotika, sprengstoff o.l., og en «ansetter» jo spesialhunder både innen justis og forsvar. Men mulighetene for å trene opp hunder er mange, og da må jo også målet være å kunne bruke hunder til å hjelpe mennesker til å få et enda bedre liv. Og det er jo nettopp dette det handler om.

Servicehund er en slags fellesbetegnelse for hunder som er blitt spesielt opplært til å utføre én eller flere nytteoppgaver for den – eller de – personen den tjenestegjør hos, det være seg f.eks. å hjelpe funksjonshemmede med å åpne dører, bære veske eller f.eks. varsle og dempe fall for en som har epilepsi. En servicehund kan også ha helt terapeutiske oppgaver.

Behovet for servicehunder er stort, også i Norge. I USA er det visstnok sånn at de har hatt servicehunder i over 30 år, og i Sverige er oppdrett og opplæring av den typen hunder for lengst vel etablert.

Det kan virke som om opptrening av servicehunder blir effektivt trenert i Norge, selv om behovet er stort. For en skal huske at fra 2001 til 2006 ble det finansiert to prosjekter i regi av Norges Blindeforbund og Norges Handikapforbund. I prosjektperioden ble det tildelt 29 hunder, mens 60–70 søkere ikke fikk hund. Det viser litt om at behovet er stort, og behovet er enda større – utover de som til nå har fått hund.

Hunden er menneskets beste venn, og for noen kan hunden være den kanskje viktigste vennen de har. Disse

menneskene burde fått sin situasjon avklart, og vi burde for lenge siden vært i gang med et ordentlig opplegg for trening og hatt sikkerhet for at det blir utdannet nye hunder.

Kristelig Folkeparti forventer at regjeringen nå sørger for at dette skjer, jf. innlegget til deres representanter her i salen i dag og også tidligere. En ting er at det er godvilje, og at det er et tverrpolitisk flertall bak det. Noe annet er at det faktisk følges opp. Det forventer Kristelig Folkeparti skjer, slik at vi får likestilt finansieringsordningen av førerhunder og servicehunder så fort som mulig.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:31:17]: Servicehunder har vært et tema som har skapt mye debatt og engasjement både i det politiske rom og i media. Forslagsstillerne ønsker en permanent ordning finansiert over folketrygden – tilsvarende førerhunder for blinde. Mer konkret vil dette si at servicehunder, hvis det er hensiktsmessig med tanke på arbeids- og dagligliv, blir gitt til personer med fysisk bevegelsesnedsettelse.

Et flertall i arbeids- og sosialkomiteen ba høsten 2008 regjeringen om å igangsette et forsøk med servicehunder i offentlig regi. Det har dessverre vist seg krevende å rekruttere brukere til dette forsøket. Det gledelige er at man nå ligger an til en oppstart i 2011. Regjeringen har prioritert dette arbeidet, og valgte i behandlingen av budsjettet å styrke bevilgningen med ytterligere 5 mill. kr.

Flertallet i arbeids- og sosialkomiteen ba i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2011 om at overførte midler fra 2010 skulle benyttes til erstatningshunder til de personer som deltok i de to tidligere servicehundprosjektene.

Departementet legger nå opp til at Norges Blindeforbund får ansvaret for tildeling av erstatningshunder innenfor en ramme tilsvarende 3 mill. kr. Det er foreslått en nødvendig omdisponering for å sikre dette i revidert nasjonalbudsjett.

Jeg har forståelse for at servicehundbrukere opplever at hundene tilfører hverdagen mye. Selv om det på forsøksbasis i regi av funksjonshemmedes organisasjoner har vært gjennomført prosjekter med servicehund siden 2001, har det fram til nå ikke vært noe offentlig tilbud.

Folketrygdlovens vilkår uttrykker en rettslig standard som innebærer bl.a. at servicehundordningen i så fall må være en hensiktsmessig måte å løse brukernes problemer på i arbeids- eller dagliglivet. Lovens krav innebærer at oppgaven i så fall ikke kan løses tilfredsstillende på andre og rimeligere måter enn gjennom servicehunder.

Det er viktig å ha med seg at Arbeids- og velferdsdirektoratet og daværende Sosial- og helsedirektoratet mente at de tidligere forsøkene med servicehund ikke ga klare nok indikasjoner på nytte og behov. De konkluderte med at det ikke burde opprettes en permanent ordning for folketrygdfinansierte servicehunder.

I sum mener jeg at det fortsatt er behov for en klarere dokumentasjon på hundenes nytteverdi. Første steg er at forsøket som nå er i gang, må gjennomføres, og ordningen må dessuten grundig evalueres.

Jeg vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med

en helhetlig vurdering av om servicehunder bør finansieres av det offentlige. Jeg oppfatter også at dette er i tråd med hva komiteens flertall går inn for.

Så vil jeg til slutt si at jeg hører det som kommer fram i denne debatten, og at dette er noe som en enhetlig komité er veldig opptatt av. Jeg tar med meg det som et veldig klart utgangspunkt for igangsettingen av det videre arbeidet med dette forsøksprosjektet.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Vigdis Giltun (FrP) [11:34:23]: Hva mener statsråden at det nye prosjektet skal gi svar på som ikke er fremkommet i de tidligere undersøkelsene og evalueringene? Og hva vil statsråden si til de tre som ikke får fornyet sine hunder i år? 3 mill. kr er kun nok til åtte av de elleve hundene. Jeg kunne også tenke meg å høre hva hun har å si til de fem som må ha hund til neste år. Med den uforutsigbarheten som vi nå fortsatt skal ha, må det jo hele tiden tilføres midler, noe som er høyst usikkert om kommer. Da lurer jeg på om statsråden kan forsikre disse brukerne om at de får nye hunder. Dette er spesielt viktig med tanke på å trene opp hundene. Det tar seks–ti måneder å få trent opp hundene og også finne de som er riktig avlet. Det er veldig viktig at statsråden nå avklarer om de brukerne som i dag har hund, vil få ny hund – alle sammen.

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:35:27]: Til evalueringen: Selv om dette har vært i verk siden 2001, foreligger det ikke noen enhetlig og entydig dokumentasjon på at dette tilfredsstillende grunnleggende utgangspunktet i folketrygdloven for at man skal gjøre dette til en permanent ordning.

Nå har man altså bevilget penger og fått på plass en forsøksordning. Vi mener det er viktig å se helheten i denne forsøksordningen. Det har jo vært et problem i det hele tatt å få personer til å starte opp dette prosjektet. Det er også på plass. Det kan godt være at man ikke har jobbet bra nok med det, men nå er dette på plass. Det er viktig før man gjør noe mer med tanke på å få dette som en permanent ordning.

Så er det satt av 3 mill. kr, som Blindeforbundet skal håndtere, knyttet til erstatningshunder. Nå er det Blindeforbundet som basert på søknad og oppfølging skal finne ut hvem det er som skal ha dette, og så vil det eventuelt være en budsjettsak for neste år knyttet til om det er ytterligere flere som skal ha erstatningshunder.

Vigdis Giltun (FrP) [11:36:27]: Jeg vil gjerne ha et klart svar til de tre brukerne som tydeligvis ikke vil få hund i år. 3 mill. kr er nå satt av, og etter hva jeg kan se, er det ikke satt av noe mer i revidert budsjett fra regjeringens side. Det vil si at tre av de elleve brukerne som nå har altfor gamle hunder, ikke får hund i år. Stemmer det at de ikke vil få noen ny hund? Stemmer det også at statsråden vil la det være et helt åpent spørsmål om det blir midler til noen nye hunder på neste års budsjett, slik at det ikke er nødvendig å begynne å trene, og at de brukerne som er i dag, blir faset ut?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:37:04]: Det er ikke slik at jeg nå kan gå inn og saksbehandle erstatningshunder til 500 000 kr til brukere. Det er det nå satt til Norges Blindeforbund å gjøre. Når det gjelder det med at det er elleve personer som har hatt det tidligere, kan det godt være at det etter Blindeforbundets syn er elleve personer som også rettmessig burde fått en erstatningshund. Men nå har vi altså satt av 3 mill. kr til dette. Dette er en budsjettavsetning, og så er det Blindeforbundet som nå skal gå inn og tildele dette til dem som ønsker og ber om å få en erstatningshund, og vurdere deres behov. Men man får ingen garanti fra meg her og nå om at de og de personene som har hatt en erstatningshund, får dette fra inneværende år. Vi har satt av de midlene, og vi mener at Blindeforbundet nå skal gjøre en vurdering av hvem som i neste runde kvalifiserer til å få en erstatningshund.

Sylvi Graham (H) [11:38:08]: Ved starten av debatten i saken i dag sa Anette Trettebergstuen at vi beveget oss nærmest ulovlig langt inn i saksbehandlingen ved vår utålmodighet. Dernest sa representanten Trettebergstuen at vi ser alle de åpenbare fordelene ved servicehundprosjektet. Representanten Andersen, også fra den rød-grønne regjeringssiden, sa at det er en «dundrende enighet» i Stortinget, og at det har tatt altfor lang tid. Hun ba nærmest statsråden om å legge trykk på dette forsøket videre, og konkluderte med at en slik hund er et vesentlig bidrag til økt livskvalitet. Jeg kunne ikke vært mer enig.

Men det er to andre representanter her som har brukt ordet «trenert», og det ligger meg ganske nært når jeg tenker på sakskomplekset. Hvor lang tid synes statsråden at det er nødvendig å jobbe videre med denne saken før den kommer?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:39:15]: Jeg kan forsikre at jeg har vært opptatt av denne saken fra jeg begynte å jobbe med den. Vi har fått til sammen 8 mill. kr i årets budsjett for å følge opp dette. Jeg er også opptatt av at vi hele tiden skal bruke fellesskapets penger på den absolutt mest fornuftige måten – på den måten som sikrer den enkelte bruker som trenger det, den absolutt beste oppfølgingen.

Jeg har vært opptatt av at vi må få stablet et godt prosjekt på beina. Det har vist seg å ta tid. Jeg vil ikke spekulere i årsakene til det, men vi har i hvert fall sørget for at det prosjektet er på beina nå. Og så mener jeg det er klokt, basert på de erfaringene man har, å bevilge seg en evaluering av det prosjektet før man går til det skritt å si at dette er en likestilt ordning med blindhunder, og at det får den rollen i forhold til folketrygdloven.

Men som jeg også har sagt: Jeg ser at dette har en stor interesse, og at det er et bredt tverrpolitisk ønske om en slik ordning. Men jeg har absolutt behov for – og tror det er riktig – å foreta en evaluering av et helhetlig prosjekt, gitt at man har hatt dette siden 2001 og ikke har fått en enhetlig og entydig tilbakemelding.

Sylvi Graham (H) [11:40:22]: Jeg har hørt hva statsråden sier, og det har hun også skrevet i brevet til komi-

teen. Jeg var bare ute etter svar på det enkle spørsmålet: Hvor lang tid mener statsråden det vil ta før vi får denne evalueringen?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:40:39]: Nå må vi få dette forsøksprosjektet opp å gå, og det skal vi få i 2011. Så vil jeg komme tilbake til akkurat hvor lang prosjekttid man trenger før man har fått en fornuftig evaluering. Det har jeg ikke et klart svar på nå. Vi må se på hvor mange brukere vi får, og hvordan dette kommer opp å stå så raskt som mulig.

Når man nå får et prosjekt med et godt antall mennesker, er jeg litt overrasket over at det er så viktig – før man har fått evalueringen av dette – å få dette knesatt som et prinsipp på denne måten i folketrygdloven. Det er jeg litt overrasket over – særlig gitt at det er ingen tvil om at man opplever det som et gode å ha den type hund. Det er det ingen som er uenig i. Men spørsmålet er, før man har fått en ordentlig evaluering: Er det denne ordningen man vil gjøre permanent, og bruke den type penger på, før man har sett hvordan dette vil fungere i forhold til andre typer ordninger?

Jeg gjentar meg selv – jeg vet det – men det har også andre gjort i denne debatten. Det er lov å vente på en evaluering. Det er klokt og riktig, mener jeg.

Vigdis Giltun (FrP) [11:41:50]: Jeg tillater meg å lure på om statsråden har lest de andre evalueringene som har vært foretatt, både i Norge og andre steder, når hun er så veldig opptatt av at det må lages en ny evaluering og et nytt prosjekt.

Og så kan jeg svare statsråden på hvorfor det er så viktig å få dette som en ordning nå, og ikke vente i flere år til, som vi sannsynligvis må gjøre:

Punkt en: Det er viktig at de brukerne som har hunder, skal være sikret nye hunder når hundene oppnår pensjonsalder – ikke når Blindeforbundet synes de trenger en ny hund, men når hundene oppnår pensjonsalder.

Det er heller ikke Blindeforbundet som nødvendigvis skal sitte og avgjøre hver enkelt – hvem som ikke skal få hund, av dem som har det i dag. Det er veldig viktig å få på plass en ordning for at man skal kunne avle og trene hunder for formålet. Det kan man ikke vente i mange år på, for å opprettholde kompetansen og for å fortsette og videreføre ordningen i den situasjonen disse brukerne er i i dag. Forstår ikke statsråden det?

Statsråd Hanne Inger Bjurstrøm [11:42:53]: Jeg er helt sikker på at det kan anføres veldig mange gode grunner for at de som i dag har erstatningshunder, bør ha en klar sikkerhet for at de får det fremover, og at man bør ha gode systemer hvor dette er åpnet for alle som trenger det.

Min jobb er også hele tiden å foreta en vurdering av hvordan vi bruker fellesskapets penger på dette på en best mulig måte, og hva som er det beste alternativet for dem det gjelder. Jeg mener i denne sammenhengen at man må gi seg selv en evaluering av ordningen. Og ja, jeg har sett på evalueringene, og de er ikke entydige. Det har heller ikke vært et entydig, offentlig prosjekt. Det har vært veldig mange ulike aktører inne.

Jeg gjentar meg selv: Det er klart at dette er en veldig god ordning, men det er ikke slik at alle gode ordninger skal inn i folketrygdloven, og at man kan si at fra nå av er dette noe som gjelder for alle. Vi må foreta noen vurderinger og prioriteringer. Jeg er innstilt på denne ordningen, men jeg er også innstilt på at vi skal ha en ordentlig evaluering av ordningen før vi trekker den endelige konklusjonen i saken.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 4414)

Sak nr. 4 [11:44:06]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 123/2010 av 10. november 2010 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 285/2010 av 6. april 2010 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartsoperatører (Innst. 314 S (2010–2011), jf. Prop. 76 S (2010–2011))

Lars Myraune (H) [11:44:56] (ordfører for saken): Dette er en EØS-komiteebeslutning, som vi i Norge er nødt til å ta stilling til, og da formoder jeg at den ikke skal føre til veldig store diskusjoner.

Det er sånn at regler for forsikringer for befordring i luften har eksistert lenge. Allerede i 1929 fikk vi det som heter Warszawa-konvensjonen, som innførte ensartede regler om internasjonal luftbefordring – allerede i 1929. Senere har vi hatt et par andre protokoller, en Haag-protokoll, og det har vært én til. Men den som har fått mest betydning, er Montreal-konvensjonen av 1999, og den har nå fått en endring av ansvarsforholdene. Det har ført til at vi må foreta en endring i regelverket her. Ansvarsgrensene ble endret 28. mai 1999, og det har da ført til at vi må ta dette inn i norsk lov også. Den store endringen – den er i og for seg ikke så veldig stor – dreier seg om at forsikring skal dekke ansvar og skade påført også under krigshandlinger, under terrorisme, under flykapring, sabotasje, ulovlig beslaglegging av luftfartøyer og sivile uroligheter. Det er en ganske utvidet ansvarssak.

I komiteen har vi hatt en relativt ens oppfatning av denne saken. I og med at den griper inn i andre områder også, har saken vært forelagt utenriks- og forsvarskomiteen, og i brev av 27. april 2011

«slutter utenriks- og forsvarskomiteen seg til transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til Prop. 76 S (2010–2011) og har ingen ytterligere merknader».

Komiteen har en enstemmig innstilling som viser til proposisjonen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre slikt vedtak:

«Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 123/2010 av 10. november 2010 om innlemmelse av i EØS-avtalen av forordning (EU)

nr. 285/2010 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartsoperatører.»

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 4414)

Sak nr. 5 [11:47:49]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland (Innst. 350 S (2010–2011), jf. Prop. 103 S (2010–2011))

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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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) [11:48:49] (ordfører for saken): Denne saken dreier seg om finansiering og utbedring av fv. 34 mellom Grime og Vesleelva i Søndre Land i Oppland.

Tidligere vurderte man dette prosjektet som en fase 2 for utbygging av rv. 4, men komiteen slutter seg i denne saken til regjeringens vurdering om at saken nå behandles som et eget prosjekt. Prosjektet er omtalt i Oppland fylkeskommunes handlingsprogram for fylkesveier, og her er det lagt til grunn en utbedring av denne parsellen som et delvis bompengefinansiert prosjekt med oppstart i planperioden 2010–2013.

Parsellen mellom Grime og Vesleelva er godt og vel 10 km lang. Den er smal og svingete og har dårlig veifundament. Strekningen har også vært ulykkesutsatt, og de siste ti årene har det vært 14 ulykker. Det har dessverre gått med ett liv, og tre har blitt hardt skadet. Så dette er også et godt trafikksikringsprosjekt.

Prosjektet innebærer utbedring av veien til tofelts vei med 7,5 meters veibredde. Det vil bli bygget 7,1 km ny gang- og sykkelvei langs veien. Videre vil også 34 busslommer bli utbedret, og 120 boliger vil få ny og mer trafikksikkert adkomst til veien. Det vil også bli foretatt støyskjerming. Prosjektet forventes å gi forbedret framkommelighet, og dermed også redusert ulykkesrisiko.

Omregnet til 2011-kroner blir kostnadsoverslaget nå justert opp til 139 mill. kr. Nå er det slik at i disse sakene er det først og fremst finansieringsopplegget vi skal behandle, og – om jeg får legge til – i denne saken til tross for at staten ikke bidrar direkte i finansieringen i det hele tatt.

I forslag til finansieringsplan er det imidlertid lagt til grunn 92 mill. kr i fylkeskommunale midler og 101 mill. kr

i bompenger. Anleggsarbeidene er forutsatt å starte opp i 2011 med ferdigstillelse i 2013. I 2011 er det også lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med 30 mill. kr, og at bompengeselskapet stiller til disposisjon 15 mill. kr.

Bomstasjonen forutsettes plassert sør på strekningen som skal utbedres, rett sør for krysset med fv. 138. Det har vært en del fram og tilbake om bompengepropellet, men nå står man samlet bak det foreliggende opplegget med den lille uenighet fra Gran kommune om selve plasseringen. Finansieringsopplegget bygger på toveis innkreving med en automatisk bomstasjon som settes i drift når anlegget åpnes for trafikk.

Komiteen registrerer at fylkestinget i Oppland har fattet vedtak om å stille garanti slik at bompengeselskapet kan ta opp lån på inntil 116 mill. kr og dermed gjøre finansieringen så rimelig som mulig. Med de forutsetninger som ligger til grunn, vil prosjektet være nedbetalt i løpet av 15 år. Flertallet har merket seg at det er stor lokalpolitisk enighet om dette finansieringsopplegget, og derfor støtter vi denne saken.

Dette er en god sak for trafikksikring. Det er en god sak for livskvalitet for de mange som bor langs denne veien, og selvsagt også for framkommeligheten langs Randsfjorden. Vi som beslutter prosjektet her i dag, bør også i dette prosjektet sende en takk til trafikantene som tar ekstrebelastningen med å delfinansiere en offentlig vei med bompenger.

Freddy de Ruiten (A) [11:53:15]: Arbeiderpartiet er med i flertallet i komiteen som slutter seg til departementets forslag som omhandler finansiering av utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland.

Denne strekningen er i dag smal og svingete og har et dårlig veifundament samt mange avkjørsler. I tillegg til dette fungerer veien både som lokalvei og gjennomfartsvei. Det gjør at dagens vei skaper problemer med hensyn til framkommelighet og trafikksikkerhet. Strekningen er 10,3 km.

Prosjektet innebærer utbedring av veien til 7,5 meters tofeltsvei. Det vil også bli bygd gang- og sykkelvei i forbindelse med veien, utbedring av busslommer, bedre adkomst for boliger langs veien og støyskjermingstiltak for en del boliger. I tillegg vil en ta hensyn til kulturlandskapet ved bygging av ny vei.

Arbeiderpartiet støtter det lokale og regionale initiativet i denne saken og ser fram til at en får bygd en mer framkommelig og trafikksikker fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva, til glede og nytte både for bilister og myke trafikanter.

Arne Sortevik (FrP) [11:54:45]: Å sende med takk til trafikantene på veien når man tvangsutskriver ekstra transportskatt, blir litt politisk klamt! De er ikke spurt. Det er bra at det bygges ny og trafikksikker vei, men det er slett ikke bra at det bygges med bompengefinansiering.

Med denne saken har Stortinget fått nok en sak om bompengefinansiering. I forrige periode, 2005–2009, ble det mange slike saker. Ikke minst ble det en stor regning

til bilistene, med smått og stort 90 mrd. kr i investering og driftstilskudd, 68 mrd. kr i bompengbidrag og 13 mrd. kr i renter og innkrevingskostnader, som skal betales av bilistene. Totalt, med godkjenning av Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, blir det en regning til bilistene på 80 mrd. kr.

Det fortsetter i denne perioden: med denne saken, med neste sak, som gjelder rv. 2, med Prop. 124 S Fosenpakka, som kommer i Stortinget litt senere, og med Prop. 131 S om Østfoldpakka, som kom i forrige uke. Da blir regningen i denne perioden så langt, og det er omtrent halvveis, 19 mrd. kr i investering, med nesten 11 mrd. kr i bompenger. I tillegg skal bilistene betale 7 mrd. kr for renter og innkreving. Totalt, med godkjenning fra Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, blir det altså en regning til bilistene på nesten 18 mrd. kr, henimot 19 mrd. kr.

Fremskrittspartiet støtter ikke finansiering med bompenger, enten det gjelder riksvei, fylkesvei eller kommunal vei. Vi understreker at infrastruktur som veier skal og bør finansieres av veieier, som i det alt vesentlige er offentlig myndighet. Jeg minner spesielt om at både fylkesveier og store deler av fylkesveinettet etter Fremskrittspartiets mening bør finansieres med statlige midler. Fremskrittspartiet ønsker å reversere forvaltningsreformen, og jeg minner om at det i statsbudsjettet for 2011 fremkommer at oljefondet ved utgangen av 2010 var på godt over 3 000 mrd. kr. Nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger også 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, vil derfor være en investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport. Vi foreslår derfor statlig finansiering.

Bompengefinansiering er en særlig dyr finansieringsform. Også i denne aktuelle saken blir regningen til bilistene gjennom innbetaling av bompenger betydelig større enn bompengbidraget til prosjektet på 101 mill. kr, som totalt skal koste 193 mill. kr. Bilistene skal også betale renteutgifter på 82 mill. kr og innkrevingskostnader på 45 mill. kr. Samlet bompenginnbetaling blir derfor på minst 228 mill. kr for et prosjekt det skal koste 193 mill. kr å bygge.

I svarbrev fra Samferdselsdepartementet datert 5. mai fremkommer det at fylkesprognosen for trafikkarbeid for Oppland legges til grunn for trafikkvekst, og at valgt tofelts veibredde på 7,5 meter etter Samferdselsdepartementets oppfatning vil gi god kapasitet på denne strekningen i mange år fremover. Dette begrunner veibredden på 7,5 og ikke 8,5 meter. Ifølge opplysningene i samme brev medfører 1 meter økt veibredde økte kostnader på mellom 30 og 40 mill. kr, og departementet konkluderer altså med at en slik utvidet dimensjonering ikke vil være samfunnsøkonomisk forsvarlig. Vi stiller oss tvilende til dette, men kjenner igjen gamle politiske klær i ny innpakning: «Det er behov for å sørge for at vi ikke overinvesterer i veistan-

dard.» Det er leit å se at man velger den smaleste løsningen for å spare penger på kort sikt.

Jeg tillater meg å ta opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen. Vi ønsker å bygge ny og bredere vei, og vi ønsker å bygge vei uten bompenger.

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

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:00:02]: Det føregår mykje viktig vegarbeid over heile landet i desse dagar. Her skal det asfalterast, her skal det utførast anna vedlikehald, her skal det utbetrast, og her blir det òg bygd mykje ny veg. Det er slik at alle som skal ut og ferdast, må oppdatera seg – viss ikkje kan ein få uventa overraskingar undervegs.

Saka i dag gjeld fv. 34. Der vil det bli anleggsstart no i 2011, med ferdigstilling i 2013. Lokalt har ein her eit opplegg og eit ynske om ei utbetring av fylkesvegen mellom Grime og Vesleelva, at det blir gjennomført som eit bompengeprojekt, og at ein no får ei utbygging uavhengig av rv. 4.

Dette er altså den vegen som går på austsida av Randsfjorden, mellom Jaren i Gran kommune og Svingvoll i Søndre Land kommune. Det er ein smal og svingete veg, med dårleg fundament og ei vegbreidd på mellom 5,5 og 7 meter. Vegen går i eit jord- og skogbruksområde og er lokal- og gjennomfartsveg. Vegen har mange avkjøringar, og bustadene ligg til dels tett inntil vegen med direkte påkjøring. Det skapar problem både for trafikktryggleik og for framkomstillhøve. Det har, som saksordføraren her har gjort greie for, i løpet av ein tiårsperiode vore 14 ulukker med personskadar på strekninga – ei dødsulukke, og tre personar vart hardt skadde.

Det er snakk om 10,3 km, og ein veg som er planlagt å bli 7,5 meter brei, der det for det meste skal vera 80 km/t. Det blir 7,1 km ny gang- og sykkelveg – og ikkje to, men 34 busslommer blir utbetra. Det seier seg sjølv at det blir ei betydeleg forbetring langs austsida av Randsfjorden. 120 bustader får ny og tryggare påkjøring, og det blir sett opp støyskjerming for 80 bustader.

Så er spørsmålet: Kva er det som gjer dette mogleg? Økonomien er det gjort greie for i proposisjonen, men lat meg seia: Det er jo det lokale engasjementet som gjer at denne vegen i dag er klar til anleggsstart, med både fylkeskommunale midlar og bompengar, og det er jo difor vi kan initiera så mange prosjekt totalt sett i løpet av eit år, og samtidig ta omsyn til norsk økonomi. Det er eit lokalt engasjement for å få fram eit prosjekt fundert, heilt eller delvis, på bompengar.

Så har det her vore diskusjon om kor innkrevjinga skal vera. Det er ikkje alle som er like fornøgde med det, men no blir det akseptert, slik at ein kan koma i gang.

Så seier Arne Sortevik at trafikantane ikkje er spurde. Eg kan ikkje gå god for ein slik påstand. Det er nok i stor grad trafikantar lokalt som her har teke initiativ, og lokale og regionale folkevalde har sjølvsagt hatt kontakt med si eiga befolkning – og dei som kjører bil.

Takk til komiteen for rask behandling. Eg vil gratule-

ra både kommunen og fylkeskommunen med dette vedtaket. Den nye fylkesvegen vil gje auka tryggleik og gode framkomstilhøve for alle som bur og reiser i dette området.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:05:05]: Det som samferdselsministeren liker å beskrive som lokale tiltak og lokalt engasjement, opplever andre som sentral utpressing – utpressing fra sentrale myndigheter fordi det er en form for rasjonering på statlige midler, fra den rike staten.

Synes ikke statsråden det blir svært dyrt for dem som skal bidra, når regningen for å legge inn 100 mill. kr i dette konkrete prosjektet faktisk blir over det dobbelte, at man nesten skal betale 230 mill. kr totalt?

Så er det også et spørsmål knyttet til det å bygge ny vei som holder for fremtiden. Derfor har Fremskrittspartiet stilt en del spørsmål til veibredden som er valgt, og denne ene meteren, altså det å gå fra en nokså forsiktig utbygging til å legge inn en ekstra meter. Hva er samfunnsøkonomisk uforsvarlig med å bygge en meter til, når man først bygger en ny, sikker vei?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:06:13]: Det er ein kostnad forbunde med det å ta opp lån – slik er det. Det er det òg i denne samanhengen, som på andre område i livet. Det å ta opp lån kostar pengar. Eg vel her å gå for den løysinga som lokale myndigheiter har initiert. Det som er deira behov, er altså å få ein meir trafikksikker og framkommeleg veg raskare.

Så er det spørsmål om kor brei denne vegen skal vera for framtida. Eg legg her til grunn at det frå før er store forsømingar på vegnettet vårt over heile landet. Når fagmyndigheitene her kan gå god for ein 7,5 meter brei veg, ser eg ikkje grunn til å overprøva det. Her er det lagt til grunn prognosar.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:07:23]: Eg sluttar meg fullt ut til statsråden sine gode ord om eit så godt prosjekt, med både sterk lokal tilhøyrslø og ønske om dette.

Men eg har eit spørsmål om det at me får mange prosjekt med brukarfinansiering. Eg synest brukarfinansiering er eit godt verkemiddel for denne typen prosjekt. Men det gjeld å sjå heilskapen i dei mange brukarfinansierte prosjekta me får.

Vurderer statsråden behovet for å få ein heilskap i brukarfinansieringa – bl.a. til Stortinget, der me no ser på heilskapen i dette? For det er eit godt verkemiddel, som Stortinget og komiteen har valt å bruke ein betydeleg del. Det er eg glad for. Men det er behov for å få sett dette i ein heilskap, ikkje berre stykkevis, sånn som me bl.a. får det i Stortinget i løpet av dagen i dag.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:08:23]: Vi har under arbeid ein ny Nasjonal transportplan. Der er det

naturleg å drøfta ulike finansieringsformer i lys av behovet. Den planen vi i dag legg til grunn, har ein auke på 100 mrd. kr totalt – eller 322 mrd. kr til både veg og bane, hamner og farleier. Og av dei ulike prosjekta som no i tur og orden kjem til Stortinget, er dei aller fleste nemnde i den planen vi no går etter. Tidlegare i år fekk Stortinget lagt fram for seg ei eiga sak som galdt forskottering. Det har òg med dei mange bompengeprosjekta å gjera. Eg finn det naturleg at vi ser på dei overordna beløpa som no går til bompengar. Men eg synest det er bra med den kombinasjonen, for det løyser ut fleire prosjekt.

Øyvind Halleraker (H) [12:09:48]: Jeg har skjønt at det har falt noen tungt for brystet at jeg takket trafikantene. Jeg syns det er på sin plass. Jeg syns faktisk også det er på sin plass å takke fylkeskommunen, som er kreative og finner fram til et bra opplegg.

Mitt spørsmål går i den retning. Dette er en fylkesvei, og det er fylkeskommunen som har ansvaret. Likevel behandler Stortinget finansieringsopplegget – jeg er jo helt klar over at det er en del av Grunnloven at vi må behandle opplegg som går i retning av skatt for innbyggerne. Men kan statsråden tenke seg en oppmyking av dette, eller en generalisering av det, slik at vi ikke i framtiden behandler alle fylkesveisaker som har et bompengeinnslag i seg, her – f.eks. ved rulleringen av NTP?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:10:46]: I rekkja av takk kan òg sakordføraren ta til seg sin del av denne takken. Det har vore ei særskild rask og ryddig saksbehandling, både frå saksordføraren si side og frå komiteen si side, som gjer at ein ny og betre veg kjem trafikantane til gode tidlegare.

Så til spørsmålet: Det kan synest noko kuriøst at ein fylkeskommune kan byggja skular til fleire milliardar kroner, men ikkje kan setja i gang eit bompengeprosjekt utan at det har vore behandla her i Stortinget. Halleraker har reist eit spørsmål, og det er eit spørsmål eg vil koma tilbake til. Det kan vera grunn til å sjå nærare på det.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:12:11]: Sett med en sosialists øyne, ja med Høyres og Kristelig Folkepartis øyne for den saks skyld, er det blitt kultur at alle veier skal ha bilistfinansiering. Sett med Fremskrittspartiets øyne er dette ukultur.

Også i denne saken, finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva, ber lokalpolitikere om bompengefinansiering av veien. Det gjør de nok ikke fordi de ønsker det, men fordi de føler at de må. Det står i saken at det er stor lokalpolitisk enighet om finansieringsopplegget. Men det er ikke lokalpolitikere som vedtar bompengefinansiering. Det er det flertallet i Stortinget som gjør. Man kan se i merknadene til de rød-grønne at de straks har hengt seg opp i at regningen skal sendes til bilistene, og dette tiljubler de.

Jeg tror at lokalpolitikerne i sin fortvilelse over de dårlige veiene ikke ser annen råd enn bilistfinansiering, og når de så faller i den rød-grønne fellen og spør regjeringen om de kan få lov til å sende regningen til bilistene, gnir regjeringen seg i hendene og koser seg.

Fremskrittspartiet støtter ikke bompengefinansiering av veiene våre, verken når det gjelder riksvei, fylkesvei eller kommunal vei. Det er et offentlig ansvar, og bilistene betaler allerede mer enn nok i bilrelaterte avgifter.

Nå må snart regjeringen være seg sitt ansvar bevisst og betale veiene av offentlige midler. Vi er veldig glad for at veien skal bygges, men foreslår altså statlig finansiering.

For hver gang det blir vedtatt bompengefinansiering av en vei eller en veistrekning, ser jeg for meg onkel Skrue som sitter på toppen av pengebingen og gnir seg i hendene for å slippe å betale det veiene koster, mens pengebingen vokser til uante høyder.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:14:15]: Jeg tror vel at uavhengig av innfallsvinkel når det gjelder nullvisjonen, er det slik at alle vi som jobber i komiteen, har et ønske om at det i fremtiden skal bli minst mulig skader når det gjelder samferdsel i Norge. Når man velger å bygge en smalere vei i stedet for en bredere vei, vil det bli dårligere kurvatur, dårligere framkommelighet og dårligere flyt i trafikken.

Da må jeg spørre statsråden: Hører dette sammen med troen på en nullvisjon?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 4414)

S a k n r. 6 [12:15:23]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering og utbygging av rv. 2 Kongsvinger (Kurusand)–Slomarka i Hedmark (Innst. 372 S (2010–2011), jf. Prop. 104 S (2010–2011))

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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Tone Merete Sønsterud (A) [12:16:22] (ordfører for saken): Finansiering og utbygging av rv. 2 på strekningen Kongsvinger–Slomarka i Hedmark har hatt en noe kronglete vei fram til endelig behandling.

Jeg skal ikke gå gjennom hele historien, men bare minne om at allerede 14. mai 1984 påpekte Sør-Odal kommune i en uttalelse til utredningen Næringslivets utvik-

lingsmuligheter i innlandet at utbyggingen av rv. 2 er viktig i den forbindelse. Jeg understreker at i den tiden som har gått, har veien bare forsterket sin betydning i så måte. Men det er 27 år siden, og det har skjedd mye underveis i denne saken, men det sier noe om det viktige arbeidet som regjeringen nå er i gang med for å se om det er mulig å forenkle planprosessene med byggingen av infrastruktur i Norge.

Rv. 2 er en meget viktig regional og nasjonal vei. Vi snakker om et regionalt samband fra Solør og Glåmdalsregionen til Oslo og Akershus. Veien er den nest mest trafikkerte grenseveien mellom Norge og Sverige.

Rett før helgen fikk vi en gladnyhet. FN har nå godkjent at rv. 2 blir omdøpt til europavei og blir en del av E16 mellom Bergen og Gävle. Det betyr mye at status på denne veien heves, og at den blir en del av det europeiske veikartet.

Det er viktig å merke seg at rett på andre siden av grensen til Sverige ligger Värmland med 273 000 innbyggere, som har Gardermoen som nærmeste hovedflyplass. Rv. 2 er helt sentral i utviklingen av det grenseoverskridende samarbeidet om næringsutvikling og kultur mellom hovedstadsregionen og den nærmeste regionen på svensk side. Derfor har man også fra svensk side vært en pådriver i denne saken. Med andre ord: Veien er en viktig rute både for trafikk over grensen til Sverige, forbindelsen til Oslo og internt i regionen.

Veien er også en lokalvei, og på lange strekninger er det boliger langs veien, mange avkjøringer og manglende tilbud for gående og syklende. Veien har i dag dårlig standard, og det er nedsatt fartsgrense på 55 pst. av strekningen. I tillegg er den svært ulykkesbelastet med ca. 20 ulykker med personskader i året. Fra 1996–2010 har det vært tretten dødsulykker og 47 personer har blitt hardt skadet.

Som jeg har vært inne på, har ikke denne saken vært helt lett, og det har vært ulike syn når det gjelder trasévalg. Et av argumentene for et annet valg har vært hensynet til jordvernet. Men prosjektet og den valgte traseen har bred lokalpolitisk tilslutning, og det er av stor viktighet at veien nå blir realisert.

Flertallet i komiteen, bestående av regjeringspartiene, Høyre og Kristelig Folkeparti, påpeker at det gjenstår en utbygging på 33 km mellom Slomarka og Nybakk når denne parsellen er ferdig. Det vises til Nasjonal transportplan for 2010–2019, der det legges til grunn at det skal vurderes om det er mulig å bygge ut hele strekningen sammenhengende.

På det nåværende tidspunkt foreligger det dessverre ikke tilstrekkelige avklaringer til at et samlet forslag til finansieringsopplegg for den gjenstående strekningen kan legges fram for Stortinget, og flertallet imøteser derfor at hele strekningen vil bli vurdert i forbindelse med rulleringen av NTP.

Statsråd Meltveit Kleppa har uttalt, bl.a. i et svar til Høyres Gunnar Gundersen i april i fjor, at hun forsikrer om at hun vil arbeide for kontinuitet i den videre utbyggingen av rv. 2, forutsatt at de nødvendige avklaringer foreligger. Opposisjonen har egne merknader i denne saken som de sikkert vil redegjøre for.

Men det er én merknad jeg finner grunn til å kommentere, og det handler om det jeg nå har snakket om. For samtidig som Kristelig Folkeparti og Høyre imøteser at det arbeides med en kontinuerlig utbygging, har de sammen med Fremskrittspartiet en merknad der de konstaterer at det dessverre ikke blir sammenhengende utbygging fra Kongsvinger til Nybakk. Dette forstår jeg ikke. Det har ikke på noe tidspunkt verken fra regjeringen eller fra vår side vært sagt eller skrevet at det ikke blir noen sammenhengende utbygging! Som representant fra regionen og fylket synes jeg det er synd at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti forsøker å skape et slikt inntrykk. Det er et dårlig signal til, og om, regionen, og til alle dem som kunne tenke seg å etablere seg der.

Veien åpner for det potensialet som ligger i denne regionen for vekst og utvikling. I tillegg kan den avlaste eller dempe det befolkningstrykket som Oslo står overfor, noe som vi mener er positivt.

Men merknaden får stå for partienes egen regning, og jeg regner med at regionen merker seg at det kan virke som at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har gitt opp. Jeg vil understreke at vi fra Arbeiderpartiets side vil gjøre hva vi kan for at hele denne strekningen står ferdig i 2019.

Men i dag skal vi glede oss over at dette veiprojektet omsider blir en realitet. Det er viktigere enn noen gang, fordi det nå er definert som en viktig transportkorridor i europaveisystemet også.

Jeg legger med dette fram flertallets innstilling i saken.

Arne Sortevik (FrP) [12:21:18]: Fremskrittspartiet gleder seg over hver ny vei som blir bygd. Men vi er samtidig ganske bedrøvet over at staten, som har alle pengene, som er søkkrik, som er rikere enn noen gang, med en regjering som har mer penger til disposisjon enn noen annen regjering noen gang har hatt, ikke bruker penger på å investere i infrastruktur, men serverer ekstraskatter – ekstra transportkatt – til bilistene. Det er det denne saken også dreier seg om. Det som også gjør at denne proposisjonen kommer til Stortinget, er at det nå skal fattes beskatningsvedtak i Stortinget, mot Fremskrittspartiets stemmer.

Denne saken gjelder en viktig og nødvendig modernisering av rv. 2. – jeg tror presidenten skal sette på klokken, selv om jeg er takknemlig for litt ekstra taletid!

Fremskrittspartiet vil gjerne bygge vei – moderne og effektivt vei, men vi vil bygge med statlig finansiering. Dette er også en sak om bompengefinansiering. Vi er imot – det vet alle her, tror jeg. Argumentene er de samme i denne saken som i den forrige saken.

Det blir også tydeligere i denne saken, det vi så i forrige sak, hvor dyr denne finansieringsformen blir for bilistene. Av samlet investeringskostnad på 1 700 mill. kr skal bilistene bidra med 985 mill. kr gjennom bompenger. I tillegg skal de betale 655 mill. kr i finanskostnader og 135 mill. kr i innkrevingskostnader. Samlet regning til bilistene blir altså på 1 775 mill. kr, dvs. litt mer enn det koster å bygge hele prosjektet.

Det spesielle med denne saken er at man bygger ny vei

på smal måte – på gammeldags måte, kan man kanskje si. Det spesielle med denne saken er også at Miljøverndepartementet har gitt føringer for hvilket alternativ som skal velges, føringer som gjør at det bygges smal firefelts vei på 16,5 meter, i stedet for moderne motorvei med 22 meters bredde etter dagens veinormal. Dette avviser Fremskrittspartiet. Vi avviser både løsningen i saken og varsel om en ny veinormal, omtalt som smal motorvei.

Også dette fremstår som en ny versjon av det politiske ønsket fra 1996. For et par uker siden ble det omtalt i Aftenposten, der man mente:

«Det er behov for å sørge for at vi ikke overinvesterer i veistandard.»

Det gjør man jo åpenbart ikke her. Nå har saksordføreren minnet oss om det gledelige som har skjedd, nemlig at denne veien blir en europavei. Da er det enda mer uforståelig at vi velger en smal firefelts løsning. Vi ønsker moderne og sikre veier med tilstrekkelig kapasitet, god sikkerhet og høyere hastighet enn 90 km/t.

Dessverre blir det ikke sammenhengende utbygging – i hvert fall hvis vi skal tro det som står i proposisjonen – på de to prosjektene på rv. 2, altså Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybakk. Det er et nytt eksempel på at planprosess og fremdrift vedrørende veibygging i Norge trenger omfattende fornyelse for å sikre nettopp samlet utbygging av store prosjekter og med kortere planleggingstid. Fremskrittspartiet mener at en slik fornyelse må skje så snart som mulig, og helst uavhengig av den pågående rulleringen av Nasjonal transportplan.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen.

Så skal jeg bruke et par ord på II i innstillingen, som er en flertallsinnstilling på det punktet fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Jeg siterer II:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak for Stortinget i løpet av 2012 om tiltak for å sikre enklere og raskere planleggingstid for store samferdselsprosjekt og tiltak for å sikre samlet utbygging.»

I Aftenposten i dag kan vi lese med overskrift «Statens veibygger føler seg maktesløs» at Vegdirektoratet sier: Vi trenger lovendringer. Her må det lovendringer til for å kutte i tiden det tar å planlegge vei i Norge. Det er Vegdirektoratets egen utbyggingssjef som konstaterer det i Aftenposten i dag. Fremskrittspartiet er helt enig. Det er viktig at veibyggeren faktisk gir klare meldinger til dem som sitter med politisk makt og myndighet. Det har denne regjeringen gjort i snart seks år, så det hadde vært fullt mulig å gjøre noe med dette for lengst. Det er mulig i dag, det er mulig for Stortingets flertall å si ja til II om at regjeringen legger frem sak for Stortinget til neste år om tiltak for å sikre enklere og raskere planleggingstid for bl.a. store veiprojekt.

Utbyggingssjefen i Vegdirektoratet er veldig tydelig på at det er en lovendring som må til. Han sier bl.a. at gjeldende plan- og bygningslov gir liten mulighet til å forsere prosessen. Selv om veibygger og Vegdirektoratet går inn i rutinene sine etter gjeldende plan- og bygningslov og ser på om de kan gjøre dette noe fortere enn det som skjer i dag, er hovedmeldingen at her må det politiske vedtak til, det må lovendringer til. Det er Fremskrittspartiets opp-

fordring, hvor Høyre og Kristelig Folkeparti er med, til regjeringen om å gjøre noe med det – ikke bare snakke om det, men gjøre noe med det. Derfor håper vi at II kan bli vedtatt.

Gunnar Gundersen (H) [12:27:50]: Det må kunne sies at dette er en gledens dag for Sør-Hedmark. Rv. 2 er selve livsnerven for Glåmdalsdistriktet, slik saksordføreren var inne på, og det er en hovedåre til Sverige og Stockholm. En utbygging skjer på overtid, for dette veiprojektet har versert i minst 20–25 år, og manglende framdrift har hemmet distriktets utvikling og har gjennom sommel, krangel og rot vært en fare for politikken anseelse. Slik sett er det lett å si seg enig med saksordføreren når hun sier at saken har hatt en noe kronglete vei fram til beslutning.

Jeg har kjørt denne veien minst én gang i uka i et halvt liv. Trafikkøkningen er formidabel, og Thons kjøpesenter ved Charlottenberg kommer nok til å fortsette å tiltrekke seg flere. Nå er det kø også på lørdager!

De fleste tok for gitt at veien ville komme da selveste statsministeren prydet forsiden i lokalavisen Glåmdalen under valgkampen i 2007. Blomsterbuketten statsministeren hadde fått, var så stor at den nesten tok glansen fra ham. Den har visnet siden da. Noen begynte faktisk å lure på om den måtte tilbakekalles, forgylles og sendes inn igjen for at ikke veien skulle bli glemte.

Det er imidlertid mye som forundrer i det som legges fram. Netto nytteverdi av prosjektet er beregnet til negative -210 mill. kr. Dette er altså en av landets mest trafikkerte veier utenom Oslo, og en av hovedårene mot Sverige. Jeg finner det ganske utrolig at man da får en netto nytteverdi. Det sier vel kanskje mer om modellen som brukes, enn behovet for veien. Dette er en vei som hele Sør-Hedmark er avhengig av, hele Romerike bruker den for å haryhandle i Sverige, og trafikkøkingen på den utbygde delen, Kløfta–Nybakk, er høyere enn forventet da det prosjektet ble vedtatt. Under overskriften «Pengene strømmer inn» meldte Glåmdalen allerede i januar for halvannet år siden at bompengeselskapets gjeld ville være nedbetalt før de forutsatte 15 år. La meg også si at smal firefelts vei, som jeg ser det, er en aldeles utmerket løsning for en vei som rv. 2, og jeg tror den kommer til å dekke kapasitetsbehovet i mange år framover. Jeg tror heller ikke vi skal glemme at en vanlig firefelts vei tar 7–8–9 meter mer jord enn den løsningen som her er valgt. Så jeg vil absolutt anbefale at det utredes også på andre strekninger i landet.

Det er imidlertid skuffende at regjeringen ikke har vedtatt at hele strekningen mellom Nybakk og Kongsvinger nå skal utbygges kontinuerlig. Jeg hører at saksordføreren kanskje tolker det i retning av at vi har gitt opp. Det har vi definitivt ikke. Men nå er jo situasjonen den at vi altså får firefelts vei fra Kongsvinger og et stykke sørover, og så får vi firefelts vei fra Kløfta og et stykke nordover, og midt imellom står det igjen 33 km med det som da nærmer seg litt kjerrevei. Det er en tragedie for planlegging av vei i Norge, og hele prosjektet burde egentlig vært vedtatt som et sammenhengende OPS-prosjekt, slik Høyre har foreslått en rekke ganger.

Jeg har jo registrert i debatter at det litt har utviklet seg

til en debatt om man skal takke bilistene. Det synes jeg absolutt det er grunn til når de skal dekke 60 pst. av kostnadene ved en vei, selv om det ikke er en del av beslutningsgrunnlaget. Jeg føler meg absolutt heller ikke som noen sosialist, selv om jeg innser at skal man få vei, må man faktisk også være med og betale for den. I Glåmdalsdistriktet er jeg i hvert fall helt sikker på at utålmodigheten nå er så stor at det aksepterer folk for å få en tidsmessig vei.

Så når dagens avstemning er klar, og prosjektet er vedtatt, må det feires litt. Men jeg gremmes samtidig på vegne av rasjonell utvikling av norsk infrastruktur. For: Hvor lenge skal vi vente, og hvor mye politisk spill kan en forvente før neste etappe er i gang?

Knut Arild Hareide (KrF) [12:32:24] (leiar i komiteen): Kristeleg Folkeparti sluttar seg til bygging av ny riksveg mellom Kongsvinger og Slomarka. Eg vil òg nytte høvet til å takke saksordføreren for ein god jobb.

Dette er eit viktig vegprosjekt. Det betyr veldig mykje for Solør/Glåmdalsregionen, men det er òg ein viktig sambandsveg til Oslo og Akershus og òg som riksveg til Sverige.

Det har vore ein debatt om me skal takke bilistane. Eg stemmer for at me takkar bilistane, fordi det er jo ein så stor lokal tilslutning til dette prosjektet. Her har det altså vore lokalpolitisk behandling i Kongsvinger kommune, i Grue kommune, i Sør-Odal kommune, i Nes kommune, i Ullensaker kommune og både i Hedmark fylkeskommune og Akershus fylkeskommune, og det viser jo nettopp den store lokale semja om dette prosjektet.

Så tek representanten Sortevik opp kor dyrt det er. Ja, det er eit stort prosjekt. Det er eit prosjekt som kostar 1 700 mill. kr, og her er altså finansieringa 985 mill. kr frå bilistane og 715 mill. kr med statlege midlar. Men det er jo ikkje sånn at dei statlege kronene nødvendigvis er gratis, dei har jo òg ein alternativ kostnad. Eg legg merke til at representanten Sortevik i sine reknestykke ikkje tek med den alternative kostnaden.

Til slutt vil eg òg kommentere saksordføreren sin kommentar om dette med samanhengande utbygging, for det er Kristeleg Folkeparti veldig oppteke av at me får på plass. Det er òg bakgrunnen for at me har gått inn på den merkningen. Eg høyrer i dag at det er gode intensjonar om at her skal det kome meir i neste Nasjonal transportplan. Det er eg glad for. Men eg opplever ikkje at det er nokon garanti som er god nok til at me får ein samanhengande utbygging. Sjølv med dette vedtaket som me får her i dag, vil det stå igjen 33 km utbygging. Kristeleg Folkeparti og Høgre er veldig opptekne av å få ei samanhengande utbygging. Derfor har me òg valt å gå inn på den fleirtalsmerkningen som tek opp dette.

Presidenten: Presidenten beklager at klokken ikke virker, idet vi er litt dårlig bemannet her oppe. Men alle har holdt seg godt innenfor taletiden, og i den grad de ikke har gjort det, har de fått tillegg.

Presidenten gjør oppmerksom på at det ikke foreligger noe forslag til votering i dag om å takke bilistene, men skjønner ellers poenget.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:35:26]: Hedmark og Akershus fylkeskommunar har vurdert utbygginga av heile rv. 2 mellom Kongsvinger og Kløfta som eitt bompengeprojekt og har slutta seg til at heile strekninga skal delfinansierast med inntil 60 pst. bompengar. Fyrste etappe, som omfattar strekninga Kløfta–Nybakk, vart opna for trafikk i 2006/2007. Manglande planavklaringar gjer at regjeringa kjem tilbake til dei resterande strekningane på eit seinare tidspunkt. Det er lokalpolitisk tilslutning til at strekninga Kongsvinger–Slomarka skal byggjast som andre etappe.

Rv. 2 er ei viktig rute både for trafikk over grensa til Sverige og internt i regionen. Den er regionalsambandet frå Solør/Glåmdalsregionen til Oslo og Akershus. Vegen er òg mellomriksveg til Sverige. I tillegg har vegen ein funksjon som lokalveg. På lange strekningar er det bustader langs vegen, mange avkøyrslar og manglande tilbod for gåande og syklande. Vegen har dårleg standard i forhold til trafikkmengda og er ulukkesutsett.

Sjølv om jordvernomsyn gjer at det er ulike syn lokalt på traséval, har prosjektet brei lokalpolitisk tilslutning.

Ny trasé vil betra situasjonen for trafikken mellom Oslo og Kongsvinger/Sverige. Ny veg vil òg føra til redusert ulukkesrisiko både på eksisterande rv. 2, som blir lokalveg med gang- og sykkelvegfunksjon, og på ny rv. 2.

Strekninga frå Kurusand i Kongsvinger til Slomarka i Sør-Odal er om lag 16,5 km lang. Ny veg blir bygd langs fv. 175 og kryssar Glomma med ny bru. Ny veg gjennom Sør-Odal blir bygd langs noverande rv. 2 nord for Glomma. I tillegg inngår m.a. tre planskilde kryss og ei omfattande omlegging av fylkesvegar, kommunale vegar og private tilkomstvegar.

Eg synest det er viktig å understreka her kva trafikantane får. Det fortel denne opplistinga noko om. Det høyrest jo ut som om kvart nytt prosjekt no er ei plikt som bilistane blir pålagde, men dei får faktisk nye og betre vegar, så òg her – ein svært etterlengta veg, ein firefelts veg, med vegbreidd 16,5 meter. Det blir ei prøvestrekning for å sjå om det ved seinare revisjonar av vegnormalen kan bli aktuelt å normera ein ekstra smal firefelts veg. Det er viktig å merka seg at når dette prosjektet tek om lag 1 000 daa matjord, vil ein ved å byggja ein smalare veg unngå ytterlegare nedbygging av dyrka mark. Denne vegen blir òg utstyrt med midtrekkverk, og kryssa skal som hovudregel byggjast planskilde. Fartsgrensa skal skiltast til 90 km/t. Statens vegvesen reknar altså med å kunna starta anlegget seint i år og opna vegen for trafikk hausten 2014.

Lat meg òg seia nokre ord om temaet planarbeid, for eg er veldig utolmodig etter å få forkorta den tida som det no tek frå planlegging til realisering, sjølv om nokre av desse hindra allereie er forserte, fordi vi er inne i ein periode der det blir bygd betydeleg meir veg enn for nokre få år tilbake.

Som eg har opplyst Stortinget om tidlegare, arbeider både Statens vegvesen og Jernbaneverket kontinuerleg på mange område for å sikra kapasitet og kompetanse og for å effektivisera planprosessen. Statens vegvesen har nyleg sett i gang eit arbeid for å sjå på korleis planlegginga kan effektiviserast. Det er eit arbeid som eg ser fram til, og som eg vil koma tilbake til Stortinget med på eigna måte.

På kort sikt er det viktig å ha tilstrekkeleg med planmidlar for å følgja opp Nasjonal transportplan 2010–2019 og for å gjennomføra planlegginga mest mogleg effektivt. I statsbudsjettet for 2011 er løyvinga til planlegging av riksveg auka til 430 mill. kr frå eit nivå på om lag 260 mill. kr. Ramma er òg foreslått auka med ytterlegare 40 mill. kr i revidert nasjonalbudsjett.

Lat meg seia til slutt ein gong til: Når Kongsvinger–Slomarka er ferdigstilt, står det igjen 33 viktige kilometer. Det er altså ei utbygging som skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023. Det er fyrst då vi kan snakka om ei samanhengande utbygging.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:41:15]: Det bilistene får, er jo anledning til å betale ca. 800 mill. kr ekstra for å bidra til denne finansieringen. Men det var ikke hovedhensikten med replikken.

Litt om planlegging, siden statsråden selv var inne på det: I april uttalte statsminister Stoltenberg til Aftenposten at ni år til planlegging av nye veiprojekter er for lang tid. Er statsråden enig?

I dag uttaler Vegdirektoratets egen utbyggingssjef at gjeldende plan- og bygningslov gir liten mulighet til å forsere prosessen, og at det må lovendring til. Er statsråden enig? Hvis hun er enig, ikke minst til det siste: Hva kan vi forvente oss med hensyn til nødvendige endringer i gjeldende plan- og bygningslov, slik at vi kan få opp tempoet i veibyggingen og redusere planleggingstiden?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:42:11]: Ja, eg er einig med statsministeren i at ni år er for lang tid. Eg har sjølv sagt det same i Stortinget før, og eg kan gjerne gjenta det.

Ja, eg er einig med utbyggingssjef Lars Aksnes i at her må ein sjå på ulike sider av planprosessen, inklusiv det lovverket som i dag ligg til grunn. Plan- og bygningslova høyrer inn under Miljøverndepartementet sitt ansvarsområde. Statleg plan er eit verkemiddel som kan brukast når viktige statlege eller regionale tiltak gjer det nødvendig. Det kan f.eks. vera når kommunane vedtek alternativ som er i konflikt med nasjonale omsyn, eller dei ikkje vil fatta planvedtak. Meir bruk av statleg plan er noko vi ser på, men eg trur det er mykje anna som kan gjerast enklare og raskare og setjast i verk fortare enn ei lovendring.

Øyvind Halleraker (H) [12:43:36]: Jeg vil starte med å si at dette er en fortsettelse av et forsøksprosjekt om smal firefelts vei, som vi i Høyre hilser velkommen. Vi tror det er veien å gå for å få bygd mer trafikksikker og framkommelig vei for en billigere penge enn å bygge store firefelts motorveier. Da kan vi også realisere slike veier på et lavere ÅDT-tall.

Mitt spørsmål går også på planlegging. Det går på helhetlig planlegging, og det går på en henvisning til det statsråden har sagt i sitt strategidokument til Nasjonal transportplan, hvor hun har antydnet at nå vil det bli mye mer korridorvis planlegging og mye mer helhetlig planlegging

framover. Det hilser vi velkommen. Det har vi etterlyst flere ganger. Ville ikke dette vært et prosjekt hvor det var naturlig? Og er det for sent å gjøre noe med det i denne sammenhengen?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:44:39]: Når det er slik at ikkje alle planavklaringar føreligg på dette tidspunktet for dei resterande 33 km, tykkjer eg at vi i dag skal gleda oss over at vi faktisk realiserer Kongsvinger–Slomarka. Så kan vi uroa oss over at det no tek gjennomsnittleg ni år med planlegging av veg, men det som er tilfellet, er at vi i denne salen gjentekne gonger har høyrte om planar som har vore både 30, 40 og til og med 70 år, fordi vi har hatt periodar bak oss der det har vorte bygd lite veg. No er vi trass alt inne i ein offensiv periode. Då får vi gleda oss over at kvart prosjekt som vi får fram. Så skal vi i den nye Nasjonal transportplan så avgjort satsa på at vi ikkje berre planlegg meir samanhengande, men at vi også stiller opp med midlar som gjer det mogleg å byggja meir samanhengande.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:45:49]: Eg registrerer at samferdselsministeren er einig med statsministeren i at ni år er for lang planleggingstid. Samferdselsministeren er òg einig med Lars Aksnes i at det trengst lovendring, som han seier i dag. Da ventar eg òg at det sjølv sagt har kome ei sak til Stortinget om det.

Mitt spørsmål går på samanhengande utbygging. Me høyrde saksordføraren på ein god måte gjere greie for at me treng å få til ei samanhengande utbygging. Statsråden avslutta sitt innlegg med at det er ein tydeleg intensjon at det skal kome i NTP for neste stortingsperiode. Men kan statsråden garantere for at det blir ei samanhengande utbygging? No har me sagt ja til denne etappen – vil det vere klart når vi er ferdige med denne etappen, sånn at me får ei samanhengande utbygging?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:46:41]: Eg må få lov til å koma tilbake når vi ser korleis dei vidare planavklaringane no går. Men eg trur det gjekk an å trekkja ut av mitt innlegg at regjeringa sin ambisjon her er samanhengande utbygging.

Så må eg få lov til å bruka berre nokre få minutt på lovendring og plan- og bygningslova. I dag ligg det ein heimel som har vore lite brukt når det gjeld den overdrevne trua som nokon har på å bruka statleg plan, for dersom det er eit godt plansamarbeid mellom Statens vegvesen som tiltakshavar og kommunane som planstyresmakt, og dersom ein avklarar konfliktane raskt og ting går greitt, så er tida som trengst, kortare. Men det er jo alle desse sløyfene som må takast på grunn av ueinigheit, som gjer at det tek lang tid.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed avsluttet.

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

Anne Marit Bjørnflaten (A) [12:48:17]: Som debatten her understreker, har det vært en lang og kronglete

vei, bokstavlig talt, for rv. 2 fram til dagens vedtak. Det er mange som har æren for at byggingen av rv. 2 fra Kongsvinger til Slomarka nå realiseres. Én som må nevnes, er ordfører Henning Myrvang i Sør-Odal kommune, som har jobbet for veien i 25 år. Jeg vil også spesielt trekke fram Eirin Faldet og saksordfører Tone Merete Sønsterud som har vært viktige pådrivere for saken.

Dagens veistandard er dårlig, og veien er svært ulykkesbelastet. Derfor vil bygging av ny, smal firefelts vei være viktig for å bedre trafikksikkerheten og framkomligheten langs strekningen.

Utbyggingen av rv. 2 er viktig i et regionalpolitisk perspektiv, men den er også viktig i et nasjonalt perspektiv. Innlandet har store utfordringer i forhold til næringsutvikling og sviktende befolkningsvekst, og en bedre trasé langs rv. 2 kan bidra til å avlaste trykket på hovedstadsregionen. Rv. 2 er også en viktig europeisk transportåre, noe som ikke minst understrekes av at FN er positiv til at veien nå skal omklassifiseres til europavei. Grenseovergangen ved Morokulien er nest mest trafikkert i Norge, etter Svinesund.

Jeg vil slutte meg til representanten Gunnar Gundersen om at dette er en gledens dag. Nok en gang beviser den rød-grønne regjeringen at vi leverer på infrastruktur. Vi er i ferd med å gjennomføre et historisk samferdselsløft som innebærer at veistrekninger over hele landet, kjempet fram av lokalbefolkningen gjennom mange år, nå realiseres. Kampen for utbyggingen av rv. 2 har vart i nesten tre tiår, og regjeringen og ikke minst samferdselsministeren fortjener honnør for dagens vedtak.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:50:37]: Igjen får vi et prosjekt på bordet hvor de rød-grønne stortingspolitikerne skjuler seg bak at de lokale ber om å få bompengefinansiert veiene. Da er det tydelig veldig lett for de rød-grønne, pluss Kristelig Folkeparti og Høyre, å vedta bompengefinansiering. Man kan vel også begynne å kalle dem for bompengekameratene.

Denne gang gjelder det rv. 2 Kongsvinger–Slomarka. Det ene fylket etter det andre kommer i dag med sin bønn om bompengefinansiering – dette fordi staten ikke er seg sitt ansvar bevisst.

Bompengefinansiering gjelder ikke lenger bare det å skulle betale veien man skal kjøre på. Nei bompengene kan også betale for gang- og sykkelstier, rutebilstasjoner og andre trafikksikringstiltak. Bilistene har lenge vært en melkeku for å få på plass prosjekter som regjeringen ikke er villig til å betale for.

Det har vært sosialistisk regime i Norge i nesten 50 av de siste 66 årene. Men gode veier for folk flest har det ikke vært noe av. Det vises jo tydelig når man er ute og kjører på veiene.

Fremskrittspartiet vil aldri bli trett av å stå på bilistenes side – ja, på folk flests side – og vi sier nok en gang at det er det offentliges ansvar å finansiere veien.

Jeg håper at de som er med på å vedta bompengefinansiering av det ene prosjektet etter det andre – hele tre bompengefinansieringspakker i dag – ikke får sove så godt

om natten, at de ligger og tenker på hvilke ekstra utgifter de har påført andre.

Per Roar Bredvold (FrP) [12:52:20]: Dette kunne vært en svært god dag for mange som enten bor langs rv. 2 eller bruker den for å transportere seg og sine, og for næringslivet langs veien – ikke minst for den delen av næringslivet som bruker rv. 2 for å transportere varer fram og tilbake.

Debatten om rv. 2 og dens utbygging har tatt altfor lang tid – hele 27 år. Forskjellige traseer har vært diskutert fram og tilbake, med rettssaker og mye sagt som med fordel kunne vært unngått. Mange har levd lenge i uvissheit om hvordan deres hverdag vil bli. Veien og dens møter har hatt besøk av statsminister, statsråder, stortingsrepresentanter, fylkes- og kommunepolitikere og ikke minst av svært mange andre som har hatt en mening om veien. Det er blitt flagget, og det er blitt delt ut blomster – kanskje Norges største blomsterbukett ble gitt bort i håp om at nyveien snart skulle bli en virkelighet.

Svært mange har sagt ja til ny vei og har høstet både ros og ris for dette. Veien har også vært oppe som sak i Stortinget flere ganger, og undertegnede har vært én av flere som har stilt spørsmål i spørretimen – ja, flere ganger har jeg gjort dette, og selvfølgelig i de debatter hvor dette har vært mulig. Og nå blir det utbygging av rv. 2 Kongsvinger, dvs. Kurusand, til Slomarka i Hedmark – en strekning på ca. 16,5 km, men det gjenstår mange kilometer før veien er fullt ferdig.

Det som er synd, er at man ikke har fått gjort dette tidligere. Det hadde blitt vesentlig billigere, og man burde også hatt en sammenhengende utbedring av hele strekningen når man først satte i gang. Og: Mange ulykker kunne sannsynligvis ha vært unngått. Derfor er vi i den situasjonen at prosjektet er blitt vesentlig dyrere, og næringslivet m.fl. har tapt mye penger.

Dagens og framtidens regning for dette må bilistene ta. Det bestemmer det rød-grønne flertallet her i dag, sammen med Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti. Det er totalt feil at bilistene må betale for denne veiutbyggingen. Bilistene betaler mer enn nok allerede i dag, og en ytterligere belastning er totalt feil. Særlig er dette en stor belastning for næringslivet som sliter i dag. Det er en altfor lettvent løsning å la andre, dvs. bilistene, betale for noe de allerede gjør med godt monn. Det gjør vi i form av mange avgifter ellers.

Fremskrittspartiet mener derfor: Nei til bompenger, ja til statlig finansiering, og også ja til en fullverdig europavei med en bredde på 22 meter. Det å gå fra 16,5 meter til 22 meter for å spare dyrket mark – slik som statsråden sa i stad – framfor økt framkommelighet og ikke minst økt sikkerhet, må være totalt feil. Kun Senterpartiet kan tenke slike tanker.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:55:39]: Som vi har hørt, er det en lang ferd som nå er kronet med vedtak. Det viser kanskje litt av de utfordringene som man står overfor når man skal planlegge nye veistreknninger. Det er mange hensyn som skal vektas opp mot hverandre – det er ingen kvikk fikse for å få alt på plass. Det har vært diskusjon

om trasé, det har vært hensyn til jordvern og hensyn til en rekke andre som skal si sitt. Men endelig står man klar og gjør vedtak i dag i et viktig veiprojekt som er viktig for Solør- og Glåmdalsregionen, men som også er viktig for Norge og Sverige i den forbindelseslinjen som vi her snakker om.

Neste fase Slomarka–Nybakk kommer når tilstrekkelige avklaringer er gjort på plansiden, som da er det som gjenstår. Og bompengekamerat eller ikke, som representanten Godskesen uttrykte det, lever jeg veldig godt med, så lenge vi får bygd vei, og det gjør vi i stor stil.

Jeg registrerer også at Fremskrittspartiet har levd godt med å være bompengekamerat i fire år tidligere og i enkelte kommuner, som ser at det er en god løsning for å få gjort de tiltakene som skal til.

Senterpartiet gleder seg over hvert prosjekt som finner sin løsning, og som blir gjennomført. Det gagnar landet og næringslivet rundt om.

Så vil jeg slutte med å gratulere med dagen til Hedmark, til Solør- og Glåmdalsregionen og til oss alle sammen, og ikke minst også fordi vi har fått en ny europavei som jeg vet er en etterlenget status hos mange rundt om.

Tone Merete Sønsterud (A) [12:57:31]: Det kunne være fristende å sette i gang både en bompengedebatt og en OPS-debatt, men jeg skal la det ligge i denne saken.

Men jeg må bare si til Fremskrittspartiet: Jeg sa i mitt innlegg at dette har vært en debatt om trasévalg, bl.a. av hensyn til jordvernet, og det er en viktig debatt. Det er viktig at vi har med det elementet også når vi bygger infrastruktur i Norge, men som Gunnar Gundersen var inne på i sitt innlegg, ville det altså tatt sju til åtte meter til – og det er også et element i denne saken.

Jeg er enig med Høyre som også sier at 16,5 meter er en god løsning, og som kanskje kan være en løsning for mange andre veiprojekter også.

Jeg kjører denne veien i hvert fall ca. én gang i uken, og jeg er veldig fornøyd med veibredden. Jeg kjenner mange som kjører denne veien. Jeg kjenner mange pendlere som kjører denne veien, og jeg har ennå ikke hørt noen klage på den type vei og veibredden på denne veien. Jeg vil heller si det sånn at de faktisk er ganske fornøyd.

Så til dette med kontinuerlig utbygging. Jeg er glad for å høre i debatten i dag at det er flere som er opptatt av at vi får en kontinuerlig utbygging, og at den merkningen fra flertallet kanskje ikke var så alvorlig ment allikevel – for å si det på den måten. Det jeg også har lyst til å si i denne saken, er at her begynner vi faktisk ikke på scratch. Hvis man leser proposisjonen, vil man jo se at mye av planarbeidet faktisk allerede er gjort. Så når man snakker om ni, ti til tolv år her – akkurat i denne saken i hvert fall – håper jeg at dette kan gå mye forttere enn som så, fordi mye av arbeidet allerede er gjort.

Så helt til slutt: Jeg gleder meg over at prosjektet nå kan settes i gang. Det er en viktig sak for regionen, for Kongsvinger, for hele Hedmark og for Oslo-distriktet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 4415)

Sak nr. 7 [12:59:40]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding av Aust-Agderpakka (Innst. 373 S (2010–2011), jf. Prop. 106 S (2010–2011))

Presidenten: Presidenten må gjøre oppmerksom på at innstillingen har ligget ute den reglementsmessige tid, men innstillingen er av ukjente grunner foreløpig ikke trykt og omdelt i salen. Det vil skje under behandlingen, har jeg fått beskjed om. Jeg regner da med at komiteen og medlemmene som er til stede, ikke vil motsette seg behandling av saken. Eventuelt kan man bytte sak nr. 7 og 8. Det er en mulighet. Hvis ingen ber om ordet, anser jeg det som mulig å fortsette behandlingen av saken. – Det anses vedtatt.

Vi får beklage at dette har skjedd. Normalt skal det ikke skje.

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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Freddy de Ruiter (A) [13:01:14] (ordfører for saken):

Denne proposisjonen omhandler utvidelse av Aust-Agderpakken. Bakgrunnen er Aust-Agder fylkestings vedtak av 30. august i fjor, hvor et stort flertall, bestående av Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, vedtok å sende søknad til Samferdselsdepartementet om justering av dagens bompengoordning basert på bl.a. følgende forutsetninger: Utvidelse av Aust-Agderpakken med inntil 200 mill. kr for å finansiere planlegging av ny E18 Arendal–Tvedestrand, planlegging og bygging av gang- og sykkelvei langs fylkesvei 402 Storemyr–Birkeland, og planlegging og bygging av gang- og sykkelvei langs E18 Tvedestrand grense–Lillevåje.

Det samme flertallet foreslo å finansiere dette ved å dele dagens bomstasjon på E18 Grimstad–Kristiansand i to med ny bomstasjon vest for Lillesand og halvering av dagens takst i eksisterende bom fra 30 kr til 15 kr, hvor taksten i ny bomstasjon også blir 15 kr.

Saken er grundig behandlet lokalt og regionalt. Da saken ble sendt ut på høring, var Grimstad kommune, Arendal kommune, Tvedestrand kommune, Risør kommune og Gjerstad kommune positive til dette initiativet, mens Birkenes kommune og Lillesand kommune uttalte seg negativt.

Departementet har behandlet saken grundig og slutter seg i hovedsak til Aust-Agder fylkestings anbefalinger.

Jeg vil takke komiteen for et effektivt og godt arbeid, men vi er ikke blitt enige. Komiteen har delt seg i tre. Ar-

beiderpartiet, SV og Senterpartiet har ett forslag, Høyre og Kristelig Folkeparti et annet og Fremskrittspartiet et tredje. Jeg regner med at Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet vil redegjøre for sine forslag, så jeg vil ta for meg forslaget fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet – og med dette også ta opp forslaget.

Vi er veldig godt fornøyd med initiativet fra fylkestinget i Aust-Agder og oppfølgingen fra departementet. Vårt forslag er i tråd med departementets anbefaling og innebærer en utvidelse av Aust-Agderpakken med inntil 200 mill. kr. Disse midlene skal brukes på planlegging av ny E18 Arendal–Tvedestrand og planlegging og bygging av gang- og sykkelvei på fylkesvei 402 Storemyr–Birkeland og langs E18 Tvedestrand grense–Lillevåje. Dette oppnås ved å dele bommen på E18 Grimstad–Kristiansand og forlenge innkrevingsperioden noe.

Vi er klar over at dette har skapt en viss debatt, men når en tar hensyn til historikken bak Aust-Agderpakken, hvor hensikten var å finansiere utbygging av ny E18 gjennom hele fylket, mener vi at dette forslaget er både fornuftig og rettferdig. I store deler av Aust-Agder ble etablering av ny bom og en delt løsning kalt for både fordelingsbommen og rettferdighetsbommen. Prinsippet blir at en med dette vil betale for den delen av veien en bruker. For mange vil det bety uendret bomtakst, for noen vil det bety lavere utgifter, og for noen betyr det høyere utgifter. Når en ser dette i sammenheng med at bommen som står lengst øst i Aust-Agder fylke, i Gjerstad kommune, i løpet av bompengeperioden vil ha subsidiert strekningen Grimstad–Kristiansand med anslagsvis 1 300 mill. kr, samt at dagens bom i Grimstad kommune og forhåndsinnkreving på gamle E18, som også står i Grimstad kommune, har overført betydelige midler til ny E18 Grimstad–Kristiansand, er det ikke urimelig at en etablerer en ny bomstasjon vest for Lillesand.

Jeg er glad for at vi med dette sikrer god framdrift for ny E18 Tvedestrand–Arendal. Det er mange av oss som har ambisjoner om at dagens trafikkfarlige strekning skal erstattes av en moderne vei raskt. Da er det viktig at planleggingen ikke stopper opp. Med dette grepet sørger vi for planleggingsmidler i kombinasjon med at strekningen er inne i NTP, noe dagens regjering sørger for. Det gjør at mange av oss er optimistiske med hensyn til oppstarttidspunktet for ny E18 Arendal–Tvedestrand.

Jeg er også glad for at halvparten av de 200 mill. kr går til ny gang- og sykkelvei mellom Lillesand og Birkeland, dvs. ca. 100 mill. kr., og at 30–40 mill. kr skal gå til ny gang- og sykkelvei mellom Arendal og Tvedestrand.

Presidenten: Presidenten regner med at representanten står bak innstillingen og ikke bak noen av forslagene i innstillingen som foreligger, og at det derfor ikke er nødvendig å ta opp den.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:06:44]: E18 er en av de aller viktigste veiene i Norge. Hele 48 pst. av Norges befolkning bor i fylkene som E18 går igjennom. Da har jeg ikke engang regnet med E39 Kristiansand–Stavanger, som ligger i forlengelsen av E18. For oss på Sørlandet er

det faktisk ingen andre veier som er i nærheten av å være like viktige som E18. Dette er vår livline til resten av landet, og derved også til kontinentet. Når deler av E18 har en standard langt under dagens krav, så går det utover næringslivet, folks livskvalitet og ikke minst turismen.

Utbyggingen av E18 vestover fra Oslo har gått veldig tregt. Firefelts motorvei på E18 fra Oslo til Asker var ferdig allerede i 1969, men selv 49 år senere har man ikke sammenhengende motorvei lenger enn til Vestfold.

E18 mellom Arendal og Tvedestrand er den strekningen som er aller mest prekær å få gjort noe med. Det er to fotgjengeroverganger, og det er 119 meter mellom hver avkjørsel. Folketallet langs E18 nedover Sørlandet er forventet å øke kraftig frem til 2040. Det betyr at vi kommer til å oppleve store trafikkproblemer hvis man ikke investerer penger i infrastruktur. I går, da jeg kjørte fra Arendal til Oslo, var gjennomsnittsfarten fra Telemarks grense til Brevikbrua 30 km/t, uten at det var ulykker på veien. Dette var altså E18. Dette er flaut. Veinettet tåler altså ikke dagens trafikk.

Regjeringen la nylig fram sitt forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2011. I proposisjonen fra departementet står det svart på hvitt at staten har tjent 23 mrd. kr mer i oljepenger enn budsjettet hittil i år. Norge har råd til å investere i gode veier. Ja, Norge burde ha råd til minst like gode veier som det EU nå bygger i Polen og i andre land. Jeg har selv sett med egne øyne i Polen hvordan man kan bygge motorveier raskt og effektivt. Store internasjonale entreprenører er klare til å påta seg prosjekter i Norge hvis vi legger ut lange nok parseller til at det er interessant for dem.

Til tross for at Norge har svært god råd, vil regjeringen nå forhåndsinnkreve bompenger til planlegging av E18 Arendal–Tvedestrand. Dette er helt urimelig. For det første bryter slik forhåndsinnkreving med nytteprinsippet, dvs. at de som betaler bompenger, skal ha nytte av prosjektet. For det andre er det helt urimelig at staten ikke skal betale for en av Norges aller viktigste og mest strategiske veier. For det tredje betaler norske bilister enorme summer i bil- og drivstoffavgifter. Dessuten kan vi heller ikke være sikre på om nye E18 Arendal–Tvedestrand faktisk kommer til å bli bygd dersom den rød-grønne regjeringen fortsetter, for dette er bare til planleggingsmidler.

Siden 1945 har det vært sosialistisk regjering i nesten 50 av 66 år, og det ses på veiene. Så det å skylde på andre regjeringer for dårlige veier faller på sin egen urimelighet.

Det er også litt spesielt at regjeringen vil bruke inntil 140 mill. kr av bilistenes bompenger til å finansiere gang- og sykkelveier.

Det har vært en diskusjon angående antall bomstasjoner og plassering av dem. Denne debatten beviser klart og tydelig at bompenger vil bli urettferdig uansett hvordan man vrir og vender på det. Men siden vi i Fremskrittspartiet er imot bomber, blander vi oss heller ikke inn i diskusjonen om hvor bommene skal stå. Det ene forslaget her er imidlertid verre enn det andre. De rød-grønne vil ha tre bomber på strekningen Gjerstad–Aust-Agders grense og betaling ett år lenger enn planlagt, Høyre vil ha to bomber og bompengebetaling i ett og et halvt år utover pla-

nene, mens Kristelig Folkeparti vil ha begge deler. Først sier Kristelig Folkeparti i innstillingen at de er tilfreds med initiativet fra Aust-Agder fylkeskommune i saken, altså tre bomber. Men i sitt forslag ber de Stortinget videreføre dagens innkrevingsordning, altså to bomber. Det høres jo rimelig spesielt ut.

Fremskrittspartiet er et ja-parti, og vi sier ja til statlig finansiering av veiene. Vi gleder oss over at veien kommer på plass.

Vi fremmer forslaget vårt, om full statlig finansiering av E18 Arendal–Tvedestrand og planlegging av gang- og sykkelveitbygging langs E18 og fv. 402.

Presidenten: Representanten Ingebjørg Godskesen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [13:11:14]: Jeg har tidligere i dag vært positiv til forslagene fra regjeringen om bompengefinansiering. Men i dette prosjektet mener jeg vi trår over en grense, eller i beste fall nærmer oss den, som gjør at vi bør stoppe opp litt og vurdere om nytteprinsippet, som vi alle er enige om å legge til grunn i bompengesaker, er oppfylt.

Jeg må i denne sammenheng få lov å vise til en sak vi hadde tidligere i dag, hvor man altså valgte å behandle parsellen langs Randsfjorden som et eget prosjekt, nettopp av hensyn til nytteprinsippet, og at det dermed ikke ble behandlet som en del av pakken knyttet til rv. 4. Her gjør man ikke det, men jeg mener at denne saken reiser akkurat samme problemstilling.

Det er også stor lokal uenighet. Vi har et delt fylkesting, og vi ser at kommunene i vest er imot. Det er også lagt inn tiltak underveis her som vi i Høyre mener er dyre å finansiere; man må opprette en ny bomstasjon for å finansiere disse. Så isolert sett er de nye tiltakene en dyr måte å gjøre det på.

Høyre mener likevel at tiltakene er fornuftige, selv om man kanskje burde forutse at man måtte planlegge videre på denne veien, og at det var nødvendig med de øvrige tiltakene.

Så vil jeg få lov å vise til et brev fra statsråden som gikk på å forlenge innkrevningstiden, og hvor lang tid det ville innebære med samme ordning. Konklusjonen i det brevet er faktisk seks måneder med dagens ordning. Dette synes vi er såpass lite at vi mener vi da bør kunne forlenge dagens ordning, og at de nye oppgavene finansieres innenfor denne. I den sammenheng viser jeg til forslaget som bl.a. Høyre har fremsatt i saken, og tar opp det.

Når det gjelder utdyping av de mer lokale forhold og den uenighet som er til stede i saken, vil andre fra Høyre gå inn på det. Men først et lite siste poeng fra min side i saken: Dette prosjektet er jo en fortsettelse av et av de største suksessprosjekter i norsk veihistorie, nemlig OPS-prosjektet mellom Kristiansand og Lillesand, hvor vi altså fikk en realisering på halve tiden av det vi var vant til. Dette ble løst med et privat konsortium, og alle rapporter i ettertid viser at dette var en fornuftig måte å gripe det an på.

Så vet vi at det er et stort flertall i denne salen – det

er litt varierende hvor langt fram vi ser målet – for en firefelts, sikker og framkommelig vei på hele E18 mellom Oslo og Kristiansand. Da er mitt spørsmål til statsråden: Hvorfor i all verden bygger man ikke videre på suksesshistorien og realiserer de parsellene som gjenstår på samme måte? Og, hvis jeg får legge til: I tillegg burde man jo legge langsiktige planer for de forskjellige parsellene nordover. Komiteen har nylig vært på reise i dette området, og det er helt klart store behov også når man nærmer seg grensen til Telemark – og gjennom Telemark.

I det hele tatt er dette et prosjekt som er overmodent for en helhetlig planlegging, som statsråden omtalte i en replikk tidligere i dag, og vi ser med forventning fram til det som kommer i Nasjonal transportplan om dette. Jeg håper også at statsråden vil følge opp antydninger hun har hatt tidligere, om å se på OPS-finansieringsløsninger.

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

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [13:16:18]: Det viktigste med vedtaket som fattes i dag, er at veien kan bygges, og at veien kan bygges så fort som mulig. Derfor ønsker jeg først å legge vekt på det positive i saken, nemlig at det endelig kommer planleggingsmidler, sånn at planleggingen av strekningen Arendal–Tvedestrand ikke stopper opp – og at den blir gjennomført.

E18 mellom Arendal og Tvedestrand er en viktig strekning. Det er en strekning som i dag er langt unna europa-veistandard. Det er 161 avkjørsler på en 19,2 km lang vei. Altså: For hver 119,25 meter kommer det en ny avkjørsel, og de som har kjørt veien, vet at det medfører en del utfordringer med kø og også farlige trafikksituasjoner. De siste 15 årene har det også vært ti dødsfall på strekningen.

Sånn sett er det å bygge en ny vei et viktig trafikksikkerhetstiltak. Man tar vare på unger og voksne som går langs veien, og skoleungene som bruker den – og i dag er det faktisk en strekning som mangler gang- og sykkelsti. Men det er også viktig for næringslivet – veien inn til Oslo. Det er viktig for å kunne få større tilgjengelighet til Oslo. Jeg er glad for at Aust-Agder og Vest-Agder står sammen om å kjempe for ny E18, for at den kan komme så fort som mulig.

For ny vei mellom Arendal og Tvedestrand vil, selv om noen av medlemmene i komiteen ikke liker det, knytte Aust-Agder og Vest-Agder mer sammen. Vi har sett det gjennom ny vei mellom Grimstad og Tvedestrand at det skapes felles bo- og arbeidsmarked. Det er utrolig viktig, særlig når vi vet at man øst i Aust-Agder sliter med store levekårsutfordringer. En vei vil faktisk være med på å bedre dette, fordi det da vil være lettere å bo øst i Aust-Agder og jobbe lenger vest.

Denne saken dreier seg om utvidelse av Aust-Agderpakka. Derfor vil jeg først og fremst si at Kristelig Folkeparti mener at planleggingsmidlene burde ha vært gitt fra regjeringen. Det burde vært sånn at når det planlegges ny vei, kommer det fra regjeringen. Når representanten de Rutter i sitt innlegg snakker om planleggingsmidlene, burde de ikke ha kommet gjennom denne saken – som represen-

tanten er glad for, og jeg også kan for så vidt glede meg over det nå – men det burde ha kommet fra regjeringen i første rekke. Derfor er jeg glad for at fylkeskommunen har vist stor handlekraft i saken, at man nettopp har valgt å snu om når man har sett at det har vært utfordrende og kommet med et lokalt initiativ. I den anledning har jeg behov for først og fremst å takke fylkesvaraordføreren i Aust-Agder, Oddvar Skaiaa, som har gjort en stor jobb og vært en pådriver mot både den ene og den andre statsråden for nettopp å få en god løsning.

Men vi ser også at det er en uenighet lokalt. For Kristelig Folkeparti er det viktig at det er enighet i ganske store stridsspørsmål som det bompenger er. Vi ser at det er ulike syn i både kommuner og fylkeskommuner, det ser vi bl.a. i høringene. Derfor er vårt primære forslag i dag å videreføre bompengepakka som den er i dag, som vil være en god løsning. Men når det er sagt, er det viktig at veien bygges, og vi støtter subsidiært innstillingen.

Aust-Agderpakka dreier seg om en fordeling i hele fylket, og saken ble behandlet i Stortinget for ca. ti år siden. Vi mener at den fordelingen som da ble gjort, var grei. Sånn sett er det unødvendig og kostbart å opprette en ny bom, og ut fra dagens innkreving, ser det ut som det går mye raskere en planlagt.

Til slutt vil jeg komme innom representanten Ingebjørg Godskesens innlegg. For konsekvensen av det hun sier, og konsekvensen av Fremskrittspartiets politikk, er at det faktisk ikke kommer en vei. Konsekvensene av det hun sier, er at det i dag ikke ville komme planleggingsmidler. Det er her jeg mener man må innse realitetene. Vårt forslag poengterer viktigheten av veien, og vi mener det er et mer rettferdig forslag. Men vi støtter subsidiært innstillingen, for vi ser viktigheten av den veien.

Helt til slutt: Jeg lovte representanten Dagrun Eriksen fra Vest-Agder – vi har et godt samarbeid på tvers av fylkene – å si: Vei er ikke den eneste veien inn, tog er en annen viktig vei. Vi har fremdeles ikke fått den sovevogna som vi ønsker å ha på plass i Kristiansand, slik at de som ønsker å pendle, kan bruke den på veien til Oslo.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:21:34]: E18 gjennom Aust-Agder er ein svært viktig veg i mange samanhengar. Det gjeld for næringsliv, gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk, turistrfikk og ikkje minst for regional utvikling. Difor inngår utbygging av E18 i Aust-Agder som ein sentral del av Regjeringa sin strategi i Nasjonal transportplan, for mest mogleg samanhengande utbygging av E18 mellom Oslo og Kristiansand.

Samtidig medverkar mykje biltrafikk til auka behov for bygging av gang- og sykkelveggar både langs E18 og på enkelte tilførselsveggar. Eg er glad for at innstillinga frå transport- og kommunikasjonskomiteen viser at det er full einigheit om å gjennomføra dei tiltaka det er gjort framlegg om i proposisjonen. Vidare viser innstillinga at det er brei einigheit om å finansiera tiltaka med bompengar. Så er det ulike syn på utforming av innkrevjingsordninga.

Eg skriv i proposisjonen at forslaget til ny bomstasjon og innkrevjingsstruktur er ei fornuftig forbedring. I dag er det berre ein bomstasjon på den nye firefeltsvegen mel-

lom Grimstad og Kristiansand. Plasseringa av bomstasjonen inneber at trafikk austover frå Lillesand må betala bompengar, mens trafikk vestover køyrer fritt for bompengar på den nye vegen. Dette gjev eit ubalansert og dårleg samsvar mellom betaling for bruk av vegen og nytte av å bruka han. Det er vanskeleg å sjå at trafikk vestover frå Lillesand bør bli behandla annleis enn trafikken austover. Dei som har nytte av den nye bompengefinansierte vegen, bør betala, uavhengig av kva for retning dei køyrer i.

Aust-Agder fylkeskommune har gjennom sitt vedtak vist vilje til å rydda opp i dette. Eg vil i tillegg minna om at bomtakstane i den eksisterande bomstasjonen blir halverte, og dei blir like dei takstane som er føreslått i den nye bomstasjonen. Dermed blir bompengebetalinga uendra for gjennomgangstrafikken og halvert for trafikk mellom Grimstad og Lillesand. Dei nye takstane blir låge per bomstasjon, med 15 kr per passering for personbilar utan rabatt. Lokaltrafikk på E18 mellom Lillesand og Kristiansand får derfor ei låg bompengebelastning, særleg når vi i tillegg tek omsyn til rabattane.

Lat meg elles undersreka følgjande. Aust-Agderpakka er, som namnet seier, ei pakke. Det inneber at det ligg eit heilskapleg syn til grunn for samsvar mellom innkrevjingsstader og bruk av bompengar, både i tid og i rom. Forslaget om bompengar til planlegging av m.a. ny E18 mellom Tvedestrand og Arendal er sett i ein slik samanheng. Eg er glad for at eit breitt fleirtal sluttar seg til forslaget. Denne delen av E18 har dårleg standard og vil vera eit viktig prosjekt i vidare oppfølging av Aust-Agderpakka.

Så vil eg koma tilbake til prioritering av vidare utbygging av E18 i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2014–2023. Spørsmålet er då kvifor regjeringa ikkje stiller med planleggingsmidlar til ei utbygging som vi ser på som så viktig? Situasjonen er at det var heilt overordna å få på plass mange prosjekt i tur og orden i den nasjonale transportplanen som vi no realiserer. Det har vist seg at det ikkje var lagt på plass tilsvarande med planmidlar. Det tilseier òg at vi i fjor, i 2010, føreslo ekstramidlar både i revidert og i nysalderinga, og i år har vi altså til no forslag om å auka planmidlane med til saman meir enn 200 mill. kr – 170 mill. meir enn i fjor i budsjettet, og så no nye 40 mill. i revidert budsjett. Det er fordi strekningen Arendal–Tvedestrand, trass i at det er viktig å rusta ho opp, gjennom stortingsvedtaket er lagt til siste del i planperioden.

Presidenten: Det blir replikkordskifte, avgrenset til tre replikker – fem replikker er det. Da blir det plass til flere, og det er lov til å variere spørsmålene fra replikantene.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:27:02]: I Aust-Agderpakka er det også lagt inn gang- og sykkelstier. Den rød-grønne regjeringen fraskriver seg et soleklart ansvar, da de her også legger inn myke pakker. Gang- og sykkelsti på fv. 402 er jo ikke engang langs E18.

Jeg lurar på om ikke statsråden synes det er urimelig å fraskrive seg ansvaret for myke pakker og ikke finansiere trafikksikkerheten for folk flest, men overføre dette ansvaret til bilistene som kjører på E18, og som vel aldri

vil komme til å bruke denne gang- og sykkelstien de her skal betale for?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:27:37]: Lat meg minna om at det er fylkestinget i Aust-Agder som her har teke eit initiativ til endring av innkrevjing når det gjeld kva som skal realiserast, altså både det å få nødvendige planmidlar på plass og det å styrkja to viktige gang- og sykkelvegar. Det eine er fylkestinget sitt ansvar – ja – men det er vel slik at òg Godskesen har fått med seg at som følgje av ny E18 har det vorte betydeleg auka trafikk på denne vegen, og eit auka behov for ein gang- og sykkelveg. Så eg vil seia at dette er å ta ansvar, ikkje å fråskrive seg det.

Arne Sortevik (FrP) [13:28:52]: I de to foregående bompengesakene var det litt diskusjon om å sende takksigelser til bilistene.

I denne saken er det sånn at de faktisk ytrer seg gjennom sin organisasjon, Norges Automobil-Forbund. Det foreligger – i alle fall til transportkomiteen – en ganske omfattende uttalelse og et veldig klart råd. Jeg siterer:

«NAF ber på denne bakgrunn Transport- og kommunikasjonskomiteén om å avvise departementets forslag til vedtak om utviding av Aust-Agderpakka.»

Begrunnelsen er spesielt tuftet på forslaget om å bruke midler innkrevet gjennom bompenger til planlegging av et mulig veiprojekt.

Mener statsråden at Norges Automobil-Forbund så å si er på ville veier når de går imot dette, eller hvordan kan statsråden forsvare at planleggingsmidler til et mulig veiprojekt skal finansieres så lang tid på forhånd, gjennom innkreving av bompenger?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:29:51]: Eg undrar meg over denne utsegna frå NAF. NAF, som her er bilistane sin organisasjon, skulle jo vera interessert i at det både vart tryggare å kjøra frå Birkeland, og at det blir ein tryggare veg Arendal–Tvedestrand – inklusiv at denne vegen faktisk blir planlagd.

Når det gjeld rekkjefølgja på planlegging og bruk av statlege midlar, seier det seg sjølv at vi er nøydde til fyrst å prioritera dei strekningane som skal realiserast no desse fyrste fire åra, og så kjem dei andre, dei resterande, etterpå. No har altså Aust-Agder fylkesting her teke eit initiativ, gjort eit vedtak, som Stortinget følgjer opp i dag.

Øyvind Halleraker (H) [13:30:58]: Under sakens gang har statsråden sendt et brev til komiteen hvor hun sier at kostnadene med driften og utvidelsen av bomstasjonen var beregnet til i størrelsesorden 40 mill. kr.

Nå er jeg selvfølgelig klar over at vår løsning med å forlenge eksisterende nedbetalingstid med seks måneder, også ville koste noen kroner, selv om det neppe vil være i den størrelsesorden. Spørsmålet mitt til statsråden er om hun syns dette er en forsvarlig kostnad på et prosjekt som beløper seg til 190 mill. kr. Det er en ganske høy kostnad på å finansiere disse tiltakene ved å gjøre denne utvidelsen. Hvorfor har man ikke valgt bare å forlenge nedbeta-

lingstiden med seks måneder, slik vi mener i vårt forslag er det beste?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:32:12]: Eg har følgd opp eit initiativ som er teke frå Aust-Agder fylkesting, som både tek opp i seg finansiering av planlegging, og som tek opp i seg realisering av to høgst nødvendige gang- og sykkelveggar.

Så er det ulike måtar å gjera dette på. Eg synest at Aust-Agder fylkesting har peikt på ein ryddig veg, òg fordi dei no legg bompengebelastinga annleis inn, slik at du må betala i ein bom anten du kjører austover eller vestover på den nye E18. Så er jo faktum at dei pengane som i dag går inn, viser at dagens bompengerekkjevil vil bli forkorta med tre år. No blir fasiten i staden to år – altså 2019 i staden for 2021.

Svein Harberg (H) [13:33:19]: Jeg la merke til statsrådens svar til Ingebjørg Godskesen når det gjaldt disse ekstraveiene som er lagt inn, der statsråden mente at når det gjaldt Storemyr–Birkeland, tok regjeringen virkelig et ansvar her, i og med at dette var med i pakken.

I spørretimen spurte jeg statsråden om ikke regjeringen burde ta grep og ta gang- og sykkelvei langs Storemyr–Birkeland inn i europaveimidlene, nettopp fordi det var blitt så stor økning i trafikken der, og det var farlig for syklistar og gåande. Den gangen fikk jeg til svar at dette hadde ikke noe med europaveien å gjøre, derfor var det ikke aktuelt å legge inn de midlene.

Nå er det altså aktuelt, fordi bilistene betaler. Hva er det som gjør at dette plutselig er blitt relevant i forhold til europaveien?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:34:16]: Eg trur eg må gjenta ein gong til at det som gjer denne saka relevant, er eit initiativ som er teke i Aust-Agder fylkesting. Dei har teke eit lokalt initiativ ut frå den faktiske situasjonen dei ser når det no gjeld trafikk, både for ein gang- og sykkelveg – som òg representanten Harberg er uroleg for – og for planlegging av ny E18. Det er det som gjer det.

Så spurde Godskesen om det ikkje var å fråskrive seg eit ansvar å koma med den konklusjonen som i dag ligg føre. Då vil eg påstå det motsette: Det er fyrst og fremst Aust-Agder fylkesting som har teke eit ansvar, og dei kommunane som her har følgd opp, og som kjenner den uroa som no er for aukande trafikk.

Og så har eg funne å leggja denne saka fram. Eg meiner faktisk òg at sjølve bompengerekkjevil er meir rettmessig enn slik ho er i dag.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [13:35:23]: Jeg har valgt å se på dette som en litt gledens dag, fordi det er et steg nærmere en ny vei. Jeg synes statsråden på mange måter holdt et godt innlegg, men det var et par ting som jeg iallfall må utfordre litt ut fra min tolkning av det.

På den ene siden er statsråden glad for at det er kommet initiativ lokalt om planleggingsmidler. Men grunnen til at det ikke er lagt inn fra statens side, er at det lig-

ger i siste halvdel av NTP-en i dag. Derfor vil, slik jeg oppfatter statsråden, det at planleggingen kommer i gang tidligere og avsluttes tidligere, heller ikke nødvendigvis bety at man kommer tidligere i gang med bygging og ferdigstillelse. Det har jo vært noe av utgangspunktet for at planleggingsmidlene har vært etterlenget og at en også har vært villig til å ta dette grepet, at en nettopp ønsker å komme i gang med planleggingen så fort som mulig, og få veien ferdig så fort som mulig. Så spørsmålet er: Tolker jeg statsråden feil, eller er det sånn at hun virkelig ønsker å få framskyndet veien og få satt i gang byggingen så fort som mulig?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:36:37]: Eg har ikkje møtt nokon som ikkje ynskjer å få realisert denne vegen – strekninga Arendal–Tvedestrand – så raskt som mogleg. Då er det jo slik at dei vegane som er planlagde, er enklare å realisera enn dei som ikkje er planlagde.

Men det som vi må konsentrera oss om no i desse fire åra – det er vi jo godt i gang med – er å realisera dei prosjekta som er planlagde denne perioden. Difor er mitt svar i forhold til Arendal–Tvedestrand at det kjem vi tilbake til i komande Nasjonal transportplan, altså våren 2013. Og det er klart at er den då planlagd, betyr jo det i praksis at den kan rykkja fram i ein kø.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

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

Svein Harberg (H) [13:38:02]: I dag har jeg opplevd det man av og til opplever, at man må legge ned manus og begynne på nytt, og det etter å ha hørt innleggene her.

For det første er det nok riktig å påpeke, som flere har gjort, at det har vært et samlet politisk miljø på Sørlandet som har gått inn for nye europaveier gjennom Sørlandet, både fra Kristiansand og vestover til Rogaland, og ikke minst fra Kristiansand til Oslo. Derfor har vi kjempet for E18. Vi er takknemlig for at vi har fått Grimstad–Kristiansand, som er et flott prosjekt. Nå kjemper vi for Arendal–Tvedestrand. Merk at det er Arendal–Tvedestrand vi snakker om. Jeg har hørt mest om Lillesand, men det er Arendal–Tvedestrand som nå skal ha ny veistrekning, og det er planleggingen av den som skal finansieres.

Vi er glad for at denne veistrekningen var nevnt i NTP for 2010–2019. Her er det mange ulykker og mye kø og trafikk. I går kveld, da jeg startet sent fra Grimstad og trodde jeg skulle være i Oslo rundt midnatt, kom jeg til Oslo klokken halv to, på grunn av at vi sto i kø ved midnatt på de strekningene der vi har europavei.

Det som er så underlig i denne saken, er at det hele startet da man oppdaget at det ikke var planleggingsmidler, og at det heller ikke kom planleggingsmidler med da statsråden sist delte ut ekstra planleggingsmidler. Jeg ble litt sjokkert. Flere kommuner og fylkeskommuner foreslo å forskuttere pengene, men det endte opp med en sak i fylkestinget i Aust-Agder som utviklet seg underlig. Da behovet var 50 mill. kr til planlegging av en veistrekning,

dukket det opp en omkamp om plassering av bom. Så hev en på en del gang- og sykkelstier for å sukke pillen for dem som måtte smake kostnadene ved denne bommen. Jammen fikk det et ørlite flertall – det er det som er realiteten – i fylkestinget. Det var et solid mindretall som sa at å opprette ny bom, er uaktuelt. Også kommuner og fylkestinget i nabofylket har gitt klar beskjed om at dette ikke er måten å gjøre det på. Så når statsråden og saksordføreren viser til det solide flertallet, er det altså ikke solid.

Så sier statsråden at omkamp er helt ok når det gjelder plassering av bommer. Altså: Etter at den nye veien har kommet, folk har forholdt seg til hvor bommene er og bussruter er lagt om, skal man plutselig endre bomstrukturen. Det er helt ok, sier statsråden. Nei, det er ikke ok, mener våre politikere i Aust-Agder, og heldigvis våre politikere her på Stortinget.

Det er vist til rettferdigheten i at når man svinger ut fra Lillesand, skal det være det samme om man kjører østover eller vestover. Igjen: Dette gjelder veien mellom Arendal og Tvedestrand. Ja, enten man kjører østover eller vestover, må man betale 30 kr – det er rettferdigheten.

Tor Sigbjørn Utsogn (FrP) [13:41:11]: En ny E18 – Arendal–Tvedestrand – gleder vi oss til. Det er et nødvendig og etterlengtet prosjekt. Men det som er spesielt i denne saken, er at regjeringen flytter grenser for bompengeneinnkreving – på sikt kanskje bortimot det uforsvarlige. I dag skal det vedtas å innkreve bompenge til planlegging av E18, Arendal–Tvedestrand, en vei som kanskje ikke blir bygd innen overskuelig framtid, og kanskje ikke av denne regjering.

Jeg vil, som forrige taler, poengtere at det er Arendal–Tvedestrand det dreier seg om. Dermed blir det et soleklart brudd på nytteprinsippet. Bompenger skal betales av dem som benytter den veien pengene skal brukes til. Det gjøres ikke i dette tilfellet. Bommen plasseres mellom Kristiansand og Lillesand, og veien som skal planlegges, er mellom Arendal og Tvedestrand. Ikke nok med det: Det er allerede en bom fra før på E18 mellom Kristiansand og Lillesand. Nå vil regjeringen at det skal komme én til – altså to bommer mellom to nabobyer. Man må passere begge bommene for å komme seg mellom Kristiansand og Lillesand. Konsekvensen av Fremskrittspartiets forslag, konsekvensen av å si nei til denne ekstra bommen, er jo ikke at man ikke får planlagt veien. Det er helt feil å hevde det. Dersom vi skulle innføre et prinsipp i dag om at alle veier, også statlige og europaveier, skal planlegges med bompengemidler, er vi helt ute å kjøre. Dette er et statlig ansvar. Det har staten stort sett tatt til nå, og det bør den også ta i denne saken.

Vi skal heller ikke underslå at når det gjelder denne andre bommen, kan det her være en betydelig underliggende faktor for dem som vil ha denne nye bommen, nemlig å hindre handelslekkasje fra Aust-Agder til Vest-Agder, bl.a. fordi det i praksis blir innført skatt for alle som kommer fra Aust-Agder, og som skal handle på Sørlands-senteret. Når regjeringen viser prinsipløshet og ikke tar hensyn til nytteprinsippet i bompengeneinnsamlingen, åpner

regjeringen for at det er helt andre hensyn som vil ligge til grunn for plassering av bomstasjonene enn at det er brukerne av veien som skal betale. Det er beklagelig, og det kan skape tvil om hva som er hensikten med bompengeplasseringer i kommende prosjekter andre steder. Dette har ført til kraftige reaksjoner fra bl.a. NAF, som mener at regjeringens handlemåte er fullstendig uakseptabel. NAF ber, som det ble sagt av en tidligere taler, om at man stiller de nødvendige midler til disposisjon.

Den nye bommen skal samle inn 200 mill. kr i tillegg til eksisterende ordning, og det koster 40 mill. kr å samle inn de 200 mill. kr. Det er et tankekors i seg selv. Det er altfor svakt at man i kanskje verdens rikeste land ikke engang kan planlegge statlig vei uten bompenger. Nå er vi over på den litt overordnede delen av dette prosjektet. De langsiktige konsekvensene av å vedta proposisjoner som denne er negative for veier, bilister og innbyggere i dette landet. Og de langsiktige konsekvensene må jo bli at regjeringen tvinger lokale myndigheter til å inngå bompengeprosjekter, for så etterpå å få en skyllebøtte fra regjeringspartiene om at dette er frivillig.

Det er ikke lokal enighet i dette prosjektet, fordi vertskommunen Lillesand, der bommen skal stå, ikke vil ha bommen i det hele tatt. Dette viser at det ikke er lokal enighet. Og som tidligere sagt, er dette prosjektet – og dette vedtaket som nå kommer – et prosjekt som flytter grenser for bompenger i negativ retning. Og slik jeg ser det, er det en mangel på langsiktig tenkning på hva, og hvordan, bompengeneinnsamling i framtiden skal være, når vi først skal ha det. Det må være brukerne av veien som betaler for den – og ikke slik som i dette tilfellet.

Gorm Kjernli (A) [13:46:03]: Dagens Aftenposten-oppslag har vært et tema i debatter vi har hatt tidligere. Det er ikke helt det samme som det vi behandler nå, men et eksempel som utbyggingssjefen trekker fram der, som kan være med på å forsinke prosesser, er lokale forhold. I denne saken er det litt aktuelt: Hva skjer om det er lokal uenighet? Det er det mye av uenigheten her går på, og det trekkes bl.a. fram som et eksempel på hvorfor man går imot proposisjonen som er lagt fram i dag.

Jeg har forståelse for at noen ikke liker bompenger. Jeg har også forståelse for at noen ikke ønsker bompenger hos seg. Men slik Arbeiderpartiet ser det, er det en fornuftig og rettferdig deling vi nå foretar. Takstene halveres i dagens snitt, og det kommer et nytt snitt der det ikke har vært tidligere, med takst som er lik den nye taksten i det gamle snittet. Gjennom den nye bommen, altså hvor det ikke har vært bompenger, kjører trafikantene på en helt ny firefelts vei. Veien kom først, og så må en nå etterpå betale bompenger – dette er en del av en pakke. Representanten de Ruiten har allerede gjort rede for flere av de ulike aspektene og for helheten i denne saken.

La meg minne om at det er gjort vedtak i Aust-Agder fylkesting som ligger til grunn for denne proposisjonen, og de partiene som her er imot denne saken og det som proposisjonen legger opp til, har stemt for i flere kommuner – inklusiv Fremskrittspartiet.

Jeg ønsker å sitere Lillesands ordfører – og gruppele-

der på fylkestinget – fra Høyre, som nå kjemper med nebb og klør mot det han sa i fylkesutvalget i Aust-Agder i juni 2010, gjengitt i Agderposten 1. juni i år:

«Dette blir en vanskelig sak å selge til de i Lillesand som skal til Kristiansand sentrum, og som må passere to bommer. Men dette er nok det beste alternativet.»

Det hadde han helt rett i.

Høyre og Kristelig Folkeparti er opptatt av lokal forankring. Det er viktig. Lokal enighet er de også opptatt av. Lokal enighet, eller mangel på sådan, er begrunnelsen for å gå imot saken og opprettholde dagens innkrevings-system. Når vi ser på alle de kommunene som anbefaler den løsningen som ligger i proposisjonen, faller det argumentet på steingrunn. Å fortsette dagens ordning er det ikke lokal enighet om! Da handler det om å velge. Arbeiderpartiet velger å følge flertallets vedtak i fylkestinget i Aust-Agder og et flertall av kommunene i Aust-Agder, og – som sagt – den løsningen som Lillesands ordfører i fjor mente var det beste alternativet.

Freddy de Ruiten (A) [13:49:02]: Ja, la oss glede oss over det som er positivt her. Der er vi enige. Vi holder framdriften på E18 Tvedestrand–Arendal, og vi får mye gang- og sykkelveier – halvparten til Lillesand–Birkenes, jeg vil bare understreke det.

Men uansett er dette en mer fornuftig og en mye mer rettferdig ordning. Det er mye mer rettferdig å dele bommen. Det burde, som sagt, ha vært gjort uansett om vi skulle ha økt inntektsgrunnlaget. Det er ingen som klager over de 1300 millioner kronene som blir ført over fra bommen i Gjerstad til Grimstad og Kristiansand. Jeg har ikke hørt noen her i dag! Jeg har heller ikke hørt noen i den lokale/regionale debatten som har sagt at vi synes det er fryktelig urettferdig at vi får de pengene, og vi vil gjerne betale dem tilbake. Ingen har sagt det!

Jeg får si det samme som et populært uttrykk for tiden: Jeg er ikke sint, men jeg er veldig, veldig skuffet, særlig over Kristelig Folkeparti og Høyre i denne saken. De vil altså sementere en urettferdig ordning, i åtte-ni år til! De vil ikke bare forlenge med et halvt år, nei, de vil sementere dagens bomstasjonsstruktur i åtte-ni år til. Det er det de foreslår her i dag. Så tusen takk, fylkesvaraordfører Oddvar Skaiaa fra Kristelig Folkeparti! Du er faktisk den som har frontet denne saken aller mest. Du har vært tøff, og du har tatt de politiske belastningene – politiske belastninger som Kristelig Folkeparti her i salen ikke tør å ta. Og tusen takk til Kristelig Folkeparti i Grimstad, Kristelig Folkeparti i Arendal, i Tvedestrand, i Risør og i Gjerstad, som har gjort det samme, og som åpenbart mener at dette er en mye mer rettferdig løsning.

Jeg må si jeg ble litt skuffet over at representanten Ropstad ser ut til å være mer interessert i hva Vest-Agder mener om Aust-Agderpakken enn hva hans egne partifeller i Aust-Agder mener om Aust-Agderpakken.

Når det gjelder representanten Harberg, må det være skuffende for hans velgere i Grimstad at han ønsker å fortsette å sende regningen til Grimstads befolkning, en regning som har vært sendt helt siden forhåndsinnkrevningen på gamle E18, og som opprettholder dagens bomtakst på

30 kroner. Det vet jeg at Grimstad kommunestyre er sterkt imot, og at Harbergs partifeller i Grimstad er sterkt imot.

Presidenten: Presidenten minner om at all tale skal skje gjennom presidenten, og ikke i du-formen, selv om det dreier seg om ordførere.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [13:52:17]: Jeg vil gjerne få opplyse Kristelig Folkeparti og Kjell Ingolf Ropstad om at Fremskrittspartiet vil ha firefelts vei fra Oslo til Stavanger. Konsekvensene av Fremskrittspartiets politikk er at veiene blir bygd med statlige midler. Konsekvensene av Kristelig Folkeparti og de andre partienes politikk er at regjeringen sender regningen til bilistene. Det som skjer, er at det vedtaket som blir gjort her på Stortinget, er det som angir hvilken finansieringsmetode som blir brukt.

Det var helt nytt for meg at Fremskrittspartiets medlemmer i kommuner i Aust- og Vest-Agder har stemt for at bommen skal deles. Jeg ble ganske interessert i å få rede på hvilke kommuner det er.

Så har jeg en ting til statsråden, hvis jeg får lov: Statsråden sa tidligere i dag at dette er en pakke. Når det snakkes om pakker, får jeg helt andre assosiasjoner. En pakke er noe man får, ikke noe man skal betale for.

Svein Harberg (H) [13:53:46]: Jeg skal ikke være med og dra denne debatten ut.

Som vi kan registrere, er Aust-Agder-benken fulltallig i salen i debatten, og det er fordi dette er en sak som engasjerer stort.

Det er geografiske forskjeller, avhengig av hvor en bor. Men jeg synes det blir underlig en del av det som sies, at de som har betalt i øst, og de som har betalt i vest – ja, det er jo gjennomgangstrafikk, og det er mange som kjører halve veien, og mange som kjører hele veien, så det er ikke slik at de som bor i øst, bare har betalt i bommen i øst. Nei, alle som er fra hele Aust-Agder, eller Vest-Agder, og kjører til Oslo, eller Rogaland for den saks skyld, betaler i bommen i øst. Så regnestykket til de Ruiten blir litt for enkelt.

Jeg registrerte også to ting. Han snakket om mine velgere i Grimstad. Nå er jeg så heldig at jeg vet at jeg har velgere andre steder enn i Grimstad, faktisk i hele Aust-Agder, og jeg er her på vegne av alle dem. Han sa at de i Grimstad måtte ta regningen. Grimstad er vel antakelig den kommunen som kommer upåvirket ut av det i forhold til pendlermønster når det gjelder lokalbefolkningen. De betaler det samme uansett, så det er ikke det som ligger bak. Nei, det er en helhetlig tanke i forhold til det vi snakker om i denne pakken. Forutsigbarheten for innbyggerne når de etablerer seg, når de velger arbeidsplass, når de velger bosted, når de velger om de skal bruke kollektivtrafikk eller bil, er en viktig bit. Så er det andre som har snakket om nytteverdien og kostnaden ved å gjøre de endringene som er foreslått her, men det er altså en totalpakke.

Så må jeg til representanten Gorm Kjernli si at det ofte er lurt å ha hele sammenhengen når en siterer noen. Ja, Arne Thomassen kom med et hjertesukk og sa at det antakelig er en god måte å gjøre det på. Men han sa også at

nå må vi få utredet alternativene, slik at vi vet hva vi skal gå for. Det er jo en veldig viktig fortsettelse på setningen; det forandrer hele innholdet når en trekker det ut av en sammenheng. Det har vært sagt hele tiden.

Jeg vil bare presisere at Høyre både lokalt, regionalt og her i Stortinget går for en utvidelse av pakken. Det som er stridsspørsmålet, er om en skal bruke penger på å investere i en ny bom på et annet sted enn der denne strekningen nå skal planlegges – det planlegges midler til strekningen Arendal–Tvedestrand. Det synes vi er urimelig og en dårlig investering, spesielt siden vi ligger godt an og godt foran skjema på den innkrevningen som allerede er, og som fungerer godt.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:56:48]: Eg møtte denne saka fyrste gong lokalt på eit besøk i Aust-Agder, og der var det fleire representantar både frå Senterpartiet, frå Arbeidarpartiet og frå Kristeleg Folkeparti som tok opp moglegheita for å sikra både planleggingsmidlar til ei ulukkesbelasta strekning og betre forhold for gåande og syklande. Ein ting er å stilla spørsmål om det går an, noko anna er å formalisera dette slik som det her er gjort frå Aust-Agder fylkesting si side. Vedtaket i dag viser at ja, det går når det er lokal vilje til å følgja opp ein pakke. Aust-Agderpakken ligg der frå før, og var meint å vera ei bortimot samanhengande utbygging gjennom heile Aust-Agder.

Når det gjeld gjennomgangstrafikk, som Harberg stilte spørsmål om, betyr ikkje dette noko for gjennomgangs- trafikken. Dei betaler ikkje noko meir eller mindre, noko frå eller til, men debatten går lokalt.

Det er to ting som eg berre må få presisera avslutningsvis, og det er påstanden om at dette er eit nytt prinsipp i samband med ein pakke. Det er det ikkje. På E6 Dal–Jessheim blir det kravt inn midlar til planlegging av neste parsell, på E18 Gulli–Langåker skjer det same, og det er planleggingsmidlar til Bommestad–Sky. Dette er gjort før.

Og så er det ei glede for meg å opplysa i forhold til Framstegspartiet og Høgre sin merknad, slik han står – dei skriv faktisk noko om å krevja inn bompengar til ein veg som med dagens regjering ikkje blir bygd: Er det noko som er heilt sikkert, same kva for ei regjering vi snakkar om, er det at akkurat denne strekningen – Arendal–Tvedestrand – blir bygd. For debatten i dag har vist at det er ikkje berre regjeringa som her bidreg til å leggja til rette for ei sak som forskotterer planmidlar, det er faktisk eit samla storting som ser nødvendigheita ved at denne vegen blir bygd. Den merknaden treng dei ikkje å marknadsføra vidare.

Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [14:00:02]: I løpet av debatten har jeg blitt opplyst flere ganger av mine medrepresentanter, og det er jeg for så vidt glad for. Men det jeg er mest glad for, er det som statsråden klart sier fra om gang på gang: at veien kommer. Jeg synes det for så vidt er litt trist at denne debatten drar ut mellom noen sære representanter fra Aust-Agder, fordi saken er så mye viktigere enn at man krangler om løsninger. Derfor har jeg sagt

det som jeg har sagt: Det viktigste er at veien blir bygd, det mener Kristelig Folkeparti klart og tydelig, og så har vi gått igjennom saken, i god dialog med våre representanter, både fra fylket og lokalt og funnet fram til det vi mener vil være den beste løsningen. Og så, fordi vi mener veien er så viktig, går vi subsidiært inn for regjeringens innstilling.

Men det er likevel behov for å kommentere noen av opplysningene som jeg fikk i løpet av debatten. Representanten Kjernli sier at det ikke ville vært flertall for å fortsette med dagens løsning. Nå har vel ikke det vært ute til høring eller folkeavstemming på noen som helst måte, så det vil jeg ikke si kan stemme, for jeg tror det er mange som ville sett på det slik at bare å forlenge det ville være en grei måte å gjøre det på.

Til representanten de Ruiten, som er veldig skuffet over meg: Det beklager jeg. Jeg liker ikke å skuffe de Ruiten, men til mitt forsvar vil jeg si at jeg er stolt av min fylkesvaraordfører i Aust-Agder, som har gjort en utrettelig innsats. Uten ham ville sannsynligvis ikke presset på samferdsel vært så stort som det har vært – i alle fall ikke presset på jernbane – og det er jeg glad for at han har fått til. Også i denne saken har han snudd seg rundt og funnet løsninger som han syntes var gode. Så har vi gått, som sagt, en god runde i vårt parti, og Aust-Agder Kristelig Folkeparti har gitt meg bakking for å kjempe denne saken inn i stortingsgruppen, der har vi hatt gode runder. Men til representanten de Ruiten vil jeg jo si at hvis det er så urettferdig og så voldsomt som det gis uttrykk for, så burde kanskje den løsningen som de Ruiten skisserer, vært sett på for ti år siden. Det kan godt være at det hadde vært riktig med mange flere bomber. Jeg er selv personlig tilhenger av at når man bare kjører forbi dem, og det ikke er de samme kostnadene som når man setter dem opp, ville det vært mer naturlig. Men nå er det ikke sånn! Og med dagens system og dagens innkreving ville sannsynligvis ikke bommen måtte stå noe lenger heller, derfor synes jeg ikke det er så problematisk.

Til slutt til representanten Godskesen: Nei, jeg skal tolke deg positivt. Konsekvensen av Fremskrittspartiets politikk i regjering ville helt sikkert blitt firefelts vei, og gjerne OPS, som vi har gode eksempler på på Sørlandet. Men konsekvensene av dagens politiske situasjon er at dersom det ikke hadde vært tatt initiativ lokalt, så ville ikke planleggingsmidlene kommet. Og hvis ikke planleggingsmidlene hadde kommet, som regjeringen nå aksepterer gjennom bompakken, så ville ikke denne veien blitt bygd. Men nå kommer de, og da er planleggingen ferdig før, og da skal vi presse på sånn at det kommer i en tidligere fase av den neste NTP-en.

Solveig Horne hadde her overtatt presidentplassen.

Freddy de Ruiten (A) [14:03:13]: Jeg har lyst til å fortsette min takketale. Den ble brått avbrutt i stad. Jeg har lyst til å takke Høyre i både Grimstad, Arendal, Tvedestrand, Risør og Gjerstad for å støtte opp om en deling av bommen. Jeg regner jo med at representanten Harberg har

noen velgere i de kommunene også, og ikke bare i Grimstad. Jeg vil også takke Fremskrittspartiet i Gjerstad for å ha støttet en bomløsning. Det gjorde de i kommunestyret. Så antar jeg at jeg også kan takke Fremskrittspartiet i Risør, for etter gjennomgang av protokollen var det kun én som stemte imot, og det var tre fremskrittspartirepresentanter til stede på bystyremøtet som behandlet saken i Risør.

Ellers har jeg noen få kommentarer til til representanten Harberg når det gjelder det med sitater og Thomassen. Sitatet som representanten Kjernli kom med, var så vidt jeg vet, fra en leder i Agderposten. Meg bekjent har Thomassen gjort helomvending i denne saken, og det synes jeg Høyre bør innrømme.

Jeg synes ikke at min framstilling er for enkel. Det er ganske enkelt å se hva som blir resultatet av ny bomordning: Det er en halvering av satsen for dem som reiser fra Lillesand til Grimstad, og det er en halvering av satsen for dem som reiser fra Grimstad til Lillesand – og det kan vel ikke være helt uvesentlig for Grimstads befolkning og næringsliv.

Så helt til slutt litt om Høyre lokalt, og at det er flertall mot denne løsningen i Høyre lokalt. Nei, jeg tror faktisk det er flertall i Høyre lokalt for denne løsningen hvis vi teller opp hva Høyre har stemt i de ulike kommunestyrene. Representanten Ropstad påpeker at jeg synes det er trist. Nei, jeg synes først og fremst at det er en gledens dag, og det synspunktet deler jeg med Ropstad. Jeg deler også det synspunktet med Ropstad om at vi burde ha gjort noe med bomstasjonsstrukturen for lenge, lenge siden. Den er urettferdig. Det er dønn urettferdig at den bommen står på Grimstad kommunes grense, men da hjelper det ikke å vente med å gjøre noe i åtte–ni år til, og si at vi kompenserer dagens urettferdighet med å sementere urettferdigheten. Nei, da gjør vi noe med urettferdigheten, og vi deler derfor bommene.

Så, kjære fylkesvaraordfører Skaiaa fra Kristelig Folkeparti, her i salen i dag følger Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, og kanskje Venstre, opp det arbeidet som du har stått på for når det gjelder deling av bommen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7. (Votering, se side 4415)

Sak nr. 8 [14:06:02]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevisk om 4 mrd. kroner ekstra i straksbevilgning til vedlikeholdstiltak på veinettet (Innst. 351 S (2010–2011), jf. Dokument 8:133 S (2010–2011))

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 medlem av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til

replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen 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.

Arne Sortevisk (FrP) [14:07:10] (ordfører for saken): Saken gjelder representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevisk om 4 mrd. kr ekstra i straksbevilgning til vedlikeholdstiltak på veinettet.

Fremskrittspartiet fremmer forslag i saken om en ekstra straksbevilgning til vedlikeholdstiltak på veinettet på 4 mrd. kr i år, 2011. Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag. Øvrige partier vil sikkert redegjøre for sine syn.

Tilstanden på norsk veinett – riks- og fylkesveier – er ikke bra. I 2009 og i 2010 har vedlikeholdsetterslepet økt. Regjeringens ambisjon for 2011 er at etterslepet ikke skal øke ytterligere. Det er ulike syn på om det vil være mulig med årets budsjett. Utgangspunktet for Fremskrittspartiet er også at landet nå har hatt to harde vintre som har gjort vondt verre. Vi har hatt to harde vintre som har gått hardt ut over veinettet. 2010 – av de to årene som er nevnt – er også det første året med forvaltningsreform, der fylkene har hatt ansvar for 17 000 km mer vei. Tidligere riksveier er blitt fylkesveier – retttere sagt: Tidligere dårlig vedlikeholdte riksveier er blitt dårlig vedlikeholdte fylkesveier. Mange fylker sier de sliter med denne tvangspåførte oppgaven. De trenger finansiell hjelp til å ruste opp det økte fylkesveinettet.

Tilstanden for norsk veinett er ikke bra. I 2010 målte Statens vegvesen selv at 53 pst. av fylkesveinettet hadde en dekktilstand på dårlig eller svært dårlig. Det var store variasjoner mellom fylkene. Slik kan vi ikke ha det. Fylkesveinettet er selve ryggraden i verdiskapingen over hele landet. Dårlig vei gir økt avstandsulempe, økte kostnader, økt transporttid, unødige transportskader, økt trafikkrisiko og svekket konkurransekraft. Det er bakgrunnen for at Fremskrittspartiet foreslår en ekstrapakke til veivedlikehold.

Hva sier så regjeringen – samferdselsministeren? Jo, i brev datert 11. mai i år sier hun:

«Forslagsstillerne foreslår en ekstra tildeling til vedlikehold i 2011 på totalt 4 milliarder kroner. Etter Samferdselsdepartementets mening er det ikke mulig å bruke så mye ekstra på vedlikehold i inneværende år.» Senere i brevet heter det:

«Samferdselsdepartementet viser til forslaget om å øremerke midler til vedlikehold på fylkesvegnettet. (...) Prinsipielt sett bør eventuelle økte bevilgninger til vedlikehold på fylkesveg nettet komme i form av rammetilskudd.»

Regjeringspartiene følger opp: Fremskrittspartiets urealistiske overbudspolitikken vil ikke være gjennomførbar.

La oss se hva vi faktisk foreslår: 4 mrd. kr fordelt mellom riksveier og fylkesveier. I snitt betyr det 2 mrd. kr på 19 fylker. Deler vi det likt, blir det 100 mill. kr på hvert.

Men vi har vært grundigere enn som så. I representantforslaget er det gitt en fordeling mellom fylkene basert på veilengde. Det er også foreslått at 1 mrd. kr av de 4 mrd. kr skal øremerkes til vedlikehold av broer og tunneler der det er et spesielt stort etterslep på vedlikeholdssiden. Tabellen står på side 2 i forslaget.

Noen smakebiter:

- Østfold vil få 120 mill. kr til veier og 40 mill. kr til broer og tunneler
- Oppland vil få 180 mill. kr til veier og 60 mill. kr til broer og tunneler
- Nord-Trøndelag vil få 171 mill. kr til veier og 57 mill. kr til broer og tunneler

Om dette sier regjeringspartiene: Fremskrittspartiets urealistiske overbudspolitikken vil ikke være gjennomførbar.

Flere smakebiter:

- Buskerud vil få 132 mill. kr til vei og 44 mill. kr til broer og tunneler
- Telemark vil få 122 mill. kr til veier og 44 mill. kr til broer og tunneler

Om dette sier regjeringspartiene: Fremskrittspartiets urealistiske overbudspolitikken vil ikke være gjennomførbar.

Dette mener Fremskrittspartiet er mulig både tidsmessig og kapasitetsmessig, og forsvarlig. Skulle det knipe med tiden, kan midlene senere gjøres overførbare fra 2011 til 2012. Kapasiteten mener vi finnes både i norsk marked og gjennom utenlandske entreprenører. Når jeg snakker med mindre entreprenører over hele landet, sier de at det finnes kapasitet.

Vi har merket oss at besvergelsene fra regjeringspartiene ikke følges opp, heldigvis, av Høyre eller Kristelig Folkeparti, men at de to partiene peker på det samme som Fremskrittspartiet, nemlig at det er behov for ekstra midler til veinettet.

Fremskrittspartiet fremmer altså eget forslag om ekstra innsats, og mener det er fullt forsvarlig å gjennomføre i 2011.

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

Gorm Kjærli (A) [14:12:37]: Det er ingen tvil om at det er viktig for både framkommeligheten og sikkerheten på norske veier at vi sørger for å ta vare på og vedlikeholde de veiene vi har. Det er et tverrpolitisk ønske om det. Derfor har Arbeiderpartiet og regjeringen som mål å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på norske veier. Det er en formidabel oppgave når vi vet hvordan det etterslepet har fått utvikle seg over år.

Ikke noe land kommer noen gang dit at alle veier er i tipp topp stand til enhver tid – i Utopia kanskje, men der lever de færreste av oss. Men det er ingen tvil om at vi har en jobb å gjøre for å bedre veistandarden i Norge. Med vedlikeholdsbudsjettet for 2011 stopper vi forfallet på norske veier. Nå starter jobben med å ta igjen etterslepet.

Når vedlikeholdsbudsjettet øker med 60 pst. fra 2010 til 2011, er det ingen tvil om at man tar dette på alvor. Jeg er fortsatt noe mer usikker på hvor alvorlig jeg skal ta representantforslaget fra Fremskrittspartiet, som altså vil

ha en ekstrabevilgning som er nesten tre ganger større enn det vi bruker på vedlikehold i 2011. Hvordan kan de tro at det er mulig å få brukt 4 mrd. kr ekstra på sju måneder? Det er en gåte. Men det er litt artig av Fremskrittspartiet sier at de åpner for at de pengene også kan overføres, når vi vet hvilken kritikk som har kommet tidligere når penger har blitt overført fra et år til et annet.

Vi vet at innenfor eksisterende kontrakter har Statens vegvesen anledning til å øke kontraktene med inntil 15 pst. av kontraktsummen. Det utgjør til sammen 270 mill. kr for riks- og fylkesveinettet. Nye anbud er mulig, men ikke i størrelsesorden 4 mrd. kr ut dette året. Det er artig å foreslå milliarder til populære tiltak. Særlig fornuftig er det nok ikke for et parti som sier at det ønsker makt.

Da fylkeskommunene overtok ansvaret for de nye fylkesveiene i 2010, ble rammene styrket med 1 mrd. kr utover de pengene staten hadde brukt på de samme veiene, som fylkene også fikk. Denne rammen er videreført i 2011. Altså er det mer penger til de veiene nå enn tidligere, hvis fylkene bruker pengene på samferdsel. Erfaringene viser at fylkene stort sett gjør det, og noen mer til. Fylkene tar ansvar, og det er bra. Et fylke som ikke tar det ansvaret, men som satte noen pengene på bok, er mitt eget fylke Akershus, styrt av Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Dersom Fremskrittspartiet er bekymret for fylkene som veieiere, bør de gå på sine egne og ikke på Arbeiderpartiet. Vi ga fylkene mer penger til vei. De blå-blå velger å ikke bruke dem. Det er dårlig nytt for innbyggerne i Akershus, som får dårligere veier med høyre- og fremskrittspartipolitikk.

Det vil være en viktig oppgave framover å styrke vedlikeholdet av veiene. Den oppgaven vil Arbeiderpartiet og regjeringen ta. Men vi vet, i likhet med Høyre og Kristelig Folkeparti, at vi ikke kan gå for det overbudsforslaget Fremskrittspartiet fremmer. Det lar seg ikke gjennomføre. Derfor går regjeringspartiene imot forslaget.

Ingebjørg Godskesen (FrP) [14:15:53]: Alle som kjører på norske veier, nærmest uansett hvor man kjører, merker og bemerker at veikvaliteten er særdeles dårlig. Det hjelper ikke at de rød-grønne skylder på forrige regjering, når Norge har vært sosialistisk styrt i nesten 50 av de siste 66 årene. Da virker det tafatt og banalt å skylde på andre, noe dagens regjering gjør omtrent daglig.

Vedlikehold av veier er viktig, noe som Arbeiderpartiet har slurvet med i årevis. Derfor er vi nødt til å se i øynene – enten vi vil eller ikke – at nå må noe gjøres. Det må ekstraordinære tiltak til for å få bukt med noe av forfallet på veiene. Når staten overfører 27 000 km veier til fylkene, må det også følge nok penger med, slik at fylkene kan gjøre en bedre jobb enn det staten har gjort. Ellers minner det mistenkelig om dem som tror at regningene forsvinner når man kaster dem.

Det blir for lite penger bevilget dersom staten overfører like mye midler til fylkene som det de selv brukte på veiene. Da blir resultatet slik som nå. Vi har jo sett hvordan forfallet florerer når man bruker så lite penger, og fylkene kan ikke trylle mer enn det staten kan.

4 mrd. kr til strakstiltak burde være en smal sak når sta-

ten har tjent 23 mrd. kr mer i oljeinntekter enn budsjettert, og det bare hittil i år.

For Aust-Agder ville det etter vår modell bli 96 mill. kr ekstra til vedlikehold og 32 mill. kr til vedlikehold av broer og tunneler. For Vest-Agder, som også ligger mitt hjerte nært, vil det utgjøre 126 mill. kr til vedlikehold og 42 mill. kr til broer og tunneler. Begge fylkene vil ha god bruk for pengene, og innbyggerne ville ha fått bedre og tryggere veier.

Øyvind Halleraker (H) [14:17:52]: Vi har fra Høyres side skrevet inn i denne innstillingen at vi har stor forståelse for forslagsstillernes virkelighetsbeskrivelse. Vi tror den er tilnærmet helt riktig. Derfor stusser jeg litt over regjeringen og regjeringspartiene her i salen som velger nærmest å angripe det forslaget som useriøst. Jeg skal ikke gå inn i noen karakteristikker av forslaget og tempoet som sådant, men jeg syns nok at en smule mer ydmykhet hadde vært på sin plass, når man åpner avisene daglig – også fagtidsskrifter – og får rapporter om hvordan veiene stadig blir dårligere, og hvordan folks oppfatning av veiene er. Det er jo det vi som har ansvaret her, må ta inn over oss. Det syns jeg kanskje ikke har vært særlig framtrepende fra regjeringspartienes side så langt iallfall.

Alle partiene i denne salen har ansvar for den situasjonen vi er kommet i. Det er det ingen tvil om. Det har helt klart i ganske mange år ikke vært prioritert nok til vedlikehold i forhold til investeringer. Men det er hvordan vi velger å håndtere det i dag, som skiller oss. Fra Høyres side mener vi at veikapitalen må vi vedlikeholde i et fornuftig tempo, ellers vil kostnadene bare bli uøndvendig store i neste omgang. Eller for å bruke senterpartisjargong: Veikapitalen må odles for stadig å bli bedre og gis videre til neste generasjoner.

Jeg vil slå et slag for litt nytenkning. Fra Høyres side har vi gang på gang lansert et vedlikeholdsfond hvor avkastningen kan gå uavkortet – og helt uavhengig av andre budsjettensyn – til å ta igjen dette enorme etterslepet, i tillegg til de vedlikeholdsoppgaver som jo er presserende hvert eneste år. Da ville vi kommet mye raskere til målet enn det regjeringen beskriver i sine dokumenter. Jeg inviterer nok en gang statsråden til å ytre seg om dette. Hun har jo i sitt strategidokument etter min mening lansert flere oppløftende tanker om neste NTP som går langt i retning av det vi har foreslått på en del andre felt. Så kanskje dette også kunne være en linje som statsråden og regjeringen kunne slå inn på. Det er iallfall ingen tvil – det ser alle – at det er behov for ekstraordinære tiltak for å sette veiene i den stand de bør være.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:21:28]: Vedlikehold av infrastruktur er veldig viktig, det deler jeg forslagsstillernes syn på. Jeg tror at et stort og bredt flertall i Stortinget er opptatt av og ser behovet for å vedlikeholde og for å investere, for å sikre at vi får økt framkommelighet, og for at trafikksikkerheten skal øke.

Jeg er veldig glad for at regjeringen i budsjettet for 2011 har bevilget midler som gjør at de stopper forfallet på veinettet i Norge. En vedlikeholdsbevilgning på

1,55 mrd. kr i 2011 er en økning på 60 pst. Det er en vesentlig økning.

3 600 km vei får nytt dekke i løpet av dette året. Det kommer til å bety veldig mye. Det er viktig at etterslepet tas igjen. Derfor må vi også legge tungt til rette for å satse på vedlikehold i kommende budsjett, slik at man får tatt igjen det som er forsømt i massevis av år.

Fylkeskommunene bygger vei som aldri før. De vedlikeholder og bygger ny i stor stil. Kritikken mot at de skulle overta ansvaret, har stilnet. Det er veldig lite negativt å høre om den nye veieieren. Tvert imot har de tatt ansvaret på en veldig god måte.

Når det gjelder det konkrete forslaget fra Fremskrittspartiet, viser jeg til det brevet som kom fra Samferdselsdepartementet, der man peker på at det ikke vil være mulig i inneværende år å ta i bruk en slik bevilgning når vi er kommet så langt ut i året. Men i tillegg til det som representanten Kjærli pekte på, vet man jo at det også skal lyses ut på anbud, og at det er en omfattende prosess knyttet til det. Det vil også ta tid. Det vil ta måneder før det er klart, og da er vi nesten ved årsskiftet. Da vil det ikke få stor effekt for dette året. I tillegg er det vist til at innenfor de eksisterende asfaltkontraktene er det ikke mulig å øke mer enn inntil 15 pst. på riks- og fylkesvegnettet. Så det ligger i bunnen av det som jeg oppfatter som positivt ment fra forslagsstillernes side i denne saken.

Når det er sagt, skal Statens vegvesen utrede behovet for drift og vedlikehold nærmere fram til forslag om rulling av Nasjonal transportplan 2014–2023, eller det vedtaket som vi skal gjøre i 2013. I dette arbeidet inngår også å utrede hva som trengs for å ta igjen forfallet i veiinfrastrukturen. Da får vi en helhetlig oversikt som gjør at man sterkt kan satse på vedlikehold også i neste NTP. Det er vi nødt til å gjøre hvis vi skal ha den framdriften på utbygging og vedlikehold over hele landet som er nødvendig både for trafikksikkerhet, framkommelighet og for økt verdiskaping.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:24:55]: Regjeringa meiner at vedlikehaldet av norske vegar er svært viktig. Løyvingane til veg er no på eit historisk høgt nivå. I budsjettet for 2011 er det sett av 1,55 mrd. kr til vedlikehald. Det vil sikra at forfallet på vegnettet stansar. Det høyrer kanskje ikkje så imponerande ut, men vi må hugsa på kva for ei formidabel oppgåve vi her står overfor.

Her er mange år med det vi kan kalla for unnlatingssynder. Det skjer no ei betring månad for månad, men her er mykje ugjørt. I samband med arbeidet med etatane sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 er Statens vegvesen beden om å greia ut nærare behovet for drift og vedlikehald. I dette inngår òg å vurdere kva som trengst for å ta igjen forfallet i veginfrastrukturen.

Eg registrerer at komiteen sitt fleirtal, med medlemene frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti, viser til Statens vegvesen si kartlegging av vedlikehaldsetterslepet. Fleirtalet meiner at dette ikkje betrar vegnettet, men kan føra til utsetjing av opprustinga av vegnettet og dermed ytterlegare forfall. Eg må seia meg djupt ueinig i denne påstanden. For å sikra at vi får mest mogleg veg for

pengane, er det avgjerande at innsatsen blir retta inn dit han gjev størst nytte. Vegstyresmaktene må ha ein plan for vedlikehaldsarbeidet. Strekningane med størst behov må utbetrast fyrst.

Så har forslagsstillarane føreslått ei ekstra løyving på 4 mrd. kr til vedlikehald i år. Eg må faktisk få lov til å minna om at det ikkje berre er å ausa midlar inn i anleggsmarknaden eller i eksisterande asfaltkontraktar. Anbud må lysast ut, og tilboda må vurderast. I tillegg er det ofte nødvendig med planavklaringar i forkant av arbeidet, og alt dette tek tid. Statens vegvesen klarer ikkje å bruka så mykje meir på vedlikehald i år.

Så merka eg meg at det òg er føreslått øyremerkte midlar til vedlikehald på fylkesvegnettet. Det nye fylkesvegnettet er etter forvaltingsreforma rammefinansiert i tråd med hovudprinsippet for finansiering av kommunesektoren. Rammefinansiering gjev rom for lokale prioriteringar baserte på lokale behov og gjev samla sett lite administrasjon og den mest effektive og treffsikre ressursbruken. Prinsipielt bør jo ein eventuell auke i løyvingane til vedlikehald på fylkesvegnettet difor koma i form av rammetilskot.

Eg har teke mål av meg til eit tipp topp moderne hovudvegnett i løpet av dei komande 20 åra. Det er basert på den stamvegnettutgreinga som etatane har kome med så langt. Eg meiner det er tre viktig føresetnader for det. Den fyrste er meir midlar. Den andre er meir effektiv planlegging, og den tredje er å byggja meir samanhengande. Så bør det vera eit fjerde punkt her for å få dette til. Det er å ta betre vare på det vegnettet vi har i dag.

Når det gjeld situasjonen på fylkesvegnettet, er det ingen tvil om at det òg der er mykje å ta igjen. Vi sende altså i 2010 over midlar som følgde dei vegane som fylkeskommunane overtok, tilsvarande den standarden som dei hadde då, så ein 1 mrd. kr ekstra som vart vidareført, og i tillegg den rentekompensasjonen som gjev moglegheit til å bruka inntil 2 mrd. kr meir.

Eg er glad for at det er mange fylkeskommunar som her har følgd opp, at det er mange fylkeskommunar som kjenner ansvaret sitt så langt at dei til og med har trødd til med eigne midlar utover det som følgde med ved overtakinga av vegane. Desto meir forunderleg er det at det faktisk er fylke som har funne å prioritera veg ned og andre føremål opp. Det er det òg eksempel på.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevisk (FrP) [14:30:13]: To spørsmål: Mener statsråden at det ikke er behov for mer penger til vedlikehold av riksveier og fylkesveier i 2011? Så vidt jeg husker – hvis man leter litt i revidert budsjett – er det vel null å finne. Mener statsråden at det ikke er behov for mer midler?

Det andre spørsmålet er: Hvis det skulle komme mer midler, hvor mye kan man klare å ta unna? Hva er statsrådets syn på hvor mye man kan klare å ta unna av ekstra midler til veivedlikehold i en revidert statsbudsjett-sammenheng? Vi er jo nesten der nå – vi er kommet til begynnelsen av juni.

Eller er det slik at statsråden faktisk sier at det ikke er mulig å bevilge ekstra midler, utover det som den til enhver tid sittende regjering har dimensjonert som det ansvarlige beløpet når budsjettet for tolv måneder behandles i oktober, november og desember, før kalenderåret starter?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:31:17]: I revidert budsjett fann vi det viktig å prioritera både meir til planmidlar og meir til trafikktryggleikstiltak. Det siste er jo i seg sjølv òg betre vedlikehald – altså det å følgja E18 over i E39 og sørgja for trafikktryggleik, midtdelarar og annan utbetring langs den vegen. Det var det vi fann å prioritera i budsjettet for denne sektoren.

Så er det òg slik at vi spurte Statens vegvesen om kor mykje som skulle til for å stoppa forfallet. Vi fekk svar, og dei har fått dei midlane. Med den erfaringa som eg har frå årsskiftet 2010–2011, tør eg ikkje svara eksakt at dei ikkje kan bruka meir midlar i 2011 om dei hadde hatt meir til disposisjon. Men at 4 mrd. kr er klart utanfor alle tal, er heilt sikkert.

Øyvind Halleraker (H) [14:32:43]: Det har vært et tema her om enkelte fylkers prioritering i forhold til vei-sektoren etter overføring av oppgaver. Jeg ser ikke bort fra at det som skjer i denne sammenheng, nettopp er det som Høyre advarte mot i denne reformen, nemlig at man er såpass sulteføret på andre oppgaver og i andre sektorer at man må bruke pengene der. Det er nok forklaringen på dette.

Så blir rentekompensasjonsordningen trukket fram fra statsråden gang på gang. Det er selvfølgelig bra med en rentekompensasjon. Men lånene som tas opp, må betales tilbake uansett, så det blir jo en betydelig ekstrakostnad. Spørsmålet mitt til statsråden er: Vil hun videreføre denne rentekompensasjonen i neste tiårsperiode? Vil den bli inflasjonsjustert, slik at den får samme verdi – eller kanskje helst økes?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:33:50]: Til fylkeskommunane sine prioriteringar: Eg er einig i at det kan liggja ulike behov til grunn. Eg veit frå mitt eige fylke, Rogaland, at der er det noko raud-grøn sårheit i forhold til at det blir brukt uforholdsmessig mykje nye midlar til ein vidaregåande skule som sikrar ein ny og betre vidaregåande skule, men som ikkje gjev nye elevplassar. Så det kan vera litt forskjellig, men at det er lokalt ein må avklara korleis dei midlane som kjem i rammene til fylkeskommunane, skal brukast, står eg fast ved.

Rentekompensasjonen er varsla vidareført i Nasjonal transportplan. Om han skal oppgraderast, (presidenten klubbar) kjem vi tilbake til. Eg registrerer no i budsjettet for 2011 at (presidenten klubbar) det er meir enn det var i 2010 – altså ei justering.

Presidenten: Presidenten vil minne statsråden om at når det røde lyset slukner, så er taletiden over.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:35:08]: Ja.

Knut Arild Hareide (KrF) [14:35:15]: Eg vil bore litt vidare, knytt til problemstillinga om fylka er gode vegeigarar eller ikkje. Det er ikkje lagt fram for Stortinget tal som slår fast det eine eller det andre. Derfor overraskar dei signala som statsråden gir her, meg litt, for mi oppleving har vore at fylka har vist eit veldig stort engasjement og òg evne til innafør sine rammer til å prioritere nettopp samferdselsformål. Det gjeld òg Akershus fylke, som har vist ei betydeleg evne bl.a. til satsing på kollektiv, som har vore heilt nødvendig, og som òg gir auka kollektivdel i Akershus. Det synest eg er veldig bra.

Så mitt enkle spørsmål til statsråden er: Synest statsråden at fylka har vore gode vegeigarar dette eit og eit halvt året dei har hatt moglegheit?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:36:11]: Sva-
ret på det er ja.

Når det gjeld den talmessige sida, er den undersøkinga eg har sett så langt, frå MEF – altså Maskinentreprenørenes Forbund – som viser at fylkeskommunane totalt sett har brukt meir midlar enn staten brukte på dei tilsvarande vegane. Det endelege talet – altså rekneskapstala for fylkeskommunane – vil ligga føre seinare i juni, så då får vi sjå meir korleis biletet ser ut frå fylke til fylke.

Elles var det ikkje eg som brukte Akershus, det var representanten Kjernerli som brukte det eksemplet. Eg brukte Rogaland, og eg trur òg Hareide kjenner til, frå debattar som har gått i avisene i Rogaland, korleis midlane er brukte der. Eg held likevel fast ved at fylkeskommunane er gode vegeigarar. Det blir framleis rammetilskot, og så må vi saman sørgja for rammer tilsvarande dei utfordringane som er.

**Arne Sorte-
vik (FrP) [14:37:30]:** Det kan godt hende at fylkeskommunene er gode veieiere, men de er, iallfall en god del av dem, nokså fortvilte veieiere. De gir uttrykk for at de trenger mer hjelp enn det de har fått gjennom de overføringene som fulgte forvaltningsreformen og denne enestående sjenerøse ordningen vi har for å få lov til å låne penger til å rydde opp i gamle, statlige synder på tidligere riksveier. Det er jo litt av bakteppet når vi deler halvparten av vår pakke til fylkeskommunene.

Men hovedgrunnen for å ta en ny replikk var jo å følge opp det svaret jeg fikk i første replikk. Da er det faktisk slik at vi er enige om at det er behov for mer, slik som jeg tolker svaret, men vi er uenige om beløpets størrelse. Hva er statsrådens beløp? Hva mener statsråden er mulig – innenfor de rammer og muligheter som statsråden ser – å dimensjonere i ekstra veivedlikehold i 2011?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:38:32]: Mitt engasjement for å stoppa forfallet har faktisk medført 60 pst. i auka løyvingar til Statens vegvesen frå 2010 til 2011 til vedlikehald. Då er det slik at eg har ikkje brukt tid og krefter no på å uteska Statens vegvesen på kor mange millionar frå eller til dei eventuelt vil kunna bruka. Eg synest det er flott at dei no brukar dei 60 pst. og stoppar for-

fallet, at dei sørgjer for dei tusen kilometrane med asfalt som vi har bestilt no i sommar, som òg går på vedlikehald, og at dei elles gjer det dei kan for både å planleggja og setja i verk dei prosjekta som er tenkte for 2011.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed avsluttet.

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

Tone Merete Sønsterud (A) [14:39:54]: Fremskrittspartiet snakker her om at vi har en regjering som svekker konkurransekraften og konkurransevnen i Norge, og de forsøker å forklare oss at de ikke driver overbudspolitik. Altså her snakker vi om 4 mrd. kr. Vi har tre veiprosjekter som vi har snakket om tidligere i dag, som Fremskrittspartiet også har mer penger til enn alle de andre. Jeg har ikke regnet på det, men vi snakker om noen hundretalls millioner her også. Og i tillegg til dette la meg tilføye: Alle bommene skal fjernes, de skal redusere bensin- og dieselavgiften, nybilavgiften skal fjernes; bare her er det snakk om i underkant av 60 mrd. kr. I tillegg har vi dette halvåret – hvis vi ikke tar helt feil – hørt mye om at Fremskrittspartiet har mer penger til det meste. Det er alt fra sykehus til brannskoler.

Norge må føre en ansvarlig økonomisk politikk som ikke undergraver norske industriarbeidsplasser og ikke øker presset på renten. Når man vil pøse på med mer oljepenger til investeringer i Norge, vil det styrke kronen. Når kronkursen stiger, betyr det at vi kan kjøpe varer i utlandet billigere, men det betyr også at norske varer blir dyrere å selge i utlandet. For den delen av næringslivet som konkurrerer med utlandet, er høy rente og sterk krone derfor en ulempe. Vi taper i kampen mot utenlandske bedrifter. Resultatet er at de konkurranseutsatte bedriftene må si opp folk, og arbeidsledigheten går opp. Det er først og fremst alvorlig for dem det gjelder, men også for økonomien totalt sett. Samtidig vil renten gå opp og ramme vanlige folk med hus- og billån, som vil få økte månedlige utgifter. Vi trenger ansvarlighet og forutsigbarhet i norsk økonomi.

Godskesen har i dag snakket om alt det ille sosialistene gjør for landet. Jeg tror nok at norsk næringsliv og norske arbeidstakere skal være glade for at det er den regjeringen vi har i dag, som styrer landet, og ikke Fremskrittspartiet. Og når det gjelder konkurransekraft og hva vi gjør for næringslivet, bare minner jeg om at det siden 2005 er skapt 250 000 nye arbeidsplasser i dette landet, to tredjedeler av dem er i privat sektor.

**Arne Sorte-
vik (FrP) [14:42:25]:** Jeg skal forsøke å la være å hisse opp noen, slik at det blir siste innlegg.

Jeg vil bare vise til at, så vidt jeg ser, er beløpet på post 23 på statsbudsjettet for 2011, som er trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger, på vel 7 mrd. kr. Det er et forslag om å øke det med 2 mrd. kr – det er altså under 30 pst. økning – og det sier statsråden er umulig.

La meg minne om at fylkeskommunene ber om hjelp til å bedre fylkesveinettet, som er i dårlig forfatning. La meg minne om at riksveinettet i 2009 og i 2010 er blitt dårligere. Avisene, media, har også i år vært fulle av be-

gredelige eksempler på det. Regjeringen lukker øynene og lukker ørene.

Fremskrittspartiet mener det trengs mer innsats på veivedlikehold. Det vil på ingen måte ødelegge økonomien. Gode veier smører derimot økonomien. Det er fullt forsvarlig å øke dimensjoneringen på veivedlikehold, slik Fremskrittspartiet foreslo.

Freddy de Ruyter (A) [14:43:52]: Selv om det er transportkomiteen som har debatt, tror jeg det er veldig viktig å se litt utover vårt område når en vurderer Fremskrittspartiets politikk. Det har jo allerede andre representanter vært inne på.

Vi har nettopp vært gjennom en finanskrisen, og det ser faktisk ut som at Norge kommer seg gjennom denne finanskrisen. Det er ingen tilfeldighet. Vi gikk inn i den med den laveste arbeidsledigheten i Europa og kommer ut med den laveste arbeidsledigheten i Europa. Det er heller ingen tilfeldighet. Som det ble sagt tidligere: Det er skapt 250 000 nye arbeidsplasser mellom 2005 og 2009, og de fleste i privat sektor. Det er heller ingen tilfeldighet.

Når jeg hører Fremskrittspartiet og ser alle forslagene som kommer på område etter område, og det foreslås milliarder hver uke her i salen, tenker jeg på en sang jeg hørte for ikke altfor lenge siden, som lød noe sånt som: «Alt du vil ha, skal du få, alt du peker på.» Det skulle vel kanskje si alt.

Men jeg har et spørsmål til Fremskrittspartiet, og spørsmålet er rett og slett: Hva vil dere egentlig prioritere? Er det sånn at det er veldig enkelt å sitte i opposisjon og bevilge milliarder av kroner hver eneste uke her på Stortinget, eller er det noen spesiell ting dere faktisk vil prioritere? Er det sånn at dere har ført den samme politikken når dere har kommet i nærheten av makt? Har dere da klart å få ut så mange milliarder til alle gode formål?

Og også en utfordring til Høyre: Kan Høyre være bekjent av en sånn uansvarlig pengebruk på område etter område? Er dette det partiet dere vil samarbeide med?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 4416)

Øyvind Korsberg gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er vi klare til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt fem forslag. Det er

- forslagene nr. 1–3, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
 - forslagene nr. 4 og 5, fra Robert Eriksson på vegne av Fremskrittspartiet
- Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en ordning der

arbeidsgiver kompenseres økonomisk med kortere arbeidsgiverperiode, og sykmelder kompenseres med en høyere sats for tapt arbeidsfortjeneste, i tilfeller der Nav uteblir fra sine forpliktelser i sykefraværsoppfølgingen.»

Dette forslaget blir å føre opp til behandling i et senere møte i Stortinget.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

l o v

om endringer i arbeidsmiljøloven og folketrygdloven mv. (raskere oppfølging og sanksjonering av brudd på regelverket ved arbeidstakers sykdom)

I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

§ 8-4 andre ledd skal lyde:

For å få rett til sykepengen skal medlemmet så tidlig som mulig og senest innen 8 uker prøve seg i arbeidsrelatert aktivitet, *jf. arbeidsmiljøloven § 4-6 første ledd og folketrygdloven § 8-7 a første ledd*, unntatt når medisinske grunner klart er til hinder for slik aktivitet. Det kan unntaksvis likevel ytes sykepenge utover 8 uker dersom arbeidsrelaterte aktiviteter ikke kan gjennomføres på arbeidsplassen.

§ 8-6 skal lyde:

§ 8-6 *Gradert sykmelding*

Dersom medlemmet delvis kan utføre sine vanlige arbeidsoppgaver eller nye arbeidsoppgaver etter tilrettelegging gjennom bedriftsinterne tiltak, skal det ytes graderte sykepenge, *jf. § 8-13*.

§ 8-6 første, tredje, fjerde og femte ledd oppheves.

§ 8-7 sjette til åttende ledd oppheves. Nåværende niende ledd blir nytt sjette ledd. Nytt sjuende ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om obligatorisk opplæring i sykmeldingsarbeid for sykmeldere.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

Ny § 8-7 a skal lyde:

§ 8-7 a *Oppfølging mv. i regi av Arbeids- og velferdsetaten*

Arbeids- og velferdsetaten skal så tidlig som mulig vurdere om arbeidsrettede tiltak skal prøves dersom dokumenterte bedriftsinterne tiltak ikke fører frem eller medlemmet ikke har et arbeidsforhold.

Senest når arbeidsuførheten har vart i 26 uker, skal Arbeids- og velferdsetaten avholde et dialogmøte mellom den sykmeldte arbeidstaker og arbeidsgiver, unntatt når et slikt møte antas å være åpenbart unødvendig. Arbeidstaker, arbeidsgiver, sykmelder eller Arbeids- og velferdsetaten kan kreve at det avholdes et slikt møte på et tidligere tidspunkt. Sykmelder eller annet helsepersonell skal delta i dialogmøtet hvis Arbeids- og velferdsetaten mener det er hensiktsmessig, jf. § 25-5 a. Arbeids- og velferdsetaten skal sende innkalling til berørte parter tre uker før dialogmøtet avholdes. I innkallingen skal det opplyses om arbeidstakers, arbeidsgivers og sykmelders plikter og varsles om mulige sanksjoner ved overtredelse av pliktene.

Arbeidstaker, arbeidsgiver, sykmelder eller Arbeids- og velferdsetaten kan kreve at det avholdes et nytt dialogmøte mellom den sykmeldte arbeidstaker og arbeidsgiver. Bestemmelsene i annet ledd tredje til femte punktum gjelder tilsvarende for et slikt møte.

Senest ved utløpet av sykepengeperioden skal Arbeids- og velferdsetaten igjen vurdere om arbeidsrettede tiltak skal prøves.

Departementet gir forskrifter om tilskudd til tilretteleggingstiltak på arbeidsplassen.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Ny § 8-7 a skal lyde:

§ 8-7 a oppfølging mv. i regi av Arbeids- og velferdsetaten.

Arbeids- og velferdsetaten skal så tidlig som mulig vurdere om arbeidsrettede tiltak skal prøves dersom dokumenterte bedriftsinterne tiltak ikke fører frem eller medlemmet ikke har et arbeidsforhold.

Senest når arbeidsuførheten har vart i 16 uker, skal Arbeids- og velferdsetaten avholde et dialogmøte mellom den sykmeldte arbeidstaker og arbeidsgiver, unntatt når et slikt møte antas å være åpenbart unødvendig. Arbeidstaker, arbeidsgiver, sykmelder eller Arbeids- og velferdsetaten kan kreve at det avholdes slikt møte på et tidligere tidspunkt. Sykmelder eller annet helsepersonell skal delta i dialogmøtet hvis Arbeids- og velferdsetaten mener det er hensiktsmessig, jf. § 25-5 a. Arbeids- og velferdsetaten skal sende innkalling til berørte parter tre uker før dialogmøtet avholdes. I innkallingen skal det opplyses om arbeidstakers, arbeidsgivers og sykmelders plikter og varsles om mulige sanksjoner ved overtredelse av pliktene.

Arbeidstaker, arbeidsgiver, sykmelder eller Arbeids- og velferdsetaten kan kreve at det avholdes nytt dialogmøte mellom den sykmeldte og arbeidstaker og arbeidsgiver. Bestemmelsene i annet ledd tredje til femte punktum gjelder tilsvarende for et slikt møte.

Senest ved utløpet av sykepengeperioden skal Arbeids- og velferdsetaten igjen vurdere om arbeidsrettede tiltak skal prøves.

Departementet gir forskrift om tilskudd til tilretteleggingstiltak på arbeidsplassen.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble innstillingen bifalt med 60 mot 41 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.56.34)

Videre var innstilt:

§ 8-8 første og andre ledd skal lyde:

Medlemmet har plikt til å gi opplysninger til arbeidsgiveren og Arbeids- og velferdsetaten om egen funksjonsevne og bidra til at hensiktsmessige tiltak for å tilrettelegge arbeidet og utprøving av funksjonsevnen blir utredet og iverksatt, se også § 21-3. Medlemmet plikter også å medvirke ved utarbeiding og gjennomføring av oppfølgingsplaner og delta i dialogmøter som nevnt i arbeidsmiljøloven § 4-6 og folketrygdloven § 8-7 a.

Retten til sykepenger faller bort dersom medlemmet uten rimelig grunn nekter å gi opplysninger eller medvirke til utredning, eller uten rimelig grunn nekter å ta imot tilbud om behandling, rehabilitering, tilrettelegging av arbeid og arbeidsutprøving eller arbeidsrettede tiltak, se også § 21-8. Det samme gjelder dersom medlemmet uten rimelig grunn unnlater å medvirke ved utarbeiding og gjennomføring av oppfølgingsplaner eller unnlater å delta i dialogmøter som nevnt i første ledd.

Nytt sjette strekpunkt i innledningen i kapittel 25 skal lyde:

– Sanksjoner ved sykmelders brudd på plikt til å delta i dialogmøter står i § 25-5 a,

Nåværende sjette til femtende strekpunkt blir sjuende til sekstende strekpunkt.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

§ 25-2 andre til femte ledd skal lyde:

Arbeidsgiver plikter å utarbeide oppfølgingsplan og gjennomføre dialogmøte etter arbeidsmiljøloven § 4-6 tredje og fjerde ledd og delta i dialogmøte etter folketrygdloven § 8-7 a andre og tredje ledd.

Senest når arbeidstaker har vært helt eller delvis borte fra arbeidet i ni uker, skal arbeidsgiver gi skriftlig melding til Arbeids- og velferdsetaten om hvorvidt reglene om oppfølgingsplan og dialogmøte etter arbeidsmiljøloven er overholdt. Det skal også gis opplysninger om sykmelder er innkalt til og har deltatt i dialogmøtet. Arbeids- og velferdsetaten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis. Arbeidsgiver skal til samme tid sende oppfølgingsplanen til Arbeids- og velferdsetaten.

Arbeidsgiver skal sende oppdatert oppfølgingsplan til Arbeids- og velferdsetaten senest en uke før det avholdes dialogmøter etter folketrygdloven.

Etter krav fra Arbeids- og velferdsetaten skal arbeidsgiver utlevere oppfølgingsplan som eventuelt er revidert etter lovbestemte dialogmøter.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«25-2 andre til femte ledd skal lyde:

Arbeidsgiver plikter å utarbeide oppfølgingsplan og gjennomføre dialogmøte etter arbeidsmiljøloven § 4-6 tredje og fjerde ledd og delta i dialogmøte etter folketrygdloven § 8-7 a andre og tredje ledd.

Senest når arbeidstaker har vært helt eller delvis borte fra arbeidet i åtte uker, skal arbeidsgiver gi skriftlig melding til Arbeids- og velferdsetaten om hvorvidt reglene om oppfølgingsplan og dialogmøte etter arbeidsmiljøloven er overholdt. Det skal også gis opplysninger om sykmelder er innkalt til og har deltatt i dialogmøtet. Arbeids- og velferdsetaten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis. Arbeidsgiver skal til samme tid sende oppfølgingsplanen til Arbeids- og velferdsetaten.

Arbeidsgiver skal sende oppdatert oppfølgingsplan til Arbeids- og velferdsetaten senest en uke før det avholdes dialogmøter etter folketrygdloven.

Etter krav fra Arbeids- og velferdsetaten skal arbeidsgiver utlevere oppfølgingsplan som eventuelt er revidert etter lovbestemte dialogmøter.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble innstillingen bifalt med 60 mot 41 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.57.16)

Videre var innstilt:

§ 25-3 femte ledd skal lyde:

Dersom arbeidsgiver ikke innen fristen i § 25-2 tredje ledd har gitt skriftlig melding til Arbeids- og velferdsetaten om at reglene om oppfølgingsplan er overholdt, herunder sendt inn planen, eller gitt melding om at reglene om dialogmøte er overholdt, skal det gis varsel med tre ukers frist for overholdelse av pliktene. Dersom pliktene ikke overholdes innen varslingsfristen, kan Arbeids- og velferdsetaten fatte vedtak om gebyr. Arbeids- og velferdsetaten kan også fatte vedtak om gebyr dersom arbeidsgiver ikke utleverer oppdatert oppfølgingsplan etter innkalling til dialogmøter etter folketrygdloven eller ikke deltar i slike møter, jf. § 25-2 annet og fjerde ledd. Gebyr etter denne paragrafen kan utgjøre seks rettsgebyr for hver unnlattelse. Ilagt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«25-3 femte ledd skal lyde:

Dersom arbeidsgiver ikke innen fristen i § 25-2 tredje ledd har gitt skriftlig melding til Arbeids- og velferdsetaten om at reglene om oppfølgingsplan er overholdt, herunder sendt inn planen eller gitt melding om at reglene om dialogmøte er overholdt, skal det gis varsel med tre ukers frist for overholdelse av pliktene. Dersom pliktene overholdes innen varslingsfristen, kan Arbeids- og velferdsetaten fatte vedtak om gebyr. Arbeids- og velferdsetaten kan også fatte vedtak om gebyr dersom arbeidsgiver ikke utleverer oppdatert oppfølgingsplan etter innkalling til dialogmøter etter folketrygdloven eller ikke deltar i slike møter, jf. § 25-2 annet og fjerde ledd. Gebyr etter denne paragrafen kan utgjøre seks rettsgebyr for hvert sykefraværstilfelle. Ilagt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble innstillingen bifalt med 60 mot 41 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.57.47)

Videre var innstilt:

§ 25-5 første ledd andre punktum oppheves.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Videre var innstilt:

Ny § 25-5 a skal lyde:

§ 25-5 a *Sanksjoner ved sykmelders brudd på plikt til å delta i dialogmøter*

Sykmelder som unnlater å delta i sju dialogmøter, jf. arbeidsmiljøloven § 4-6 fjerde ledd og folketrygdloven § 8-7 a andre og tredje ledd, i løpet av en periode på 24 måneder, kan ilegges et gebyr tilsvarende tolv rettsgebyr. Arbeids- og velferdsetaten skal sende varsel om slikt gebyr dersom det registreres at sykmelder har uteblitt fra ti dialogmøter i løpet av en periode på 24 måneder. Ilagt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

Ved vurderingen av om det skal ilegges gebyr, skal det tas hensyn til sykmelders arbeidssituasjon og andre forhold av betydning som kan ha vanskeliggjort deltakelse i dialogmøtene.

Sykmelder som er ilagt to gebyrer for manglende deltakelse innenfor en periode på 24 måneder, kan i opp-

til tolv måneder utelukkes fra å utstede sykmeldinger som grunnlag for ytelser fra folketrygden.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Ny § 25-5 a skal lyde:

§ 25-5 a Sanksjoner ved sykmelders brudd på plikt til å delta i dialogmøter

Sykmelder som unnlater å delta i tre dialogmøter, jf. arbeidsmiljøloven § 4-6 fjerde ledd og folketrygdloven § 8-7 a andre og tredje ledd, i løpet av en periode på 24 måneder, kan ilegges et gebyr tilsvarende tolv rettsgebyr. Arbeids- og velferdsetaten skal sende varsel om slikt gebyr dersom det registreres at sykmelder har uteblitt fra fem dialogmøter i løpet av en periode på 24 måneder. Ilagt gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

Ved vurdering av om det skal ilegges gebyr, skal det tas hensyn til sykmelders arbeidssituasjon og andre forhold av betydning som kan ha vanskeliggjort deltakelse i dialogmøtene.

Sykmelder som er ilagt to gebyrer for manglende deltakelse innenfor en periode på 24 måneder, kan i opptil tolv måneder utelukkes fra å utstede sykmeldinger som grunnlag for ytelser fra folketrygden.»

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 77 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.58.26)

Videre var innstilt:

II

I lov 10. desember 2004 nr. 76 om arbeidsmarkedstjenester gjøres følgende endringer:
Kapittel 5 overskriften skal lyde:
Arbeidsmarkedstiltak *mv.*

§ 13 overskriften skal lyde:

Ytelser til gjennomføring av arbeidsmarkedstiltak *mv.*

§ 13 første ledd skal lyde:

Departementet kan fastsette nærmere vilkår for og størrelsen på ytelser til tiltaksdeltakere og andre arbeidssøkere, og vilkår for og størrelsen på tilskudd til tiltaksarrangører. Departementet kan gi bestemmelser om arbeidsgivers lønnsplikt overfor deltakere i tiltak.

III

I lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern *mv.* gjøres følgende endringer:
§ 4-6 tredje og fjerde ledd skal lyde:

(3) Arbeidsgiver skal i samråd med arbeidstaker utarbeide oppfølgingsplan for tilbakeføring til arbeid i forbindelse med ulykke, sykdom, slitasje eller lignende, med mindre dette er åpenbart unødvendig. Arbeidet med oppfølgingsplan skal starte så tidlig som mulig, og planen skal være utarbeidet senest når arbeidstaker har vært helt eller delvis borte fra arbeidet i fire uker. Oppfølgingsplanen skal inneholde en vurdering av arbeidstakers arbeidsoppgaver og arbeidsevne. Planen skal også inneholde aktuelle tiltak i arbeidsgivers regi, aktuelle tiltak med bistand fra myndighetene og plan for videre oppfølging. *Arbeidsgiver skal sende oppfølgingsplanen til sykmelder så snart den er utarbeidet, og senest etter fire uker, og til Arbeids- og velferdsetaten etter bestemmelsen i folketrygdloven § 25-2 tredje og fjerde ledd.*

(4) Arbeidsgiver skal innkalle arbeidstaker til dialogmøte om innholdet i oppfølgingsplanen senest innen sju uker etter at arbeidstaker har vært helt eller delvis borte fra arbeidet som følge av ulykke, sykdom, slitasje eller lignende, med mindre dette er åpenbart unødvendig. Bedriftshelsetjenesten skal være representert i møtet. *Sykmelder skal delta i møtet med mindre arbeidstaker ikke ønsker det eller det ikke anses hensiktsmessig, jf. folketrygdloven § 25-5 a. Arbeidsgiver skal gi informasjon til Arbeids- og velferdsetaten om oppfølgingsplan og dialogmøtet etter bestemmelsen i folketrygdloven § 25-2 tredje ledd.*

IV

Loven gjelder fra 1. juli 2011.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til annen gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

Nr.	Namn	Alder	Vedteke	Pensjon i månaden	Gjeven frå	Merknad
	Utanriksdepartementet					
1	Oleksii Soloviov (Ukraina)	62	12.4.2010	340,-	1.4.2010	Alderspensjon
2	Nina Margaretha Hammar (Brasil)	61	12.5.2010	3 275,-	1.8.2010	Alderspensjon
3	Grace Bibi (Pakistan)	70	30.10.2009	200,-	1.1.2010	Alderspensjon
4	Nadezjda Pusjkina (Russland)	59	18.11.2009	1 003,-	1.1.2010	Alderspensjon
5	Chainarong Hocharoen (Thailand)	60	12.5.2010	1 910,-	1.10.2010	Alderspensjon
6	Manuel Antonio Lopez (Nicaragua)	65	12.5.2010	585,-	1.5.2010	Alderspensjon
7	Gürcean Savci (Tyrkia)	74	14.10.2010	242,-	1.12.2009	Enkjepensjon
8	Anandavalli Balakrishnan (India)	73	20.10.2010	2 156,-	1.9.2010	Enkjepensjon
9	Mona Mohamed (Egypt)	57	6.1.2011	1 645,-	1.11.2010	Enkjepensjon

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Vigdis Giltun satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Vedtak til lov

om endring i folketrygdloven (en likestilt finansieringsordning av førerhunder og servicehunder)

I

I lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd gjøres følgende endringer:

§ 6-3 bokstav c) skal lyde:

til hold av førerhund eller servicehund

§ 10-7 første ledd bokstav d) skal lyde:

førerhund eller servicehund

II

Loven trer i kraft fra det tidspunkt Kongen bestemmer.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:128 L (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Vigdis Giltun, Laila Marie Reiertsen og Kari Kjønås Kjos om endringer i folketrygdloven (en likestilt finansieringsordning av førerhunder og servicehunder) – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble innstillingen bifalt med 54 mot 47 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 14.59.57)

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 123/2010 av 10. november 2010 om innlemmelse av i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 285/2010 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartsoperatører.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 5

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

«Utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva i Søndre Land kommune i Oppland gjennomføres slik det er beskrevet i Prop. 103 S (2010–2011).

Prosjektet finansieres med statlige midler og legges inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011. Stortinget legger til grunn nødvendig statlig forskottering for å sikre fremdrift som forutsatt i Prop. 103 S (2010–2011).»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i at:

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansiering og utbedring av fv. 34 på strekningen Grime–Vesleelva. Vilkårene fremgår av Prop. 103 S (2010–2011) og Innst. 350 S (2010–2011)

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

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.05)

Votering i sak nr. 6

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

«Stortinget godkjenner sammenhengende utbygging av de to prosjektene på rv. 2 Kongsvinger–Slomarka og Slomarka–Herbergåsen–Nybakk slik de er omtalt i Prop. 104 S (2010–2011) og med firefelts motorvei med bredde 22 m. Stortinget legger til grunn at det om nødvendig brukes statlig reguleringsplan i forbindelse med at veibredden økes fra 16 til 22 m. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskutterer midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttsaldering av budsjettet for 2011.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og innstillingens I.

Komiteen hadde innstilt:

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i Prop. 104 S (2010–2011) og Innst. 372 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare regler for finansieringsordninga.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling til I og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 74 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.40)

Videre var innstilt:

II

Stortinget ber regjeringen legge frem sak for Stortinget i løpet av 2012 om tiltak for å sikre enklere og raskere planleggingstid for store samferdselsprosjekt og tiltak for å sikre samlet utbygging.

Presidenten: Det er Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti som her står bak innstillingen, så presi-

denten antar at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 54 mot 46 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.14)

Votering i sak nr. 7

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

- forslag nr. 1, fra Ingebjørg Godskesen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

Det voteres først over forslag nr. 2, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen videreføre dagens innkrevningsordning i den vedtatte Aust-Agder pakken, og å finansiere de omtalte tiltakene i Prop. 106 S (2010–2011), innenfor dagens vedtatte bompengoordning.»

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 75 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.50)

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar for å finansiera planlegging av E18 på strekningen Tvedestrand–Arendal samt finansiera planlegging og gang- og sykkelvegbygging langs E18 og fv. 402. Vilråa går fram av Prop. 106 S (2010–2011) og Innst. 373 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare regler for finansieringsordninga.

Presidenten: Det voteres alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for forskuttering av midler til planlegging av E18 på strekningen Tvedestrand–Arendal samt planlegging og gang- og sykkelveitbygging langs E18 og fv. 402, og innarbeide full statlig finansiering av prosjektet i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2011.»

Høyre og Kristelig Folkeparti har varslet at de støtter innstillingen subsidiært.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.58)

Votering i sak nr. 8

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

«I

I statsbudsjettet for 2011 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320	23	Statens vegvesen Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72, for høyes med</i>	2 000 000 000
		fra kr 7 170 100 000 til kr 9 170 100 000	

II

I statsbudsjettet for 2011 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
572	68	Rammetilskudd til fylkeskommuner (NY) Veivedlikehold, <i>bevilges med</i>	2 000 000 000
		fra kr 0 til kr 2 000 000 000»	

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:133 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om 4 mrd. kroner ekstra i straksbevilgning til vedlikeholdstiltak på veinettet – vedtas ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.08)

Presidenten: Presidenten kan opplyse om at Stortingets møte starter kl. 9 i morgen tidlig – i tilfelle noen skulle ha glemt det.

Sak nr. 9 [15:05:45]

Referat

- (366) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bent Høie, Sonja Irene Sjøli, Michael Tetzschner og Elisabeth Røbekk Nørve om opprettelsen av spesialiserte diagnosesentre (Dokument 8:147 S (2010–2011))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
- (367) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Michael Tetzschner, Siri A. Meling og Per-Kristian Foss om å sikre vekstfremmende arbeidsinnvandring (Dokument 8:150 S (2010–2011))
- (368) Søknad fra Hans Tranekjer Andersen om å bli naturalisert norsk borger etter Grunnloven § 75 bokstav m
Enst.: Nr. 2 og 3 sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.

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

Møtet hevet kl. 15.06.