

**Møte tirsdag den 18. november 2014 kl. 10**

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 15):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om lov om endringer i stortingsgodtgjørelsesloven (yrkesskade- dekning og tilbakebetaling) (Innst. 19 L (2014–2015))
2. Innstilling fra Stortingets presidentskap om forskrift om endringer i stortingsgodtgjørelsesforskriften (be- søksreiser for familien) (Innst. 20 S (2014–2015))
3. Interpellasjon fra representanten Trine Skei Grande til utenriksministeren:
 

«Somalierne er den tredje største gruppen av inn- vandrerne i Norge og omfatter 35 912 personer (2014). Somalierne er dermed den største ikke-vestlige inn- vandrerguppen i Norge. Mange av disse er opptatt av utviklingen i hjemlandet, et land som i flere tiår har vært herjet av borgerkrig, og som har store utfordrin- ger blant annet med terrorgruppen Al-Shabaab. Soma- lia er imidlertid et komplekst land, som til tross for sine åpenbare utfordringer også har store muligheter. Blant annet er deler av Somalia, herunder utbryterrepublik- ken Somaliland, mer demokratisk og fredelig enn hva landet for øvrig gir inntrykk av i vestlige medier.

Hvilke initiativ, pågående og nye, ser utenriksmi- nisteren for seg at Norge kan bidra med for å skape fred og bidra til økonomisk utvikling i Somalia, og særlig i de regionene hvor det er positive prosesser i denne retning allerede?»
4. Interpellasjon fra representanten Erlend Wiborg til ar- beids- og sosialministeren:
 

«Regjeringen har vært klar på at det er et mål å hjel- pe flere personer inn i arbeidslivet. Derfor har regje- ringen styrket virkemidler som hjelper flere inn, bl.a. gjennom å skape et mer fleksibelt arbeidsliv som har plass til flere. Andre tiltak er lønnstilskudd, tiltakspas- ser, sosialt entreprenørskap osv. Erlandsens Conditori i Halden er eiet og drevet av tre personer med utviklings- hemming, og med hjelp fra kun én annen ansatt drifter de konditoriet på en meget god måte. Samfunnet og en- keltindividene får da utnyttet sin restarbeidsevne. Det kan være en spennende utvikling som vil kunne bety økt likeverd for utviklingshemmede, da mange av dem har arbeidsevne på lik linje med resten av samfunnet, bare det blir tilrettelagt for dem.

Hvordan vil statsråden følge opp og tilretteleg- ge for at flere utviklingshemmede skal få benyt- te sin arbeidsevne helt eller delvis ute i ordinært ar- beid?»
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomite- en om samtykke til godkjenning av EØS-komite- ens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning

(EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikk- styring

- (Innst. 35 S (2014–2015), jf. Prop. 132 S (2013–2014))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens be- slutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlem- melse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for sam- trafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikk- programmer for godstrafikk» (Innst. 36 S (2014–2015), jf. Prop. 133 S (2013–2014))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og ra- battopplegg for rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua) (Innst. 27 S (2014–2015), jf. Prop. 131 S (2013–2014))
8. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomite- en om utbygging og finansiering av E39 Sveгатjörn– Rådal i Hordaland (Innst. 37 S (2014–2015), jf. Prop. 134 S (2013–2014))
9. Interpellasjon fra representanten Roy Steffensen til samferdselsministeren:

«Rundkjøringer er blitt stadig mer vanlig på norske riksveier da de ofte skaper god flyt i trafikken for de trafikantene som skal på eller av hovedveien. Ulempen er imidlertid at trafikken ved rundkjøringen ofte stop- per helt opp for alle andre som bare skal kjøre vide- re. Et eksempel på dette er ved Ålgård i Gjesdal kom- mune i Rogaland, hvor det på E39, hovedåren mellom Kristiansand/Europa og Stavanger, er plassert 3 rund- kjøringer etter hverandre innenfor et svært kort om- råde. Lignende eksempler innenfor samme tema er at busslommer fjernes og at busser i stedet stanser midt i veien. Det samme er tilfellet der man planlegger for 2–3-felts i stedet for 4-felts vei.

Er regjeringen villig til å vurdere nye retningslin- jer innenfor dette området slik at veistandarden i frem- tiden sørger for bedre trafikkflyt, økt trafikkikker- het og mindre utslipp fra kjøretøyene som må benytte veien?»

## 10. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant  
Peder I. Ramsrud*

**Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Vi minnes stortingsrepresentanten, kunstmaleren, pre- dikanten og forfatteren Peder I. Ramsrud som døde den 10. juni i år, 91 år gammel.

Peder I. Ramsrud ble født i Fåberg den 10. februar 1923 og vokste opp i Biri. Som 16-åring begynte han på Viken folkehøgskole, og han gikk deretter på Indremisjonens bibelskole og predikantkurs.

I 1941 begynte han å reise som emissær og hadde dette som yrke frem til 1957. Han var kjent som en dyktig predikant med evne til gode og sterke formuleringer.

Peder I. Ramsrud var en allsidig mann med kunstne- riske evner. Disse har han vist på forskjellige måter, bl.a.

gjennom tegning og maling. Det fortelles at teatersjef Bjørn Bjørnson var meget begeistret for en tegning Ramsrud hadde laget av hans far, dikterhøvdingen Bjørnstjerne Bjørnson.

Så sent som da han var 85 år, hadde Ramsrud to utstillinger med egne bilder. Peder I. Ramsrud har også skrevet sanger, dikt og betraktninger.

Under krigen grep det nazistiske presseforbundet inn overfor menighetsbladet på Gjøvik etter at dette hadde hatt et dikt av Ramsrud på trykk, der det het i en strofe at «For vår frelser har ennå Israel kjær».

I 1953 ga han ut boken «Vekkelse» på Indremisjonsforlaget. Boken som er på drøyt 50 sider, er dels et personlig vitnesbyrd, dels en drøfting av metoder og strategier i vekkelsesarbeidet skrevet av en 30-åring som allerede var en erfaren vekkelsespredikant. Av sangtekstene hans er «I romerbrevet åtte» den mest kjente.

Da han sluttet som predikant, forsørget Ramsrud sin familie som kunstmaler en periode før han begynte i forsikringsbransjen. Denne karrieren avsluttet han som assurandør i Storebrand i 1989, samme år som han ble valgt inn på Stortinget.

Peder I. Ramsruds far hadde vært lokalpolitiker for Kristelig Folkeparti, men da sønnen engasjerte seg i politisk arbeid, var det i det som da het Anders Langes Parti, senere Fremskrittspartiet.

I 1979 ble han valgt inn i kommunestyret i Østre Toten, og fra 1981 møtte han også i Oppland fylkesting. Så sent som frem til 2011 var han varamedlem til kommunestyret i Østre Toten.

Som stortingsrepresentant representerte han Fremskrittspartiet i Oppland fylke i perioden 1989–1993. Han var medlem av landbrukskomiteen. Da han møtte på Stortinget første gang 66 år gammel, skrev mediene at for første gang hadde en oldefar debutert i nasjonalforsamlingen.

Våre tanker går i dag til Peder I. Ramsruds nære og kjære, og vi lyser fred over hans minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

**Presidenten:** Representantene Per Olaf *Lundteigen*, Magne *Rommetveit*, Oskar J. *Grimstad*, Sveinung *Stensland*, Iselin *Nybø*, Kristian *Norheim*, Elin Rodum *Agdestein* og Trond *Giske*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter har tatt sete:  
For Akershus fylke: Are *Helseth* og Anne *Odenmarck*  
For Hedmark fylke: Rangdi *Krogstad*  
For Nordland fylke: Dagfinn Henrik *Olsen*  
For Rogaland fylke: Marie *Brekke*  
For Sogn og Fjordane fylke: Bjørn Erik *Hollevik* og Gunhild Berge *Stang*  
For Østfold fylke: Wenche *Olsen*

Det foreligger fire permisjonssøknader:

- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om velferds-

permisjon for representanten Tor André *Johnsen* fra og med 18. november og inntil videre

- fra Senterpartiets stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Jenny *Klinge* fra og med 18. november og inntil videre
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Anne Tingelstad *Wøien* fra og med 18. november og inntil videre
- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Jan-Henrik *Fredriksen* i dagene 19. og 20. november for å delta på seminar i Den arktiske parlamentarikerkomiteen i Helsingfors.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

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

For Finnmark fylke: Ronny *Berg*

For Hedmark fylke: Hege *Jensen*

For Møre og Romsdal fylke: Geir Inge *Lien*

For Oppland fylke: Ivar *Odnes*

**Presidenten:** Hege Jensen, Geir Inge Lien og Ivar Odnes er til stede og vil ta sete.

Utenriksminister Børge Brende overbrakte to kgl. proposisjoner (se under Referat).

**Presidenten:** Etter ønske fra Stortingets presidentskap vil presidenten foreslå at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett.

– Det anses vedtatt.

Sak nr. 1 [10:07:24]

*Innstilling fra Stortingets presidentskap om lov om endringer i stortingsgodtgjørelsesloven (yrkesskadedekning og tilbakebetaling)* (Innst. 19 L (2014–2015))

Sak nr. 2 [10:07:43]

*Innstilling fra Stortingets presidentskap om forskrift om endringer i stortingsgodtgjørelsesforskriften (besøksreiser for familien)* (Innst. 20 S (2014–2015))

**Marit Nybakk (A) [10:08:04]:** Jeg skal så kort jeg kan, prøve å redegjøre for de to sakene, som altså er innstillinger fra presidentskapet.

Først er det innstilling om endringer i stortingsgodtgjørelsesloven, og der fremmes det to forslag. Det foreslås endringer i reglene for dekning ved yrkesskade og yrkesykdommer. Hittil har det vært slik at stortingsrepresentantene verken har hatt de samme rettigheter som statsansatte etter hovedtariffavtalen i staten, eller, for den saks skyld, som regjeringsmedlemmer har i dag når det gjelder yrkesskade. Stortingsrepresentantene har heller ikke vært

omfattet av folketrygdloven kapittel 13 om yrkesskadedekning. Det siste kan det være verdt å merke seg. Det er for øvrig heller ikke lenge siden vi ikke hadde krav på arbeidslidighetstrygd hvis vi plutselig falt ut av Stortinget. Det måtte en egen lov til. Stortingsrepresentanter er valgt og er ikke å anse som arbeidstakere. Det betyr at vi ikke omfattes av de regler og avtaler som gjelder ellers i arbeidslivet, med mindre noe annet er bestemt – altså at vi har laget en egen lov.

For å sikre at representantene dekkes dersom noe skulle inntreffe, er det derfor tegnet to private forsikringsavtaler som bl.a. omfatter ulykkesforsikring. Denne private forsikringsavtalen har ikke vært gjeldende for yrkessykdommer, som omfattes av folketrygdloven kapittel 13 og hovedtariffavtalen i staten.

Presidentskapet mener at stortingsrepresentantene bør omfattes av en ordning som tilsvarer sånn noenlunde den som ansatte i staten har etter hovedtariffavtalen for statsansatte.

Etter dagens ordning med private forsikringsavtaler er ikke representantene dekket for yrkessykdommer. Ved at vi omfattes av hovedtariffavtalen, vil vi få en bedre dekning ved uførhet og tapt framtidig inntekt enn hva tilfellet er i dag. En overgang til en ordning tilsvarende hovedtariffavtalen vil samlet sett medføre en bedre regulering av representantenes stilling dersom noe skulle skje.

Så til noe helt annet. Presidentskapet fremmer forslag om å gi Stortingets administrasjon hjemmel i lov til å kreve tilbakebetalt godtgjørelse og for så vidt andre økonomiske ytelser som er urettmessig utbetalt.

Tidligere stortingsrepresentanter som har mottatt fratredelsesytelse og/eller etterlønn, har hatt plikt til å tilbakebetale feil utbetalt ytelse. Men hittil har Stortinget ikke hatt lovhjemmel til å kreve tilbakebetaling. Vi mener det er ryddig å ha en slik lovhjemmel. Presidentskapet mener at dette bør inn i stortingsgodtgjørelsesloven. I innstillingen er det foreslått en bestemmelse om tilbakebetaling som gir regler om når det kan kreves tilbake for mye utbetalt ytelse, og hvordan beløpene eventuelt skal inndrives. Lovendringen er laget etter mønster av lignende bestemmelser i lov om Statens pensjonskasse og folketrygdloven.

Sak nr. 2 i dag er innstilling om endringer i stortingsgodtgjørelsesforskriften. Det dreier seg om endringer i stortingsrepresentantenes rett til besøksreiser for familien. Presidentskapet foreslår at bestemmelsen endres slik at det ikke spiller noen rolle når på året man tar med seg ektefelle/ledsager/familiemedlem mellom hjemsted og Oslo, og at reisene ikke skal bindes opp til når Stortinget er samlet, eller, for den saks skyld, én gang i halvåret. Besøksreisene benyttes for at representantene skal få besøk når de er i Oslo. Mange representanter er i Oslo også på dager eller i perioder Stortinget såkalt ikke er samlet – og det får vi håpe. Presidentskapet viser til viktigheten av å tilrettelegge for et familieliv for stortingsrepresentantene.

Vi foreslår at endringen gjøres med virkning fra 1. juli 2014. Det vil altså si at representanter som har hatt besøk av familien i sommer, da kan få dekket reisen som en besøksreise, forutsatt at dokumentasjonskravene for øvrig er oppfylt.

På denne bakgrunn anbefaler jeg de to innstillingene.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1 og 2.

Sak nr. 3 [10:12:42]

*Interpellasjon fra representanten Trine Skei Grande til utenriksministeren:*

*«Somalierne er den tredje største gruppen av innvandrere i Norge og omfatter 35 912 personer (2014). Somalierne er dermed den største ikke-vestlige innvandrerguppen i Norge. Mange av disse er opptatt av utviklingen i hjemlandet, et land som i flere tiår har vært herjet av borgerkrig, og som har store utfordringer blant annet med terrorgruppen Al-Shabaab. Somalia er imidlertid et komplekst land, som til tross for sine åpenbare utfordringer også har store muligheter. Blant annet er deler av Somalia, herunder utbrytterrepublikken Somaliland, mer demokratisk og fredelig enn hva landet for øvrig gir inntrykk av i vestlige medier.*

*Hvilke initiativ, pågående og nye, ser utenriksministeren for seg at Norge kan bidra med for å skape fred og bidra til økonomisk utvikling i Somalia, og særlig i de regionene hvor det er positive prosesser i denne retning allerede?»*

**Trine Skei Grande (V) [10:14:03]:** I over 20 år har Somalia vært utsatt for krig, klanfeider, uro, framvoksende terrororganisasjoner med muslimske røtter, som Al Shabaab, piratvirksomhet, som også har rammet norske skip, matmangel, sult, vannmangel, dårlig styresett – man kan egentlig spørre seg sjøl: Er det håp for Somalia? Det er i hvert fall det bildet vi får gjennom media, og for noen uker siden fikk vi et nytt varsel om at det igjen er en sultkatastrofe på gang på Afrikas Horn, med matmangel og alle de problemene som følger med. Det er en situasjon vi har hørt om mange ganger de siste åra.

Somalia er et land som ikke hadde noe eget skriftspråk før i 1976, og det er et godt symbol på hvor mange år etter dette landet ligger når det gjelder utvikling, og hvor annerledes enn Norge dette landet er.

I 1992 var det anslagsvis en million somaliere som flyktet fra sitt eget land, og de som var igjen i landet, sto i fare for å sulte i hjel. FN hadde en operasjon i Somalia fra 1992 til 1995. De skulle overvåke våpenhvilen og sørge for at partene i borgerkrigen ikke eskalerte krigen, de skulle bidra til sikkerhet og til at nødoperasjonene kom inn i landet – et land som var hardt rammet av sultkatastrofen. Så er det sånn at denne FN-operasjonen i Somalia er betegnet som kanskje den mest mislykkede i FNs historie, og sjøl om Norge bidro med styrker inn i den FN-operasjonen, klarte vi ikke å stoppe de utfordringene som Somalia da sto overfor.

Jeg syns det er et varsku når det internasjonale samfunnet bryter sammen, med tanke på hvor mye det også påvirker Norge som nasjon – det skal jeg komme tilbake til.

Somalia var uten en samlet sentralregjering fra landet

brøt sammen i 1991 til sommeren i 2012. I skyggen, bak dette fraværet av sentrale myndigheter, vokste militsgruppene opp, da vokste klanene opp. Vi har sett at de lovløse tilstandene vi så i Somalia, skapte et baseområde også for internasjonal terrorisme, noe som også angår oss.

Nå har man fått et parlament, sjøl om det ikke er demokratisk valgt, men i september 2012 valgte man en egen president i det parlamentet som FN nå har lagt grunnlaget for. Samme høst var det en egen grunnlovsforsamling som har vedtatt en ny grunnlov som nå skal igjennom i parlamentet, og vi håper at det blir en folkeavstemning – at sikkerhetssituasjonen i landet blir så god at man i hvert fall i 2016 kan gjennomføre en folkeavstemning på bakgrunn av dette.

Sjøl om prøvelsene har vært store for Somalia, er det også noen positive utviklingstrekk i regionen. Somaliland har kommet mye lenger enn Somalia med tanke på demokrati og økonomisk utvikling. Jeg tror vi kan si at det hersker en viss stolthet over at de har klart å komme så langt når det gjelder demokrati. De har gjennomført flere demokratiske valg de siste 20 åra, de har vedtatt en grunnlov, og menneskerettighetene syns faktisk i stor grad å bli respektert. Amnesty har f.eks. sagt at utviklinga i Somaliland burde vært brukt som et forbilde for utvikling for fred, forsoning og demokrati også i andre land. Også i Puntland ser man at man har kommet lenger med demokratiutvikling enn det man har gjort i Sør-Somalia.

Somalia har nå omsider fått en president og en regjering, men vi har ikke sett noen demokratiske valg. Da kan man spørre seg: Hvorfor i all verden er dette landet på Afrikas Horn så interessant for Norge? Hvorfor er det viktig?

For det første er det fordi mange somaliske flyktninger bor i Norge. De utgjør, som presidenten leste fra interpellasjonsteksten, den største ikke-vestlige gruppa i Norge. Jeg ble litt lei meg da den skoleklassen som satt på galleriet, ble kommandert ut, for vi så at det var flere elever der som hadde lyst til å høre en slik interpellasjon, ut fra sin bakgrunn. Da var det dumt at de ble halt ut fra galleriet like før den begynte.

Det andre er at norske soldater var med i FN-opdraget i Somalia på 1990-tallet. Det oppdraget var ingen suksess, og når vi ser at det internasjonale samfunnet feiler, påvirker det flyktningstrømmen til Norge. Det kan være en god påminnelse i dag. Når vi ser de store flyktningkatastrofene som rulles ut i andre deler av verden, kommer det til å påvirke de norske grensene, og det kommer til å påvirke norsk politikk, hvis vi ikke får løst disse utfordringene internasjonalt.

For det tredje har norske sjøfolk og norske skip vært utsatt for angrep fra pirater i Adenbukta. Sjørøveri er jo ikke en veldig ny oppfinnelse, en trenger faktisk ikke gå så langt tilbake i norsk historie før en finner at dette var ganske velorganisert også langs norskekysten. Det som er bakgrunnen for sjørøveri, er sjølsagt at man har lovløse og håpløse tilstander på land, der mennesker ikke ser noen annen mulighet enn å bruke disse overgrepene som en inntektsmulighet, og der dette også blir brukt til å finansiere militær aktivitet. Så sjølsagt

angår forholdene på land i Somalia norske statsborgere.

I tillegg ser vi at Al Shabaab og andre terrorgrupper, som sprer både frykt og terror, lever for å rekruttere ungdommer fra Norge, men også for å ødelegge de demokratiske kreftene som er i Somalia, med sin framvekst og sin arbeidsmåte. De rekrutterer også ungdommer fra Norge, med et bilde av at dette nærmest er «gutta på skauen» – det er de ikke; dette er grusomme terrorgrupper som opererer med både frykt og terror som hovedvåpen.

Så er det sånn at Mohamed Osman Jawari, som i 2012 ble valgt til parlamentspresident i Somalias parlament, kom til Norge som flyktning i 1991 og bodde i Trondheim fram til 2010, før han flyttet tilbake igjen til Somalia og ble parlamentspresident. Vi har altså en norsk statsborger som er parlamentspresident i Somalia.

Det neste som binder oss sammen, er klimaendringene, og tørke og matmangel kommer oftere og oftere i denne regionen. Klima og miljø er en global utfordring der Norge kan spille en rolle, og vi bør finne konkrete løsninger for både Somalia og Øst-Afrika generelt, der vi ser at de tørkeåra som i gamle dager kom av og til, nå kommer annethvert år istedenfor f.eks. hvert femte år.

I et bistandsmagasin i Norge fant vi følgende sitat:

«Før sa jeg: «Welcome to hell!» Nå sier jeg: «Welcome to beautiful Mogadishu!»»

Det var Bashir Yusuf Osman, som er hotelldirektør ved Peace Hotel, som humret lett og forklarte dette til en norsk journalist.

Mogadishu var en av Afrikas vakreste byer, og det er noen år siden det ble brukt som uttrykk at det var «den hvite perle ved Det indiske hav». Men Osmans velkomsthilsen beskriver likevel optimismen i den somaliske hovedstaden. Mange somaliere ønsker nå å flytte tilbake etter det som har skjedd de siste 23 åra, men vi vet at det fins flyktningleirer i Kenya der det fortsatt er en halv million somaliere.

Somalia ble rammet hardt av en tørke- og sultkatastrofe i 2011, og vi ser at 1,1 millioner mennesker fortsatt er internt fordrevne. For få måneder siden ble det igjen varslet en katastrofe. Det sies at 2,9 millioner er i en humanitær krise, at 50 000 barn er alvorlig underernært, at kvinner i Somalia er den gruppa som er utsatt for størst mørdredelighet, at polio kommer tilbake, at 30 pst. av befolkningen ikke har tilgang til reint vann, og at hvert sjuende barn er underernært.

Spørsmålene til utenriksministeren er: Hva er det Norge kan bidra med? Hva er det Norge kan utvikle videre framover for å klare å styrke samarbeidet mellom Norge og Somalia? Og hvordan kan vi, med den store gruppa somaliere vi har i Norge, bidra for å få til en positiv utvikling i denne regionen, for denne regionen påvirker Norge?

**Utenriksminister Børge Brende [10:24:30]:** Jeg takker interpellanten for å sette Somalia på dagsordenen. Det er riktig, som interpellanten også slår fast, at vi har en stor somalisk diaspora i Norge, som spiller en konstruktiv rolle både i Norge og i sitt hjemland. Jeg synes det er en fin anledning til å orientere Stortinget om hvor-

dan regjeringen vil arbeide overfor Somalia i tiden fremover.

Som interpellanten også var inne på, har Somalia vært uten en fungerende sentralmyndighet og i sammenhengende konflikt siden 1991. Foruten de menneskelige lidelsene dette har forårsaket, har det gjort at landet er fragmentert politisk, sikkerhetsmessig og økonomisk.

Som representanten Skei Grande peker på, er det til dels store forskjeller mellom de ulike delene av landet. Mens konfliktene har herjet verst i det sørlige og sentrale Somalia, også rundt hovedstaden Mogadishu, har de nordlige regionene, Somaliland og Puntland, i større grad enn resten av landet vært i stand til å stabilisere seg og bygge opp en sentral myndighetsstruktur. Dette gjelder spesielt i Somaliland, som har hatt et stabilt styre siden midten av 2000-tallet og gjennomført flere relativt demokratiske valg med maktskifter uten bruk av vold – noe som også interpellanten var inne på.

De siste par årene har vært preget av økt optimisme i Somalia og en positiv utvikling innenfor flere sektorer, men de har også hatt sine tilbakeskritt. Gjennom en omfattende overgangsprosess støttet av det internasjonale samfunnet kom en ny president, regjering og parlament på plass i 2012. En midlertidig føderal grunnlov ble vedtatt, og sikkerhetssituasjonen har bedret seg, takket være militære operasjoner som har svekket terrornettverket Al Shabaab betraktelig.

Den afrikanske union med sin fredsopprettende styrke AMISOM har påtatt seg en stor og viktig oppgave. FN bidrar med støtte til AMISOM-styrken, slik at det omfattende trykksarbeidet kan lykkes. De nye styresmaktene har vedtatt et nasjonalt reformprogram, Vision 2016. Det setter målsettingene for føderasjonsprosessen med det til hensikt å etablere delstater i hele landet. Vision 2016 omfatter også revisjon av grunnloven med påfølgende folkeavstemning og gjennomføring av nasjonale, demokratiske valg innen utgangen av 2016.

Somalia står overfor svært krevende utfordringer etter mer enn to tiår med borgerkrig og i en situasjon der store deler av landet fortsatt er i væpnet konflikt. Statsadministrasjonen har begrenset kapasitet og er preget av omfattende korrupsjon. Det er nærmest tradisjon for politisk konflikt og maktkamp mellom president og statsminister. De siste ukene har vi igjen opplevd en tilspisset situasjon. Et mistillitsforslag mot statsministeren er fremlagt i parlamentet.

Somalia vil i lang tid fremover være avhengig av omfattende internasjonal støtte – politisk, økonomisk og militært. Det internasjonale samfunnet er i nær dialog med somaliske myndigheter i arbeidet for et stabilt og fredelig Somalia. Gjennom en internasjonal prosess for utvikling av sårbare stater forankres myndighetenes eierskap til landets egen utviklingsprosess og den bistanden som ytes.

Norge har spilt og spiller en fremtredende rolle i stabiliseringsarbeidet i Somalia. Regjeringen vil styrke det norske engasjementet overfor Somalia, og det er derfor i neste års statsbudsjett foreslått som ett av tolv fokusland. Regjeringens innsats overfor Somalia tar utgangspunkt i somaliske myndigheters prioriteringer. Vår hovedmålsetting

er å bidra til stabilitet, fred og utvikling i Somalia. Norge støtter derfor tiltak som er med på å legge grunnlag for nasjonal forsoning, etablering av fungerende myndigheter og økonomisk aktivitet.

Norge ønsker å bidra til fred og økonomisk utvikling i Somalia på flere måter: for det første gjennom å satse på institusjonsbygging og demokratisering i tråd med myndighetenes planer og prioriteringer. Dette vil ta form av både politisk dialog med myndighetene og støtte til konkrete utviklingstiltak. Norge har spilt en sentral rolle i å bygge opp kompetansen og kapasiteten i den somaliske finansforvaltningen gjennom Special Financing Facility, SFF. Vi vurderer nå i det videre engasjementet hvordan vi skal følge opp dette etter at hoveddelen av SFF er overført til Verdensbankens Multi Partner Fund.

Naturressursforvaltning er et annet område der Norge har bidratt og kan bidra. Somalia har Afrikas lengste kystlinje og store naturressurser som fisk, mineraler, olje og gass. Mange av disse ressursene ligger i dag urørt eller forvaltes på en lite regulert og lite bærekraftig måte. For Somalia representerer naturressursene et stort potensial for økonomisk utvikling og velferd. Men de kan også bli en kime til fortsatt konflikt hvis de ikke forvaltes slik at inntektene kommer hele befolkningen til gode.

I dag har myndighetene begrenset kompetanse og kapasitet innenfor naturressursforvaltning. Norge har bistått Somalia med dokumentasjon av yttergrensene for landets kontinentalsokkel. Det legger grunnlaget for fremtidig utvikling av naturressurser for nye generasjoner somaliere. Dette er et område der Norge vil kunne tilby ytterligere bistand.

Kampen mot kvinnelig kjønnslemlestelse er en viktig prioritet for regjeringen. Norge har satt et nytt og offensivt mål om å bidra til å avskaffe den grufulle praksisen i løpet av én generasjon.

Norge vil i tillegg til de elementene jeg nå har vært inne på, videreføre innsatsen mot piratvirksomhet rundt Afrikas Horn. Det gjør vi gjennom utviklingsprosjekter i Somalia, og gjennom samarbeid innenfor justis-, politi- og militærsektoren med somaliske myndigheter og internasjonale aktører som NATO, EU, Interpol og andre land.

Norge vil også i fortsettelsen bidra tungt humanitært. Ifølge FN har mer enn en million mennesker i Somalia umiddelbart behov for humanitær hjelp. Ytterligere to millioner mennesker opplever at deres matsikkerhet er truet. Regjeringen kunngjorde i september en økning på 35 mill. kr i den humanitære bistanden for å bidra til å forhindre en ny sultkatastrofe. Den vedvarende prekære humanitære situasjonen bidrar til lokale konflikter og hindrer økonomisk utvikling. Norge vil derfor ha et humanitært fokus også i 2015 med vekt på å bygge beredskap for å unngå fremtidige kriser.

Arbeidet med helse og utdanning er også viktig. På disse områdene samarbeider Norge med frivillige organisasjoner og med FN-systemet. Dette arbeidet vil bli videreført.

Jeg har nå skissert hva Norge gjør og ønsker å gjøre i Somalia som helhet. Regioner som Somaliland og Puntland inngår i dette. Det er den føderale regjeringen i Mo-

gadishu som er vår hovedsamarbeidspartner i Somalia. Samtidig vil vi opprettholde tett kontakt med de regionale myndighetene i Somaliland og Puntland og andre delstater i Somalia når de etableres som en del av føderaliseringprosessen.

Interpellanten retter i sitt spørsmål oppmerksomheten mot Somaliland. Jeg vil derfor kort nevne at Norge yter støtte også i denne regionen, bl.a. innenfor humanitært arbeid, utdanning, demokratisering og institusjonsbygging. Som del av vår politiske dialog med Somalia er vi i kontakt med de føderale myndighetene i Mogadishu og med myndighetene i Somaliland og Puntland om forholdene dem imellom. Det er spesielt viktig i forbindelse med den pågående føderaliseringprosessen og forberedelsene til folkeavstemning og valg i 2016. Skal man oppnå et fredelig og stabilt Somalia, er økt dialog og samarbeid mellom regionene helt nødvendig.

**Trine Skei Grande (V) [10:33:48]:** Jeg vil takke utenriksministeren for et godt svar og en grundig redegjørelse. Han svarte også på mange av de spørsmålene jeg trodde jeg måtte følge opp, og det er bra.

Vi i Venstre er glade for at Somalia er et av de tolv fokuslandene som er satt opp i regjeringas forslag til statsbudsjett – dette kommer vi ikke til å diskutere med regjeringa. Men det er viktig å legge innhold i det. Det gjorde statsråden på noen områder, men jeg har lyst til å følge opp med noen spørsmål.

Vi vet at det å bidra med hjelp knyttet til humanitære katastrofer er sju–åtte ganger dyrere enn å forebygge katastrofer. Derfor er det viktig, når vi har sett at FN har trykket på den store knappen så mange ganger og sagt at det er krise, at vi nå begynner å jobbe mye mer med å forebygge de utfordringene man står overfor. Da er det å satse på kvinner, jenter og utdanning en viktig del av det. Dette er et av de landene som har høyest mødre- og spedbarnsdødelighet, og det har også dårligst dekning når det gjelder helsesituasjonen. Det er med og underbygger at katastrofer skjer, og det er også med på å tappe et samfunn for ressurser.

Det er også viktig at kvinner blir med i styringsprosene framover. Det er ikke alt som er godt i de styringsmekanismene som er der i dag, og når vi vet litt om grunnlaget for lovgivinga – også i Somaliland – ser vi at det ikke har vært å løfte kvinner inn. For en regjering som har jenter og utdanning høyt på agendaen, er det viktig at dette er høyt på agendaen også i Somalia.

Så syns jeg det er interessant, det som statsråden sier om å ta vare på naturressursene. Det å ta vare på havet sitt er ikke bare å ta vare på kontinentalsokkelen og det den kan inneholde, sjøl om det har brakt Norge mye velferd. Det å ha en god sjøfartsskole og kunnskap om hvordan man regulerer også de andre ressursene i havet, er viktig framover. Så det hadde vært fint om statsråden også kunne si noe om det.

Somaliland har noe som heter Somaliland Development Fund, som Sverige har opprettet sammen med en rekke andre europeiske land. Norge har bidratt der før. Her kan vi også bidra videre i tida framover. Midlene går til

å bygge opp infrastruktur i Somaliland. Det hadde vært interessant om statsråden også kunne kommentere det.

Til slutt: Det å stoppe rekrutteringa til ekstreme organisasjoner som Al Shabaab og andre ekstreme miljøer er ikke bare en jobb for norsk PST, det er også en jobb for det internasjonale samfunnet å sørge for at disse organisasjonene ikke får mer makt.

**Utenriksminister Børge Brende [10:37:25]:** Jeg vil igjen takke representanten for å sette Somalia på dagsorden. Vi opererer nå for første gang en situasjon med fire nivå 3-kriser – humanitært, globalt – slik det er slått fast av FN. Somalia er ikke en av dem, men jeg er veldig bekymret for Somalia fremover når det gjelder matsikkerhet og sårbarhet generelt. Vi vil fortsette å gi betydelig humanitær assistanse. FNs appeller når det gjelder Somalia, er jo ikke oppfylt.

Jeg synes at interpellanten har et veldig godt poeng når det gjelder innretningen av fremtidig bistand og den humanitære hjelpen. Jeg tror at når det gjelder Somalia, kan vi ikke si at det ene er humanitært, og at det andre er langsiktig bistand. Jeg tror den humanitære hjelpen også må innebære at man bygger opp motstandsdyktigheten i Somalia til å tåle de påkjenningene som kan komme, både når det gjelder mat, rent drikkevann – alt som går på det sanitære. Det er vesentlig. Vår humanitære assistanse er allerede slik innrettet at den har tatt høyde for dette.

Interpellanten nevnte i sin innledning viktigheten av å ha god kontakt og med den somaliske diasporaen i Norge, som er betydelig. Utenriksdepartementet har en løpende og god kontakt med den viktige somaliske diasporaen, og vi får vesentlige innspill til innretningen av vårt arbeid. Vi jobber og aktivt i et freds- og forsoningsperspektiv inn mot de ulike aktørene som er vesentlige når det gjelder Somalia.

Det er viktig nå at den konflikten som pågår i Mogadishu, mellom statsminister og president, blir løst, og at man finner gode måter å jobbe sammen på. Jeg snakket med presidenten i Somalia på lørdag og oppfordret til at partene i Mogadishu, ikke minst foran de viktige internasjonale giverviltskonferansene som kommer knyttet til Somalia fremover, må finne en modus operandi sammen. Jeg synes jeg fikk en god tilbakemelding på de innspillene. Jeg har også snakket med statsministeren i Mogadishu om det samme.

Vi vil følge opp det som representanten nevnte om naturressurser, dette med maritim sektor, som er helt avgjørende. Vi vil se på dette med f.eks. maritim opplæring, hvis det er en mulighet, og vi vil se på innretningen av den nye utdanningssatsingen rettet mot jenter i Somalia. Det er jo lagt inn over 600 mill. kr i budsjettet, og noe av dette bør selvsagt gå til krigs- og konfliktområder og utsatte stater, som Somalia.

**Marit Nybakk (A) [10:40:51]:** Først vil jeg gjerne takke interpellanten for interpellasjonen. Som både hun og jeg vet, bor en stor majoritet av de nesten 36 000 norsksomalierne i Norge i Oslo. Mange representerer en ressurs når det gjelder bilateral kontakt og utviklings-

samarbeid med Somalia, noe også utenriksministeren be- kreftet.

Det går fram av budsjettproposisjonen at Somalia er valgt som fokusland. Somalia er fortsatt en såkalt «fragile state», konfliktfylt og med store sikkerhetsutfordringer, både internt og når vi ser på regionen og på landets naboer. Her ligger bl.a. landet Eritrea, som kanskje kan ramle sammen når som helst. Det er derfor viktig at Norge bidrar til politisk stabilitet, til vekst og til velferdsutvikling, i tillegg til at det er et enormt behov for gjenoppbygging etter 20 år med borgerkrig og humanitære kriser. Ikke minst har – som vi har hørt – terrororganisasjonen Al Shabaab ført en brutal krig og spredt redsel. Det har ikke minst gått ut over kvinnene.

Behovet for bistand er stort. La meg slutte meg til det som er blitt sagt, både av interpellanten og av utenriksministeren. Grovt sett vil jeg si at behovet kan deles i tre. Det ene er naturligvis behovet for humanitær bistand, det er helt åpenbart i et land som fortsatt har væpnet konflikt. Samtidig kan ikke dette ses på uavhengig av øvrig langsiktig bistand, som også utenriksministeren sa. La meg da, som punkt nr. 2, nevne «Good Governance», oppbygging av offentlig sektor og demokratiske institusjoner. Og det tredje er naturligvis tradisjonell langsiktig bistand i form av helse, utdanning, landbruk og matsikkerhet – og, for den saks skyld, også arbeidsplassutvikling.

Jeg hadde tidligere i høst et spørretimespørsmål om det norske prosjektet «Special Financing Facility», SFF, en finansieringsmekanisme for å kanalisere bistand til å styrke somaliske myndigheters evne til å utføre oppgaver som til- ligger en statsmakt. Etter avsløringer om at halvparten av en bevilgning på 79,2 mill. kr var gått til å lønne private konsulentfirmaer, er jeg glad for at det nå er Verdensban- ken og flegiverfondet som skal videreføre dette prosjektet, som vi også hørte i dag.

La meg legge til: Det å sørge for og det å bidra til at Somalia får en velfungerende statsforvaltning, et grunn- lag for en føderasjon, er helt avgjørende også for utvik- ling og det å få folk ut av fattigdom. Fattigdomsorientering i bistand betinger at det finnes en administrasjon som kan forvalte bistanden.

Så vil jeg vise til at somaliske ledere har gitt klare sig- naler om at de selv vil ha styringen over landets utvik- ling, dvs. at internasjonale partnere må støtte opp om lan- dets egne prioriteringer, det være seg giverland og FN- organisasjoner, men også det sivile samfunn.

La meg også legge til at det er viktig å støtte opp om det relativt velfungerende Somaliland i nord. Her er det behov for infrastruktur. Det kan være behov for «Aid for Trade» for å sikre handel, matsikkerhetsprosjekter og landbruks- utvikling. La meg i tillegg vise til det som er blitt sagt, at de har politiske institusjoner som fungerer bra, og at de fortjener bistand for å fremme utvikling.

Jeg sa at Somalia defineres som en «fragile state». Når Norge nå skal ta en global lederrolle for utdanning, er So- malia et land hvor det er viktig med utdanningsbistand. Særlig gjelder det jenter. Islamistisk terror, ved bl.a. Al Shabaab, har ført til kraftig undertrykking av kvinner og hindret dem i skolegang. Dette må ha høy prioritet.

Somalia er også et land der prosjekter for reproduktiv helse er helt avgjørende – det å hindre at svært unge kvinner dør i barsel, det å forebygge for tidlige svanger- skap. Dette er også en forutsetning for at jenter kan få ut- danning, men også for å hindre småbarnsdødelighet. De gamle tusenårsmålene – ja, gamle og gamle – 4 og 5 har fortsatt stor gyldighet, ikke minst her.

Til slutt: Jeg kjenner mange flotte norsksomaliere i Oslo som er en stor ressurs for å bygge opp landet sitt igjen, og som virkelig kan være partnere i dette arbeidet. Og mange av dem er kvinner, stikk i strid med alle myter.

**Sylvi Graham (H) [10:46:10]:** Jeg vil takke interpel- lanten for at denne delen av Afrika igjen blir satt på dags- ordenen i Stortinget, og takke utenriksministeren for hans gode svar. Utenriksministeren legger for dagen et seriøst engasjement for området og en stor grad av villighet til å diskutere denne regionen. I regjeringens budsjettproposi- sjon er nettopp Somalia, som vi har hørt, løftet fram som et av Norges kommende fokusland i bistandspolitikken.

For bare litt over et halvt år siden diskuterte vi i denne sal et annet land på Afrikas Horn, nemlig Eritrea. Jeg tror vi er enige om at på Afrikas Horn og i den øvrige regio- nen er både stabilitet og landegrens skjøre. Disse lande- ne påvirker gjensidig hverandres sikkerhet, og til slutt også vår. Men det er også grunn til å slå fast at nettopp denne regionen er en der Norge har et omfattende engasjement for fred, utvikling og humanitær bistand, og at vi har spilt en sentral rolle i flere fredsprosesser i regionen og ytt en betydelig støtte der.

I dag er det Somalia vi snakker om – et fattig land, et land uten god statsstruktur, et land uten godt rom for men- neskerettigheter og derfor heller ikke for religionsfrihet. Somalia har i løpet av de siste 20 årene vært preget av krig og humanitære kriser, selv om – som vi har hørt her – de nordlige distriktene er hederlige unntak. Ikke minst er ter- rororganisasjonen Al Shabaab medvirkende til at sikker- hetssituasjonen og menneskerettighetssituasjonen, spesielt for kvinner, er vanskelig i Somalia. Svært mange kvinner blir utsatt for vold og voldtekt, og barneekteskap er fort- satt utbredt. Det antas at 95 pst. av kvinnene i Somalia blir utsatt for kjønnslemlestelse.

Somalia rangerer nederst på de fleste utviklingskriteri- ene. Bare tre år etter den siste hungersnøden truer nå nok en sultkrise. Ifølge FN har en million mennesker behov for akutt nødhjelp. Mødre- og barnedødeligheten er blant de høyeste i verden, nesten en tredjedel av befolkningen har i liten grad matsikkerhet, og mange er internt fordrevne. Derfor er det positivt at regjeringen i september i år økte humanitærbistanden til Somalia med 35 mill. kr.

Hjelparbeidet har svært vanskelige kår i Somalia. Hu- manitære hjelpearbeidere og menneskerettighetsforkjem- pere i Somalia utsettes for direkte angrep, man hindres i å gi livreddende hjelp og beskyttelse til sivilbefolkning- en. Her, som i alle andre sammenhenger, er det samfun- nets svakeste, barna, som da blir mest skadelidende. Som et trist eksempel ser man nå en økning på 82 pst. i poliotil- feller på bl.a. Afrikas Horn, og man må konstatere at mer enn 500 000 barn i Somalia ikke nås med vaksine.

Somalia trenger alt det fokus verdenssamfunnet kan mestre. Når det gjelder poliovaksine, vil arbeidet fremover følge FNs strategi, som tar sikte på full utryddelse av polio innen 2018. For å nå det målet har Norge økt støtten fra 50 mill. kr til 240 mill. kr årlig til poliovaksiner i de fattigste land de neste seks årene. Dette kan komme barna i Somalia til gode.

Jeg støtter statsrådets intensjoner om at utdanning vil være prioritert i den videre støtten til Somalia. Men helse er ikke mindre viktig, som også har vært løftet fram her tidligere, og jeg er glad for at vår regjering lar disse to områdene gå fram parallelt i land som Somalia.

Det er positivt at Somalia skal være et fokusland, for Norge har allerede en bred satsing å bygge videre på. De norske prioriteringene i Somalia handler om gjenoppbygging, demokrati, godt styresett, kapasitetsbygging, forebyggelse av humanitære katastrofer, fred og forsoning.

Norske organisasjoner har i gang viktige prosjekter i Somalia om utdanning, helse, fredsbygging og landbruk. Vi satser sterkt på oppbygging av skole- og helsetilbud. Støtten fra Norge har bidratt til å bringe prosessen om ferdigstilling av en ny grunnlov fremover – som vi har hørt om.

Til sist vil jeg nevne at i Somalia knyttes mangel på religionsfrihet og ekstrem forfølgelse til islamsk ekstremisme og til en viss grad til stammemotsetninger og organisert korrupsjon. Menneskerettighetenes artikkel 18 har nettopp vært gjenstand for vardetening i Oslo. Både interpellanten og undertegnede signerte den interparlamentariske Oslo-erklæringen om retten til fritt å ha sin religion og sitt livssyn uten forfølgelse. La også den oppfordringen være sendt med utenriksministeren, om at vi ønsker også dette for det somaliske folk.

**Bård Vegar Solhjell (SV) [10:51:04]:** Eg òg vil takke interpellanten for å ta opp eit viktig tema i internasjonal politikk – og i norsk politikk, fordi Noreg og Somalia heng saman. Mange nordmenn har bakgrunnen sin frå Somalia og bur og bidreg her i Noreg fordi Somalia har kollapsa i krig, vanstyre og konflikt. Det er eit spennande og flott land, men det er òg eit krigsherja land. Barn i Somalia har vakse opp med blodig borgarkrig, helsesituasjonen er blant den verste i verda, det manglar skular, og fleirtalet av ungdomane i landet er utan arbeid.

I 2011 og 2012 ramma hungersnaud landet. Korleis er det eigentleg å leve i trygge Noreg med slike minne frå heimlandet sitt? Korleis pregar det ein når telefonen ringjer og familiemedlemmer som framleis bur i Somalia, græt mens skotsalvene høyrest i bakgrunnen? Klarar ein å spare opp pengar til utdanning til eigne barn her i Noreg når ein er onkel og tante til barn prega av krigstraume, og som finn lite framtidshåp – som innbyggjarar i Dadaab, ein av dei største flyktningleirane i verda?

Vi som stortingsrepresentantar er òg tillitsvalde for ca. 35 000 norsk-somaliarar. Dei ber Somalia i hjarta sine, dei bekymrar seg, sender pengar heim og har håp om ei lysare framtid. Så i tillegg til å støtte Somalia for den internasjonale solidaritetens skuld, handlar det òg om ein nasjonal

solidaritet med nye nordmenn – våre naboar, arbeidskamearatar og venar.

Det finst også dei som kanskje ikkje har den internasjonale solidariteten så høgt på sin agenda. Då vil eg appellere til eigeninteressa. Eit ustabil og krigsherja Somalia betyr at internasjonale handelsskip vert borda av piratar. Det betyr store flyktningstraumar som det internasjonale samfunnet må ta ansvar for anten ein vil eller ikkje, og det betyr eit utgangspunkt for terrorisme. Eit land utan framtid har ført til rekruttering til militant islamisme. Eit vanstyrt Somalia får konsekvensar for heile verda. Så anten du er på eigeninteresselaget eller solidaritetslaget – eller begge delar – bør du vere på laget som seier ja til at det internasjonale samfunnet støttar gjenoppbygginga av Somalia.

Etter 20 år med borgarkrig manglar Somalia ein fungerande stat. Alt frå statlege forvaltningsinstitusjonar, helsevesen og infrastruktur må byggjast opp frå grunnen av. Det internasjonale samfunnet har gitt mykje naudhjelp. Det er viktig at meir og meir av innsatsen vert dreidd mot langsiktig utvikling. Dei siste åra har allereie ført til auka håp. Islamistane i Al Shabaab har vorte drivne ut av dei største byane. Piratverksemda er kraftig redusert. No tør ungdomar igjen å bade på stranda i Mogadishu.

Men å byggje eit nytt land er i beste fall utfordrande for regjeringa i Somalia. Noreg bør ta eit hovudansvar for å bidra til det, vere ein bidragsytar til langsiktig økonomisk utvikling, hjelpe til med å sikre rettar og helse for kvinner, byggje opp politiske og økonomiske institusjonar og støtte demokratiutvikling og utvikling av meir fungerande menneskerettar.

Den raud-grøne regjeringa jobba mykje for å få på plass eit internasjonalt fond for gjenoppbygging som skal hjelpe Somalia gjennom den første kritiske fasen, og som no vert overteke av Verdsbanken. Målet har vore å lage eit vegkart for demokratisk utvikling og statsbygging i det krigsherja landet. Somaliarar må sjølve ha eigarskap og ansvar for si eiga utvikling, og det trengst openheit som eit oppgjer med den korrupsjonen som har vore der tidlegare. Krav om dokumentasjon på korleis pengar vert brukte, er føresetnaden for at ein skal kunne få utbetalt meir pengar, og difor skal økonomiske ekspertar jobbe side om side med det somaliske embetsverket. På den måten vil ein òg byggje kapasitet og leggje grunnlaget til den dagen somaliarane sjølve heilt skal ta over. Eg trur dette er den vanskelege, men riktige måten å byggje opp att Somalia på.

Heilt til slutt vil eg òg seie at den norsk-somaliske befolkninga sit med ein stor ressurs som Noreg kan ta i bruk i Somalia-politikken og det engasjementet vi skal ha der. Eg er glad for at Somalia no er eitt av 12 føreslegne fokusland frå regjeringa si side, og i det er det engasjementet og den kunnskapen dei sit med – men òg evna til å skape forståing og innsikt i kva som har skjedd i Somalia, og kva som kan skje – ein viktig ressurs som politisk bør verte teke i bruk av regjeringa og av oss andre som no skal bidra til at Somalia kan verte ein meir velfungerande stat i framtida.

**Trine Skei Grande (V) [10:56:14]:** Jeg er takknemlig overfor alle dem som har vært med og bidratt i denne debatten. Som representanten Solhjell også hadde i sitt

perspektiv: Vi er én verden. Og når vi diskuterer Somalia – som ligger langt unna oss, men vi har det perspektivet at vi nærmest har blitt brakt sammen som nasjoner – viser det hvor nært vi er knyttet sammen og hvordan en tragedie ett sted også kan bli en utfordring for Norge hvis vi ikke bestemmer oss for å løse det sammen. Det har også slått meg mens jeg har jobbet med denne interpellasjonen, for det er sjelden jeg har jobbet med en interpellasjon og har mottatt så mange tilbakemeldinger og innspill til interpellasjonsdebatten som det jeg nå har fått fra norsk-somalierne i Norge. Jeg har også sett det innenfor eget parti; de norsk-somalierne som er aktive i Venstre, har bidratt veldig godt med ulike perspektiv her.

Det bringer meg over til en av de to utfordringene jeg har tenkt å gi utenriksministeren i oppsummeringen. Både utenriksministeren, Solhjell og andre dro fram at vi må kunne bruke dem med norsk-somalisk kompetanse her i Norge til å bidra til denne utviklinga og bygge videre på det. Med en såpass stor innvandrerguppe i Norge som har vært med og påvirket oss, har kanskje vi også påvirket litt tilbake, og gitt folk en ballast som gjør at samarbeidet mellom Norge og Somalia kan gå lettere og kan få enda bedre kvalitet hvis vi bruker de ressursene som er i den befolkningen som har norsk-somalisk bakgrunn.

Og så er min andre utfordring: Vi ser nå et Al Shabaab som svekkes. Jeg mener at det internasjonale samfunnet bør være på plass så fort de er ute av en region. Så fort Al Shabaab trekker seg ut, må vi raskt være på stedet, bidra til både stabilitet og utvikling i de områdene og bruke det engasjementet som vi nå har, til å vise hvordan utviklingen kan gjøres positiv på tross av dem som ønsker negativ utvikling, og som fyrer opp under den borgerkrigen som faktisk er der. Så mine to spørsmål til utenriksministeren er om vi skal satse mer på å bruke norsk-somalierne i Norge i utviklinga i Somalia og om vi skal være raskt på pletten så fort Al Shabaab trekker seg ut, om vi skal gå inn som det internasjonale samfunnet og bidra til at vi får se en positiv utvikling i alle de områdene som nå blir fritatt fra det jerngrepet som den terrororganisasjonen har hatt på dem.

**Utenriksminister Børge Brende [10:59:46]:** Jeg vil igjen benytte anledningen til å takke interpellanten for å sette Somalia på kartet. Jeg takker også for det jeg opplever som ganske bred støtte i Stortinget for å gjøre Somalia til et fokusland.

I Somalia dreier det seg om humanitær bistand – den humanitære bistanden som skal gjøre landet mer motstandsdyktig fremover, og ikke minst gjøre de lokale myndighetene i stand til å gjøre en jobb. Jeg opplever det som en sterk støtte til at vi skal fortsette å styrke myndighetenes kapasitet til budsjettarbeid, finansforvaltning og å få på plass velfungerende statsinstitusjoner og statsorganer i Mogadishu. Ikke minst når det gjelder demokratisering og involvering av folket i Somalia, opplever jeg det som at det er støtte i Stortinget for å videreføre nær dialog med diasporaen i Norge, som sitter på mye kunnskap og kjennskap til utviklingen. Det er noe Utenriksdepartementet absolutt vil gjøre fremover.

Så er jeg enig med representanten Skei Grande i at når

man lykkes i å drive Al Shabaab ut av områder som de har kontrollert, er det avgjørende at den humanitære bistanden kommer raskt, og at man bygger opp kapasitet på både utdanningsiden og å støtte opp om jenter og kvinner som har vært undertrykt under Al Shabaabs regime. Det er vesentlig.

Og så er det vesentlig, som jeg sa i mitt hovedsvar, at man nå greier å videreføre en god politisk inkluderende dialog i Mogadishu, slik at det ikke utvikler seg til en ikke-produktiv maktkamp mellom viktige representanter for det politiske Somalia. Man må ikke få en situasjon hvor «the winner takes it all», men at alle er med, og at de integreres i dette arbeidet. Da henviser jeg ikke minst til den dragkampen som nå skjer mellom statsminister og president. Her må det finnes en politisk løsning.

Somalia er også en av regjeringens pilotland når det gjelder kampen mot kjønnslemlestelser. Dette er et arbeid som vi vil videreføre. Vi har også et viktig arbeid for kvinners rettigheter, ikke minst dette med reproduktiv helse, som representanten Nybakk var inne på. Der støtter vi et konkret program gjennom en norsk humanitær organisasjon. Vi har også økt – og vil øke – støtten til UN Womens ulike initiativer når det gjelder økt deltakelse av kvinner i de demokratiske prosessene i Somalia.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [11:02:55]

*Interpellasjon fra representanten Erlend Wiborg til arbeids- og sosialministeren:*

«Regjeringen har vært klar på at det er et mål å hjelpe flere personer inn i arbeidslivet. Derfor har regjeringen styrket virkemidler som hjelper flere inn, bl.a. gjennom å skape et mer fleksibelt arbeidsliv som har plass til flere. Andre tiltak er lønnstilskudd, tiltaksplasser, sosialt entreprenørskap osv. Erlandsens Konditori i Halden er eiet og drevet av tre personer med utviklingshemming, og med hjelp fra kun én annen ansatt drifter de konditoriet på en meget god måte. Samfunnet og enkeltindividene får da utnyttet sin restarbeidsevne. Det kan være en spennende utvikling som vil kunne bety økt likeverd for utviklingshemmede, da mange av dem har arbeidsevne på lik linje med resten av samfunnet, bare det blir tilrettelagt for dem.

*Hvordan vil statsråden følge opp og tilrettelegge for at flere utviklingshemmede skal få benytte sin arbeidsevne helt eller delvis ute i ordinært arbeid?»*

**Erlend Wiborg (FrP) [11:04:14]:** Arbeid er viktig for alle. Alle er i utgangspunktet enige om at det beste velferdsgodet man egentlig har, er å kunne få ha en jobb å gå til. Økonomisk og ikke minst sosialt er det viktig at man har et sosialt fellesskap med kollegaer – det at man har et sted å gå hver eneste dag der man har mulighet til å utnytte de evnene og mulighetene man har. Det er også derfor regjeringen arbeider for å gjøre døren til arbeidslivet bredere og høyere, sånn at arbeidslivet skal ha plass til flere mennesker. Mange mennesker som i dag står utenfor arbeids-

livet, bør ha mulighet til å kunne komme inn i arbeidslivet igjen hvis man får et mer fleksibelt arbeidsliv og ikke minst et arbeidsliv der man har virkemidler som f.eks. funksjons-assistent, lønnstilskudd, BPA, tiltaksplasser, og ikke minst en generell næringspolitikk.

I den nye IA-avtalen har man et mål om å øke sysselsettingen for personer med nedsatt funksjonsevne. For å få til de målene jeg tror vi alle er enige om, må vi tenke nytt, og vi må tenke kreativt. Det er derfor regjeringen satser mye på sosialt entreprenørskap, på mennesker som tør å tenke nytt, som tør å tenke litt utenfor boksen, som tør å tenke utenfor hvordan ting har vært, for heller å finne ut hvordan man kan løse det fremover. Noe av det viktige med sosialt entreprenørskap er ikke bare de enkeltbedriftene som driver sosialt entreprenørskap, men alle andre som også kan lære av de sosiale entreprenørene.

Mye av fokuset når vi snakker om mennesker utenfor arbeidslivet, og i hvert fall utenfor det ordinære arbeidslivet, handler om mennesker med fysiske funksjonshemninger. Det er bra. Det er viktig å hjelpe den gruppen tilbake i arbeidslivet, så langt det er mulig, men jeg synes vi i altfor stor grad glemmer mennesker med psykiske utviklingshemninger.

Ingen mennesker er like. Det er også noe av grunnen til at jeg ble med i politikken, at jeg har tro på enkeltindividene, at alle mennesker har sine styrker, alle mennesker har sine svakheter, alle har sine utfordringer, og – ikke minst – alle har sine muligheter. Derfor er jeg veldig skeptisk til automatisk å putte mennesker i bås, og jeg mener vi skal se på det enkelte individ uavhengig av om man er såkalt funksjonsfrisk, funksjonshemmet eller psykisk utviklingshemmet. Mennesker må ikke puttes i båser, men alle mennesker og individer har krav på å bli gitt ansvar, plikter, rettigheter og muligheter til å yte det de kan.

Interpellasjonen handler om mennesker med utviklingshemning, og selv blant mennesker med utviklingshemning er det veldig forskjellig grad av utviklingshemning. Det er en samlebetegnelse, og derfor er det viktig å behandle alle individuelt, på lik linje med det vi sier vi skal gjøre med mennesker med fysiske utviklingshemninger eller andre som står utenfor arbeidslivet.

I 1991, da man fikk HVPU-reformen, var noe av grunn tanken bak den at man skulle stoppe gruppetenkningen, stoppe bruken av store institusjoner og begynne å behandle alle mennesker individuelt og se på hvilke behov, ønsker og muligheter man har. Vi må slutte å tro at det eneste riktige for utviklingshemmede er at de skal ha et dagtilbud eller jobbe i en vernet bedrift. Det kan riktignok være riktig og fornuftig for mange, men jeg mener også at veldig mange mennesker som er utviklingshemmede, dessverre står utenfor det ordinære arbeidslivet selv om de i høyeste grad har mye å gjøre i det ordinære arbeidslivet, gitt at virkemidlene er til stede. Det handler om å tenke nytt, det handler om ikke å se hindringene, men å se mulighetene.

Jeg er glad for å kunne dra frem et særdeles godt eksempel på noen driftige gründere, noen driftige sosiale entreprenører, som er her på galleriet i dag, Malin, Kim og Daniel. De følger nå debatten. I 2012 startet de firmaet Dagtia AS, som driver Erlandsens Konditori. De tre har utvik-

lingshemning, men det stoppet dem ikke. De stiftet AS-et, de eier AS-et selv, har støttespillere rundt seg og driver nå et særdeles populært konditori på i utgangspunktet helt ordinære vilkår, på helt ordinær måte. Jeg synes det er et godt eksempel på sosiale entreprenører, på gründere som ønsket å skape sin egen arbeidsplass bare de fikk den lille hjelpen de trengte. Konditoriet er populært i Halden, det har blitt kjent over hele Østfold og snart også over hele landet. Jeg hadde selv æren av å få besøke dem for en liten stund siden og ble mektig imponert over hva de hadde fått til. De hadde ikke sett på hindringene, men de hadde sett på mulighetene. De har også fått økonomisk støtte privat. De er nå avhengig av en assistentstilling, som kommunen dessverre enn så lenge har sagt nei til, noe som gjør – dessverre – at denne gode, sosiale entreprenørbedriften og konditoriet nå står i fare for å bli lagt ned. Økonomisk sett er det selvfølgelig uheldig for det offentlige, for det er dyrt for det offentlige om tre personer må over på et dagtilbud enn om de får en assistentstilling eller noe annen hjelp og bistand. Men det økonomiske er ikke det viktigste her, det viktigste er selvbildet. Det handler om respekten for enkeltindividene.

Jeg synes dette eksempelet er så godt at det er viktig at vi i alle saker vi behandler, går gjennom og ser om virkemidlene i dag ekskluderer mennesker med utviklingshemning. Noen av virkemidlene ser ut til å kunne gjøre det til en viss grad. Vi må gå inn og se om vi kan spisse virkemidlene sånn at man ikke bedriver gruppetenkning om noen har en fysisk utviklingshemning, om noen har en psykisk utviklingshemning eller om noen har andre utfordringer, men i stedet ser på det enkelte individ og ikke minst hvilke muligheter det enkelte individ har.

Jeg håper vi kan ha en grundig gjennomgang og sikre at alle innbyggere i Norge blir vurdert ut fra sine individuelle behov, muligheter og ønsker og ikke etter gruppetenkning.

**Statsråd Robert Eriksson [11:12:00]:** La meg først få lov til å takke interpellanten for å ta opp et veldig viktig tema om hvordan vi skal klare å få flere – med sine evner og anlegg – til å delta i det ordinære arbeidslivet.

La meg starte med et prinsipp som alltid har fulgt meg: Hvert enkelt menneske er unikt. Hvert enkelt menneske har en egenart og en egenverdi som er like mye verdt som alle andre mennesker. Det egenverdet og de drømmene og de talentene som bor i de menneskene, må vi som samfunn være flinkere til å ta i bruk på en riktig måte. Derfor er jeg veldig glad for at man reiser denne interpellasjonen.

Innledningsvis har jeg lyst til å følge litt opp det som også interpellanten peker på: Har vi fått et samfunn der det på en måte er opplest og vedtatt hvor mennesker med utviklingshemning skal høre hjemme, hvilke muligheter som skal være tildelt dem? Hvis så er tilfellet, har vi en politisk jobb å gjøre med å komme til livs de fordømmene, de dogmene. Derfor har også regjeringen nedsatt en egen, bredt sammensatt arbeidsgruppe for å se på hvordan vi skal følge opp stortingsmeldingen Frihet og likeverd, som handler om mennesker med utviklingshemning, om hvordan vi skal fremme konkrete, gode forslag som er målrettet mot disse menneskene, der en viktig del vil være hvor-

dan vi skal få gjort det mulig for dem å delta i arbeidslivet. Det er et viktig og godt arbeid som er igangsatt, og som ble igangsatt nå i høst.

Jeg har også lyst til å minne om at i denne sal så undertegnet man i 2013 FN-konvensjonen, som også omhandler mennesker med nedsatt arbeidsevne, og der det slås ganske klart fast at de har samme rettigheter til deltagelse i arbeid som alle andre. Dette er også noe vi må ta med oss når vi skal forme den nye politikken.

Regjeringen er i gang med en rekke tiltak som skal sørge for at flere får muligheten til å delta i arbeidslivet. La meg nevne noen: Regjeringen har varslet og kommer før jul med en egen proposisjon og en egen stortingsmelding med en meldingsdel – i den proposisjonen – der vi skisserer flere tiltak til hvordan vi målrettet kan hjelpe folk tilbake til arbeidet. Det gjelder også denne gruppen. Det kan gjøres bl.a. med bedre tilrettelegging på arbeidsplassen, med mer spisesede og målrettede tilretteleggingsordninger. Nå skal ikke jeg foregripe budsjettforhandlingene i Stortinget, men med tanke på det forslaget regjeringen har lagt på bordet i budsjettet, der man lovfester retten til BPA, der man styrker BPA med 300 mill. kr, så håper jeg det kan bidra til og være det som gjør at flere får den nødvendige assistenten som man trenger for å kunne ha en meningsfull hverdag, en god livskvalitet og få brukt sine evner og anlegg på en god måte i arbeidslivet. Det er et viktig, og det er et riktig tiltak regjeringen kommer med i den sammenheng.

I tillegg vil det også være viktig, noe vi jobber med og vil komme tilbake til i denne stortingsmeldingen og proposisjonen: Hvordan skal vi tilrettelegge lønnstilskuddsordningene på en bedre måte og sørge for at vi kan ha mer målrettede lønnstilskuddsordninger, tilpasset den enkelte og den enkelte virksomhet på en bedre måte?

Så er det også viktig – som regjeringen har valgt å gjøre – å videreføre jobbstrategien. Men der vil det også være avgjørende at vi, som politikere, ikke bare slår oss til ro, lener oss tilbake og tenker at vi har en jobbstrategi, og det er vel og bra. Arbeidsmarkedspolitikken og jobbstrategier må hver eneste dag både forbedres og jobbes med for å se hvordan det kan innrettes på en bedre måte. Det jobber jeg og regjeringen målrettet med hver eneste dag, og nye tiltak vil komme.

Interpellanten trekker frem en fantastisk bedrift fra Halden, Erlandsens Conditori. Før jeg gikk inn i salen, og før vi startet denne interpellasjonsdebatten, fikk også jeg gleden av å møte Malin, Kim og Daniel. Dette er uten tvil tre kreative, fremoverlente og skapende mennesker som har vært med på å skape sin egen arbeidsplass, som skaper en egen virksomhet, som leverer på samme måte som alle andre ordinære virksomheter gjør, og som gjør det med entusiasme, pågangsmot og stolthet. Den gnisten vi ser i disse menneskene, skal vi ta vare på. Ut fra den gnisten vi ser i Malin, Kim og Daniel, skal vi lage arbeidsmarkedspolitikk, politiske løsninger og tiltak fremover. Dette vil gjøre at flere mennesker får en gnist og en mulighet i vårt samfunn.

Jeg vil også minne om at for noen år tilbake gjorde Norges Handelshøyskole en større undersøkelse og en større utredning som handlet om hva som er lønnsomt, og mest

samfunnsøkonomisk lønnsomt, når det gjelder dagtilbud og VTA-plasser – varig tilrettelagt arbeid. Man kom klart frem til at det mest samfunnsøkonomisk lønnsomme var satsingen knyttet mot varig tilrettelagt arbeid, altså inn mot arbeidslivet. Dette forteller meg at det er viktig å ivareta det tiltaksnivået vi har på området. Tiltaksnivået innenfor varig tilrettelagt arbeid har i en lengre periode vært stigende, og det er jeg glad for, det er bra. Vi opprettholder fortsatt et høyt nivå – på i gjennomsnitt 9 200 plasser – også i 2014 og 2015. Og så er det gjennomsnittlig 1 200 plasser som blir brukt i ordinær virksomhet.

Men jeg tenker, og som vi også må utfordre: Er vi fornøyd med at vi bare skal tenke tradisjonelt? Og dette føler jeg at interpellanten også utfordrer statsråden og regjeringen på. Skal vi tenke bare varig tilrettelagte arbeidsplasser innenfor skjermet arbeidsmiljø? Jeg tror veldig mange vil ha godt av å være der, det vil være tryggheten, det vil være den avgjørende faktoren for å skape den livskvaliteten som mange trenger, men jeg tror også at vi må klare å ha to tanker i hodet samtidig og dreie en del av virkemiddelbruken i større grad inn mot ordinært arbeidsliv.

Jeg har også vært og besøkt bedrifter som driver bensinstasjon med VTA-plasser, og jeg har besøkt steder der man bruker VTA-plasser i ulike ordinære virksomheter. Jeg tror kanskje fremtiden er at vi må bruke mer av den type virkemidler. Det vil være til glede for dem som jobber i den ordinære virksomheten, og det vil også være til stor nytte for dem som kommer inn i en virksomhet. Vi trenger alle fordi alle mennesker er unike. Derfor må vi også i større grad legge til rette for å bruke dette. Og dette er også et av de tiltakene, de virkemidlene, som regjeringen jobber med hver eneste dag for å forbedre arbeidsmarkedspolitikken – nettopp å sørge for at vi kan få enda flere inn mot det ordinære arbeidslivet, at enda flere skal ha en tilknytning til det ordinære arbeidslivet enn det vi har i dag.

La meg avslutningsvis få lov til å si at etter den flotte starten på dagen, det inspirerende møtet jeg hadde før jeg gikk inn i denne sal, så vet jeg i alle fall hvor jeg skal stoppe og ta kaffekoppen neste gang jeg kommer til Halden.

**Presidenten:** Neste taler er interpellanten, representanten Erlend Wiborg.

Presidenten vil også overveie den muligheten, for en kaffestopp i Halden.

**Erlend Wiborg (FrP) [11:22:03]:** Både statsråden og presidenten skal jeg ta med til det vakre fylket Østfold og til Halden og Erlandsens Conditori.

Jeg takker også for svaret, og jeg er glad for at statsråden er offensiv på dette feltet. Jeg viser til den arbeidsgruppen som er satt ned, og som jobber med dette. Jeg tror også det er verdt å se på de erfaringene man har fra andre land. Arbeids- og sosialkomiteen var tidligere i år i Canada, og det som var interessant der, var da vi stilte spørsmål om hvordan de organiserer arbeidslivet spesielt for mennesker med psykisk utviklingshemning. Det var nesten sånn at de ikke forsto spørsmålet. Vi spurte om de hadde vernede bedrifter – den type tiltak – og de forsto nesten ikke spørsmålet. Der er utgangspunktet at selvfølgelig skal man inn

i ordinært arbeidsliv, men da med de ordningene som gjør at det er mulig. Jeg er glad for at statsråden er klar på at vi må spisse ordningene, og jeg er også glad for at statsråden ser at Erlandsens Conditori er et særdeles godt eksempel.

Når vi snakker om virkemidler, må det være sånn at uavhengig av om du har et skadet ben, en fot eller en rygg, om du har mentale utfordringer, kreft eller psykisk utviklingshemning – uavhengig av hva slags utfordringer du har – må vi se på det enkelte individ, på hvordan vi kan hjelpe det enkelte individ ut i arbeidslivet, helst ordinært arbeidsliv, men hvis ikke det er mulig, må vi se på andre tiltak. Vi må ikke bare se på utfordringene eller problemene, men vi må se på mulighetene, og da er jeg veldig glad for at statsråden var så klar på at vi må vri virkemiddelbruken sånn at de blir individtilpasset, og at vi også må våge å tenke utenfor boksen, noe Erlandsens Conditori og gjengen bak det på en fortreffelig måte har gjort.

**Statsråd Robert Eriksson [11:24:26]:** Jeg er veldig glad for det interpellanten sier, at han er beroliget over den måten regjeringen følger opp dette spørsmålet på. Jeg håper også – og vet – at representanten kommer til både å utfordre statsråden og å passe på at statsråden og regjeringen leverer i henhold til regjeringsplattformen på dette området.

Jeg tror ikke vi skal være sånn at vi ikke kan lære av andre land. Jeg tror vi har alt å tjene på både å se på andre suksesshistorier og å se på hvordan vi kan implementere dem inn i den norske måten å organisere dette på. Vi må aldri komme i en situasjon der vi tror at vi har funnet alle svarene, og at vi har alt rett. Da er jeg redd for at vi fort vil famle litt i blinde. Derfor er det viktig at man ser på gode suksesshistorier både i Norge og utenfor Norge, og ser på hvordan vi kan implementere det i Norge.

Jeg skal ikke kommentere Canada, men jeg hadde liknende opplevelser da jeg var i USA, og det er ikke sikkert at Canada og USA er så veldig ulike når det gjelder hvordan de håndterer den typen spørsmål.

Jeg har igjen lyst til å si at vi må bli flinkere til å ta i bruk det ordinære arbeidslivet. Det er en klar og tydelig målsetting for denne regjering å gjøre det, og vi ønsker å spisse politikken klart og tydelig for at denne målsettingen kan ivaretas.

Det er også viktig, som interpellanten pekte på, at man ikke hele tiden ser på utfordringene, men vi må se på mulighetene.

Jeg vil avslutte med to viktige holdninger som jeg styrer mine tanker ut ifra. Den ene er slagordet til Nord-Trøndelag fylkeskommune, som heter: «Her alt e mulig – uansett». Man kan også bruke D.D.E.s vise fra den første CD-en: «Det umulige e mulig». Har man dette med seg, tror jeg også man finner de gode forbedringene og de smarte løsningene for fremtiden.

**Lise Christoffersen (A) [11:27:22]:** La meg – i likhet med statsråden – få lov til å takke interpellanten for å reise en viktig sak, men jeg må innrømme at jeg med utgangspunkt i teksten i interpellasjonen kanskje hadde forventet en litt mer konkret ansats til denne debatten, heller

enn masse ord som «spissing» og «muligheter». Jeg hadde ventet at det kanskje var litt mer konkret, men det får så være.

De ca. 80 000 utviklingshemmede er en sammensatt gruppe, og mange har, som interpellanten påpeker, gode forutsetninger for å delta i arbeidslivet og bidra til sysselsetting og verdiskaping til beste både for samfunnet og for seg selv. Men det ordinære arbeidsmarkedet og den enkelte arbeidsgiver står ikke uten videre klare med tilbud til denne gruppa – det vet vi – så en viss tilrettelegging er ofte nødvendig.

Men interpellanten er selv inne på det i det strålende eksemplet fra Erlandsens Conditori, og det finnes flere slike eksempler. For ikke lenge siden var komiteen vår på besøk hos Asker Produkt. De har siden 2001 hatt leveringsavtale med to begravningsbyråer om gravmarkeringer og navneplater. Når jeg tar meg en tur i Drammensmarka, er skiltene som der viser vei, laget ved Asker Produkt, og hvis interpellanten er litt for langt unna Østfold, kan han ta seg en tur på Den Glade Baker i Asker sentrum og la seg friste av ferske bakervarer fra samme bedrift. Er man på konferanse i Oslo-området og får servert Brimi fingermat i pausen, er det også Asker Produkt som er leverandør. Her snakker vi ikke egentlig om restarbeidsevne. Vi snakker om arbeidsevne.

De gode eksemplene er mange, men ikke mange nok. I delrapporten til ekspertutvalget som gjennomgår Nav, vises det i én setning til at utviklingshemmede ofte er taperne når det gjelder tilbud om arbeid og aktivitet. Regjeringa rapporterer det samme i forslaget til budsjett for neste år. Til tross for – isolert sett – en økning i tiltaksplasser for personer med nedsatt arbeidsevne i 2014, er dette ikke gjennomført. Målet for personer med nedsatt arbeidsevne vil ikke bli nådd, og forklaringa som gis, er at:

«Avvikene har sammenheng med at det har vist seg krevende å gjennomføre endringene i fordelingen av tiltak på de to hovedgruppene tilstrekkelig raskt.»

Det er i seg selv en litt underlig forklaring. Hva betyr det egentlig? Det er spesielt underlig fra en regjering som har forsøkt å gjøre gjennomføringskraft til sitt varemerke.

På denne bakgrunn mener jeg at interpellantens spørsmål om hvordan statsråden vil følge opp og tilrettelegge for at flere utviklingshemmede skal få benytte sin arbeidsevne helt eller delvis ute i ordinært arbeid, er helt på sin plass. Jeg hadde som sagt forventet et litt mer konkret svar, men jeg håper at arbeidsministerens Nav-ekspertutvalg går dypere inn i den problemstillinga i sin endelige rapport.

Under budsjettdebatten vil vi også få anledning til å komme tilbake til denne saken. Foreløpig kan jeg røpe såpass mye som at Arbeiderpartiet er kritisk til regjeringa Solbergs forslag om å løse problemet med manglende gjennomføringskraft ved å redusere antall tiltaksplasser for personer med nedsatt arbeidsevne, til neste år.

Den 25. februar i år behandlet Stortinget Meld. St. 45 for 2012–2013, Frihet og likeverd – Om mennesker med utviklingshemning, som statsråden også var inne på, og et enstemmig storting ba da regjeringa sette ned et utvalg som skal foreslå tiltak som styrker de grunnleggende rettighetene til mennesker med utviklingshemning. I tillegg

til sentrale rettigheter som selvbestemmelse, rettssikkerhet, helse og omsorg, la Stortinget særlig vekt på opplæring og arbeidsdeltakelse og ville ha konkrete mål for inkluderingspolitikken med tilhørende tiltak og kompetanse. Det utvalget, også betegnet som et ekspertutvalg – dette under Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet – ble nedsatt 3. oktober, og et av punktene i mandatet er å vurdere hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre retten til deltakelse i arbeidslivet for mennesker med utviklingshemning, bl.a. i lys av hvilke tiltak som hittil har vist seg å ha effekt. Nå er kanskje ikke arbeids- og sosialministeren den rette til å svare på spørsmål om hvorfor de fremste ekspertene på temaet, representanter for de utviklingshemmede selv, ikke har fått en plass i utvalget, men siden dette ser ut til å være en trend under denne regjeringa, så kan han kanskje svare på det likevel.

Til slutt noen ord om uførereformen: Den skal gjøre det enklere å kombinere trygd og arbeid, og utviklingshemmede er en del av dette bildet. Nå gjelder spørsmålet fra interpellanten isolert sett hvordan utviklingshemmede kan utnytte sin restarbeidsevne i det ordinære arbeidsmarkedet, men også de som kan ha en slik mulighet, kan jo kanskje ha behov for tiltak før de kommer så langt, og for noen er antakelig arbeid med bistand eller varig tilrettelagt arbeid et mer nærliggende alternativ. Hittil har regjeringa dessverre lagt mer vekt på å kutte i stønader, kutte i tiltak, slå sammen tiltak og anbudsutsette de tiltakene som hittil har vært forbeholdt skjermet sektor. De som er ekspertene her, protesterer også, men også de ser ut til å snakke for døve ører. Mye galt kan dessverre komme til å skje før det siste ekspertutvalget kommer med sine anbefalinger i juni 2016, og før Stortinget rekker å behandle den varslede meldinga fra arbeids- og sosialministeren.

**M a r i t N y b a k k** hadde her overtatt presidentplassen.

**Arve Kambe (H) [11:32:44]:** Jeg vil rette en stor takk både til interpellanten Erlend Wiborg og til statsråd Robert Eriksson, for hans gode svar.

Det er flere som har vært inne på at man vil besøke Erlandsens Conditori, og jeg setter meg gjerne opp på den listen. Det er kanskje ekstra interessant for Stortinget å få et nytt konditori nå som Halvorsens Conditori er borte. Det er riktignok litt lenger vekk.

Som leder for komiteen – etter å ha vært på en rekke besøk i bl.a. noen av disse vekstbedriftene – er det noe som slår meg: den enorme stoltheten som denne arbeidstakergruppen – hvis man kan kalle dem det – viser i sine jobber. Jeg tenker på Kolbein Falkeids start på et av hans dikt, hvor han sier: Jeg tror på mennesker som brenner.

Uansett hvilken bedrift eller plass jeg besøker, ser jeg aldri noen mennesker gløde mer av stolthet over seg selv og over det de lager. Og når vi ser hva disse bedriftene holder på med, er det alt i fra kantinedrift, konditorier – som vi har besøkt flere av – styredeler til bilindustrien og elektriske komponenter til bruk i offshoreindustrien. Det er et enormt ulikt arsenal de ulike bedriftene har.

Vi vet at flere internasjonalt kjente konserner bruker

disse bedriftene som sine underleverandører og gir stabil finansiering – i tillegg til statens og kommunenes bidrag – for å skape flere varig tilrettelagte arbeidsplasser.

Vi vet at det ofte er ventelister på disse VTA-plassene i kommunene. Regjeringen viderefører 9 200 plasser, som i fjor. Men når vi ser på hvordan dette er finansiert, er det helt åpenbart at mye av det er tilrettelagt for at man enten ser for seg at de som jobber innenfor disse tiltakene, skal være ansatt i en skjermet bedrift, eller at de får lønnskudd i en ordinær bedrift og er ansatt hos noen andre.

Erlandsens Conditori er en mellomløsning, som Stortinget, regjeringen og Nav ikke har tenkt så mye på. Hvis man får tiltakspenger hvis man starter for seg selv innenfor denne gruppen, avlaster man enten tre tiltaksplasser, som man skulle hatt via Nav Fylke, eller tre dagtilbudsplasser, som kommunen måtte hatt dersom man ikke hadde hatt tiltaksplasser. Så her er det åpenbart et behov for å se på hvordan vi finansierer ordningen. Vi er altså nødt til ikke å glemme dem som starter for seg selv.

Samtidig trenger de aller fleste i dette segmentet også skjermet bistand, og derfor styrker regjeringen dette. Samtidig ser vi at det innenfor disse litt over 9 000 tiltaksplassene er over 1 200 som oftere og oftere bruker ordinært arbeidsliv. Det er også i tråd med det som står i regjeringens Sundvolden-erklæring, nemlig å bruke lønnskudd i større grad, fordi vi ser at det har den beste effekten når det gjelder å komme seg ut i arbeidslivet. For mange av disse kan f.eks. et permanent lønnskudd være vel så bra som en permanent tilrettelagt arbeidsplass. Men vi må ikke slutte å fokusere på dem som faktisk har behov for skjermet virksomhet, og derfor viderefører regjeringen det tiltaksnivået vi har i dag.

Representanten Lise Christoffersen er innom flere ting. På noen av områdene, f.eks. arbeid med bistand og avklaring, øker vi konkurransen, slik at også andre sosiale entreprenører kan få komme inn i det markedet. Det er rett og slett fordi vi tror at flere vil få hjelp, at flere vil få bedre hjelp, og at vi vil få bedre resultater enn i dag.

Denne regjeringen har ikke redusert antallet tiltaksplasser. Denne regjeringen har økt antallet tiltaksplasser sammenliknet med den rød-grønne regjeringen. Men dette året har vi en justering, rett og slett fordi – som Christoffersen var inne på – apparatet ikke har klart å få nok tiltaksplasser ut ifra det vi har vedtatt. Det er ikke like greit, men det har vi større forhåpninger om å nå i 2015.

**Kjell Ingolf Ropstad (KrF) [11:37:58]:** Jeg vil også få lov til å takke interpellanten for en viktig og spennende interpellasjon. Nå er jeg en av dem som ikke har fått besøkt Erlandsens Conditori, men min gode kollega og representant for Østfold Kristelig Folkeparti, Line Henriette Hjemdal, har skrytt mye, og jeg kjenner meg igjen i ordene som ble sagt om at det er en kafé med omsorg og med mennesker som viser at de ikke ser begrensningene, men mulighetene.

Det utgangspunktet som for så vidt interpellanten og statsråden også trekker fram, synes jeg er utrolig viktig å ha i denne type debatter og i denne type saker – nemlig at

mennesker kan få lov til å yte, at de kan få lov til å bruke sine egenskaper, at de kan bidra enten gjennom varig tilrettelagt arbeid eller ordinært arbeidsliv. Det er en veldig viktig del av det arbeidet vi gjør. For det skaper menneskeverd, og det er viktig for det enkelte mennesket å få lov. Når mennesket har en mulighet og et ønske om å bidra, er det viktig at vi gjør så godt vi kan for å hjelpe dem inn i arbeid.

Jeg synes det er to viktige spor i denne debatten. Det første er at vi må gjøre det vi kan for å skape et mest mulig inkluderende arbeidsliv. I det ordinære arbeidslivet kan man jobbe selv om man ikke kan yte 100 pst. hele tida. Da er det viktig at vi tar tak i de menneskene som faller ut, så tidlig som mulig. Hvis det er mennesker som begynner å falle ut, som blir sykmeldte eller opplever et eller annet som gjør at hverdagen blir snudd på hodet, og trenger tilpasning på arbeidsplassen, er det utrolig viktig at vi gjør det vi kan for å hindre at de forsvinner ut. For faren er at når en forsvinner ut, så er i alle fall sannsynligheten for at en faller varig ut, mye større enn hvis vi tar tak i det tidlig.

Det andre sporet går på flere varig tilrettelagte arbeidsplasser. Selv om vi i dag diskuterer mulighetene og ser på en bedrift som har gjort et fantastisk arbeid, så vet vi, som flere har vært inne på, at det er en del mennesker som er helt avhengige av at det er større trygghet rundt arbeidslivet. Derfor mener jeg det er viktig at en fortsatt kjemper for flere tiltaksplasser, at en fortsatt kjemper for varig tilrettelagte arbeidsplasser, noe jeg er glad for at statsråden også viser at han er opptatt av. For det en ikke skal glemme, er – som komitélederen også var inne på – at mange av VTA-plassene faktisk er i ordinært arbeidsliv. I tillegg vet vi at det er mennesker som kommer videre fra VTA og inn i en varig jobb, fast arbeid, i det ordinære arbeidslivet, uten at man trenger f.eks. lønnstilskudd.

Statsråden ville ikke forskuttere budsjettarbeidet. Det skal ikke jeg heller, men jeg kan i hvert fall varsle tydelig at Kristelig Folkeparti skal bidra til å gjøre det bedre gjennom de forhandlingene som er nå. Jeg tror statsråden kan slippe helt av, det blir i hvert fall ikke en dårligere sosial profil når det endelige budsjettet blir lagt fram. For, som statsråden sa, Kristelig Folkeparti er kjempefornøyd med det regjeringen gjør når det gjelder VTA, med det arbeidet som det er lagt opp til der – at en lovfester retten til VTA. Det er et veldig viktig tilbud, og jeg tror også at det kan bidra til at flere kan bruke sin restarbeidsevne i arbeidslivet. Kristelig Folkeparti foreslår i sitt alternative budsjett 1 000 ekstra tiltaksplasser for dem med nedsatt arbeidsevne, og vi legger også inn 200 ekstra VTA-plasser. Forhåpentligvis, når vi står her om en liten måned og diskuterer budsjettet, kan regjeringa skryte av at det blir gjennomført enda flere tiltaksplasser og VTA-plasser neste år.

Så ser jeg også fram til meldinga som er varslet. Jeg skjønner jo at en ikke kan være så konkret når det gjelder tiltakene nå, når det er en melding som er rett rundt hjørnet, men jeg er glad for at regjeringa har høye ambisjoner, og jeg ser fram til den meldinga og det arbeidet som regjeringa ønsker å legge fram. Jeg registrerer at en ønsker å se på lønnstilskudd, eventuelt klokere og bedre bruk av lønnstilskudd, og hvordan sosialt en-

treprenørskap kan være med og hjelpe disse menneskene.

Når det gjelder anbud, vil jeg bruke perspektivet til interpellanten – at alle mennesker er unike. Det er ikke en hyllevare vi snakker om, det er ikke bygging av noe enkelt. Dette er forskjellige mennesker som har forskjellige behov, og fra Kristelig Folkepartis side har vi signalisert hele veien at vi er meget skeptiske til anbud, nettopp fordi det ikke er så enkelt som det å legge inn et anbud på å bygge et bygg eller kjøpe inn noen ting. Dette er mennesker som har forskjellig behov, og som derfor må ses individuelt, og da er det en fare for at anbud kan gjøre at de svakeste taper. Men vi ser fram til det arbeidet som Stortinget skal gjøre det neste halve året.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:43:17]:** Også jeg vil takke for en viktig interpellasjon.

Når vi skal diskutere spørsmålet om dem av oss som har nedsatt arbeidsevne, kommer vi ikke utenom å se det i forhold til det store arbeidsmarkedet. Det store arbeidsmarkedet er i stor endring. Det gjelder både for sjølstendig næringsdrivende og for lønnsinntakere. Dette er endringer som gir større usikkerhet i inntekt for stadig flere yrkesgrupper. Mange som arbeider i yrker med stor tilgang på arbeidsfolk fra land med høy arbeidsledighet og lav inntekt, føler at den norske modellen, med trygge, forutsigbare inntekter som gir grunnlag for å leve i et høykostland, forvitrer. Det er et viktig bakteppe. Dersom vi ikke lykkes med det ordinære arbeidsmarkedet, blir det enda vanskeligere for dem som har nedsatt arbeidsevne, å ha tiltro til det og ha en glede i sitt liv.

Folk med nedsatt arbeidsevne opplever i dag å bli foretrengt, den såkalte foretrengningseffekten. Dette rammer sjølsagt folk med nedsatt arbeidsevne først. Ved årsskiftet var det 208 000 personer som hadde nedsatt arbeidsevne. Dette blir det stadig mer krevende å rette opp. Det trengs stadig sterkere økonomiske virkemidler for å gjøre en jobb med personer med nedsatt arbeidsevne når vi har en slik utvikling i det ordinære arbeidsmarkedet – det kan jeg ikke få understreket sterkt nok. Det trengs sterkere virkemidler når utryggheten i arbeidslivet ellers blir større.

Interpellanten starter med følgende setning:

«Regjeringen har vært klar på at det er et mål å hjelpe flere personer inn i arbeidslivet.»

Det er flott. Dette er også Senterpartiets mål. Når folk hører denne setningen, forstår folk flest det slik at regjeringa ønsker å tilrettelegge for at flere personer skal inn i arbeidslivet, slik at de kan leve av sine arbeidsinntekter. Det er Senterpartiets forståelse av det. Jeg er ikke sikker på om det er regjeringas forståelse av det, men det er viktig å presisere.

Når så interpellanten sier videre at det er tiltak som gir mer fleksibilitet i arbeidslivet som er noe av løsningen, fordi det gir plass til flere, hvordan oppfattes ordene «fleksibilitet i arbeidslivet» av dem som er på gulvet? Jo, det oppfattes av de fleste som et mer utrygt arbeidsliv. Det er det faktiske forhold. For Senterpartiet er trygghet for en inntekt å leve av når en arbeider, poenget – trygghet i arbeidslivet, slik at det arbeidslivet gir en inntekter

til å leve av i det høykostlandet vi lever i. Det er det som er kjernen. Folk med utviklingshemning trenger trygghet, akkurat som folk flest.

Når det gjelder dette området, må jeg si at i de åra jeg har vært på Stortinget, har det vært tatt opp utallige interpellasjoner og forslag omkring dette. Og jeg må si det rett ut: Det har dessverre vært altfor mye prat – altfor mye prat – på dette området. Nav trenger en opprydding i tiltak og regler. En må forenkle tiltakene, og en må i mye større grad gå rett på målet. Det er opplagt at vi må ha et stort omfang av varig tilrettelagte arbeidsplasser, som en offentlig etat sjølsagt er den beste til å drive. Det har vi veldig mange erfaringer med.

I tillegg kommer deltakelsen i det ordinære, inntektsbringende arbeidet – enten det er en offentlig arbeidsgiver eller en privat arbeidsgiver. Her er det, etter Senterpartiets vurdering, vi mislykkes mest.

Vi må i mye større grad satse på tidsbestemt og tidsu- bestemt lønnstilskudd, slik at de med nedsatt arbeidsevne, inklusiv de funksjonshemmede, kan få et ordinært arbeid hvor den inntekten de får, er fra en arbeidsgiver som har sin inntektsbasis fra det arbeidet som er gjort, og fra bi- stand fra det offentlige. Her regner jeg med at statsråden nå får samme motbør som tidligere statsråder har fått – både fra en del aktører i arbeidslivet og fra Finansdepartemen- tet – at dette er det ikke hensiktsmessig å satse på.

Skal det bli noe ut av dette, må en bryte disse barriere- ne – tørre å si at her trengs det et krafttak. Her snakker vi ikke om noen få hundre nye plasser. Enhver som er i Nav- systemet og kjenner til dette, opplever hvilken fortvilelse det er. Det er mange som kunne hatt behov for dette, men pengene strekker ikke til.

**Kirsti Bergstø (SV) [11:48:39]:** Jeg vil rose represen- tanten Wiborg for å løfte fram en viktig sak i sin interPELLa- sjon, men den viktigste rosen jeg kan gi i dag, går til gjen- gen som står bak Erlandsens Conditori. Det er en gjeng som har gjort en kjempejobb. Her viser man gründermot og godt gründerarbeid i sin virksomhet, og man viser et stå-på-mot som man bare må beundre. Denne veien er ikke tråkket opp av seg selv.

Erlandsens Conditori er også et gledelig eksempel på at idealismens tid langt fra er forbi. Vi ser at tre personer med utviklingshemning, godt hjulpet av frivillige, har maktet å skape sine egne arbeidsplasser, og det er utrolig viktig å bygge opp under idealisme og frivillighet og sosialt en- treprenørskap. Hvorfor er det det? Jo, fordi utfordringene med å inkludere mennesker med utviklingshemning i ar- beidslivet er fremdeles store. Behovet for tiltaksplasser er voksende. Arbeidsforskningsinstituttet kartla på oppdrag fra Arbeidsdepartementet behovet for VTA-plasser, altså Varig tilrettelagt arbeid, for mennesker med utviklings- hemning, og de anslo at behovet var på om lag 4 600.

Den rapporten fra 2012 tok utgangspunkt i gjeldende praksis, altså at man må være rimelig selvhjulpel for å få en tiltaksplass, men det er neppe noen i arbeidsfør alder som ikke har behov for arbeid. Ut fra en sånn tankegang kan man regne med at det reelle behovet for tiltaksplasser er langt høyere for mennesker med utviklingshemning.

I forrige stortingsperiode var Fremskrittspartiet vel- dig flink til å fremme interessene til mennesker med ut- viklingshemning. Vi så i budsjettet for 2012 at Frem- skrittspartiets representanter foreslo en ekstrabevilgning på 1,36 mrd. kr til arbeidsmarkedstiltak. I Fremskrittspar- tiets alternative statsbudsjett for 2013 ble bevilgningen økt med 229 mill. kr til en styrking på 2 000 VTA-plasser. Blant andre daværende stortingsrepresentant Robert Eriks- son fremmet i Dokument 8:129 S for 2011–2012 et forslag om at det ble utarbeidet en opptrappingsplan «som ivar- retar intensjonen om at personer med utviklingshemning får tilpasset utdanning hvor målsettingen er arbeid, reell arbeidsevnevurdering og en egnet arbeidsplass.»

Men i årets statsbudsjett er det ingen tiltak for å styrke arbeidsmarkedstiltakene – tvert imot ser vi at det varsles en reell reduksjon. Det er ingen opptrappingsplan for arbeids- livet som er utarbeidet eller varslet. Jeg er veldig glad for at vi har en arbeidsminister med et så sterkt engasjement for en viktig sak på dette området, men jeg savner likevel en politikk som gir forutsigbarhet. Er det noe vi vet at ikke gir forutsigbarhet, er det en politikk der anbud til laveste tilbyder gis mennesker med utviklingshemning – altså står en anbudspolitikker som regjeringen har varslet at de ønsker, i fare for å slå beina under gode ønsker for mennesker med utviklingshemning og folks plass i arbeidslivet.

SV jobber for at alle mennesker skal ha like muligheter, uavhengig av om man er datter av en direktør, sønn av en reingjører, hvor du bor, eller om du har nedsatt funksjons- evne eller ikke. Men for at det skal være mulig, må man ha en forutsigbar politikk. Vi må vite hvilket gulv vi skal stå på, hva det er som er plankene i velferdsstaten som vi alle skal bygge livet vårt på. Når det gjelder mennesker med utviklingshemning, er forutsigbarhet når det gjelder poli- tikken for bolig, for fritid og for arbeid, svært viktig, for vi vet at alle mennesker har ressurser, men alle blir ikke gitt muligheten til å ta dem i bruk.

**Wenche Olsen (A) [11:53:51]:** Jeg vil også føye meg til rekken av dem som takker interpellanten Wiborg for å ta opp denne viktige saken. Spesielt hyggelig synes jeg det er at han gjør det akkurat den dagen jeg er inne som vara, for som haldenser er jeg selvfølgelig kjempestolt både av Er- landsens Conditori, av dem som jobber der, og ikke minst av dem som er initiativtagere bak dette flotte tiltaket. Det er veldig bra at vi får fokusert på det, men også at vi får en anledning til å debattere utviklingshemmedes mulighet til å delta i arbeidslivet.

Jeg er også blant dem som har vært så heldig å få lov til å besøke Erlandsens Conditori og møte de tre som jobber der, men jeg har også fått møte dem som er initiativtagere og hjelpere til dem som jobber der. Alle fortjener de hon- nør – for den innsatsen de gjør, men også for den kreati- viteten og det pågangsmotet de viser. De har møtt mange motbakker, men de står fortsatt på, og det er ganske utrolig.

Malin, Kim Robin og Daniel er tre engasjerte ungdom- mer som – som sagt flere ganger her – driver sin egen ar- beidsplass. Ivrige og trofaste møter de på jobb hver dag. De gleder mange haldensere med sitt gode humør og sin stå-på-vilje. Litt på samme måte som Halvorsens Condi-

tori her i Oslo er Erlandsens Conditori i Halden en institusjon. Det har vært drevet i veldig, veldig mange år, og disse tre fører den lange tradisjonen videre på en veldig god måte. Men ungdommene trenger hjelp til noen jobber, og det er der utfordringen ligger. Jeg støtter at det er innenfor arbeidslivstiltak vi bør finne løsninger, men da bør vi styrke tiltakene for personer med nedsatt arbeidsevne – ikke kutte i dem.

Initiativtakerne bak Erlandsens Conditori er idealister og har jobbet lenge for å sikre driften der. Det er ikke tvil om at dette tiltaket er et svært bra tilbud til de tre som jobber på Erlandsen. Jeg håper virkelig at ungdommene på Erlandsen får beholde sin arbeidsplass, og at slike gode initiativ og tiltak får forutsigbar støtte framover.

Erlandsens Conditori er et flott tiltak som passer veldig bra for Malin, Kim Robin og Daniel, men det er likevel viktig å ha med seg at slike tiltak krever initiativrike idealister som står bak. Det er dessverre ikke landet vårt overbefolket med. Derfor er det også viktig at tiltak som varig tilrettelagt arbeid og andre arbeidslivsordninger styrkes og utvides. Det handler, akkurat som interpellanten sa, om å fokusere på at alle er forskjellige, og at alle har forskjellige behov og muligheter.

Halden kommune, som Erlandsens Conditori ligger i, er en lavinntektskommune med ganske dårlig økonomi. Det har også de utviklingshemmede fått erfare. Det er til stadighet press på deres dagtilbud og nye forslag om kutt. Det ser heller ikke spesielt lyst ut for kommuneøkonomien i neste års budsjettforslag, så jeg håper ministeren har noen tiltak som vil sikre tilbudet også til andre utviklingshemmede, slik at de får mulighet for en jobb eller dagaktivitet.

Ministeren skal ha ros for sitt engasjement overfor utviklingshemmede. Da han satt i opposisjon, fremmet han flere gode forslag, som representanten Bergstø refererte til tidligere – både at man i budsjettforslaget i 2012 ønsket en langt mer offensiv og målrettet jobbstrategi og foreslo å bevilge mer penger, og også at ministeren sammen med flere andre i et Dokument 8-forslag foreslo følgende:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om en opptrappingsplan, innen februar 2013, som ivaretar intensjonen om at personer med utviklingshemming får tilpasset utdanning hvor målsettingen er arbeid, reell arbeidsevnevurdering og en egnet arbeidsplass.»

Jeg håper og tror at ministeren i posisjon har et like stort engasjement for utviklingshemmede som han hadde i opposisjon, og jeg hørte med glede at han hadde satt i gang et arbeidsutvalg som jobbet bredt med disse utfordringene. Proposisjoner og planer er flott, men de må følges av midler.

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2015 synes arbeidsministeren kanskje litt å ha glemt sine tidligere kampsaker. Det er vanskelig å finne satsingen på arbeidsmarkedstiltak. Så jeg håper ministeren tar med seg sine tidligere forslag fra sin tid i opposisjon inn i innspurten av budsjettforhandlingene, og finner plass til noen sårt tiltrengte, gode arbeidslivstiltak for dem med nedsatt arbeidsevne.

**Bente Stein Mathisen (H) [11:59:09]:** Jeg vil også stille meg i rekken og takke interpellanten for at han tar opp dette viktige temaet.

Mennesker med funksjonsnedsettelse er en like mangfoldig gruppe som resten av befolkningen. Noen har funksjonsnedsettelse som det lett kan kompenseres for med hjelpemidler, andre har andre typer funksjonshemninger og trenger mye eller litt hjelp og støtte, alt etter som hva den enkelte strever med.

Det som er viktig å påpeke, er: Nedsatt funksjonsevne er ikke det samme som redusert arbeidsevne, for arbeidsevne omfatter kun graden av evne til å utføre en bestemt type arbeid. Med tilrettelegging og noe støtte, ofte enkle tiltak, fungerer en med nedsatt funksjonsevne like godt som dem som ikke har funksjonsnedsettelse.

Arbeid er viktig for å leve et fritt og selvstendig liv. I tillegg vet vi også at arbeidsplassen er den viktigste sosiale arenaen og nettverket som folk har utenom familien sin. Jobben er ikke bare viktig som en inntektskilde, den er også viktig som et godt sosialt nettverk.

Regjeringen er opptatt av å øke innsatsen på dette området og vil følge opp FN-konvensjonen for funksjonshemmede, som Norge ratifiserte i fjor. Vi vil ha et samfunn med plass og mulighet for alle, uavhengig av funksjonsevne.

Da vi behandlet Meld. St. 45 for 2012–2013 Frihet og likeverd, som handler om mennesker med utviklingshemning, tidligere i år, var dette med arbeid et av de viktige temaene. Flere var opptatt av at flere utviklingshemmede må få prøve seg i ordinært arbeidsliv. Påførende kom med innspill om at skolen bør legge mer til rette for mer praktisk opplæring til de elevene som sliter med teori og er teori-svake, at de heller kunne få mer opplæring og kunnskap i noe som kan gi dem en form for praktisk grunnkompetanse, som kan være relevant for en jobb, og kvalifisere for arbeidslivet. Det er ikke alle jobber som krever en bachelor eller et fagbrev.

Jeg er glad for at statsråden også var inne på dette med å tenke mer tilrettelagt arbeid inn i ordinært arbeidsliv. Skal vi lykkes, må vi ha et arbeidsliv som tar samfunnsansvar, et arbeidsliv hvor lederne ikke ser seg blinde på begrensninger, men ser muligheter. Vi må jobbe med å endre holdninger og praksis. Det å endre holdninger er ikke noe vi kan vedta – det er prosesser som må settes i gang ved at noen går foran og viser vei. Det er viktig med gode eksempler, som det interpellanten viste til fra Halden: Erlandsens Conditori. Det som representanten Lise Christoffersen viste til fra Asker kommune, og som jeg kjenner godt til, Asker Produkt, er også et kjempegodt eksempel på noen som går foran og viser vei.

Vi må ikke være så engstelige for å prøve ut nye ting, og heller ikke for å slippe til flere aktører. Arbeidsgivere må trygges, slik at de tør å slippe til arbeidstakere som de i utgangspunktet kanskje er skeptiske til. Derfor er det viktig å informere om de tilretteleggingsordninger og lønnskudd som Nav tilbyr. De er gode å ha. I tillegg er det, som flere har nevnt, viktig med varig tilrettelagte arbeidsplasser i skjermede bedrifter for dem som trenger mye støtte og bistand i arbeidslivet.

Det er viktig å se det enkelte mennesket og ikke la skepsis og systemer stå i veien for de gode løsningene. I arbeidet med å inkludere flest mulig må vi slippe alle gode krefter til.

**Erlend Wiborg (FrP) [12:02:52]:** Jeg vil først takke for en god debatt. Jeg er også glad for at så mange deltok i den.

Intensjonen bak debatten var både å heve dette spørsmålet i bevisstheten og ikke minst å dra frem et godt eksempel som bør være til etterfølgelse for andre.

Måten jeg utformet interpellasjonen på, valgte jeg for i utgangspunktet å unngå en partipolitisk polemikk, og jeg synes det er synd at spesielt Lise Christoffersen valgte å gå til en politisk polemikk i stedet for å diskutere problemstillingen. Hadde jeg ønsket en politisk polemikk, kunne jeg selvfølgelig ha fokusert på at Arbeiderpartiet og den rød-grønne regjeringen sviktet når det gjelder brukerstyrt personlig assistanse, BPA, noe regjeringen nå rettighetsfester, men det valgte jeg bevisst ikke å nevne, for jeg ønsket ikke den politiske polemikken.

Representanten Lundteigen var inne på mye fornuftig. Han snakket mye om det økonomiske aspektet ved viktigheten av en jobb, men jeg mener at det er vel så viktig å fokusere på de andre aspektene ved det å ha en jobb, som handler om selvfølelse, om sosialt liv og om det kollegiale.

Jeg synes også at representanten Lundteigen og flere bommet da de var inne på den stadige diskusjonen om offentlig versus privat, om vi skal slippe flere til innenfor forskjellige typer tiltak, eller om kun det offentlige skal gjøre det. Jeg mener at det eksemplet vi har her i dag, Erlandsens Conditori, som er et privat aksjeselskap som opererer ute i det private markedet og konkurrerer hver eneste dag, viser at vi ikke trenger å være så redde for private aktører. Jeg tror det er veldig få i denne sal som synes at Erlandsens Conditori er veldig skremmende. Tvert imot har vi sett ut fra debatten at alle mener at Erlandsens Conditori og flere andre er gode eksempler.

Jeg synes også representanten Kirsti Bergstø var inne på noe viktig, at rosen her bør gå til Erlandsens Conditori fordi det er et godt forbilde. Eksemplet deres har også vist at alt er mulig hvis man bare gjør det man kan og prøver å bryte med noen såkalte sannheter.

Jeg håper at Halden kommune har fått med seg denne debatten og snur seg rundt og ser om de nå kan bidra til en løsning her, for nå er det på tide å gå fra mange fine ord til faktisk konkret handling. Jeg er glad for at statsråden var så offensiv, og forhåpentligvis tar Halden kommune sitt ansvar her.

**Statsråd Robert Eriksson [12:06:02]:** Takk for mange gode innspill og en god debatt.

La meg prøve å kvittere ut noe av det som er blitt sagt her:

Det blir hevdet at jeg ikke var konkret i innlegget mitt på hva regjeringen gjør. Jeg mener at det vi har kommet med, er ganske konkret:

Vi signerte en klar IA-avtale i begynnelsen av mars i år, der partene og regjeringen er enige om at man skal

spisse både måten man innretter tilretteleggingsordningene og ikke minst lønnskuddsordningene. Det arbeidet er i full gang. Det vil vi legge frem før jul. Det er en god måte å gjøre det på, og det er veldig konkret. At BLD har satt i gang arbeidet i dette utvalget for å følge opp den stortingsmeldingen, er konkret, bra og målrettet.

Det er også konkret og bra når vi i statsbudsjettet bl.a. øker bevilgningene til funksjonsassistent med 10 pst., som gjør at flere får muligheten til å bli assistert og dermed til å få gjort en jobb.

Det er målrettet, bra og konkret når vi kommer med 300 mill. kr mer til BPA, slik at flere kan få muligheten til å få hjelp til å være i jobb.

Jeg er enig med representanten Christoffersen når det gjelder tiltaksgjennomføringen i Nav for inneværende år. Jeg er ikke fornøyd med at man ikke har klart å følge opp og gjennomført tiltakene som Stortinget har vedtatt. Sånn skal det ikke være. Derfor har jeg og departementet satt i gang et arbeid, der vi foretar en ekstern gjennomgang av hvorfor det som har skjedd, har skjedd, og der vi har klare, konkrete og jevnlig møter med Nav for å forsikre oss om at den tiltaksgjennomføringen Stortinget vedtar, blir gjennomført. Vi skal være tett på fra politisk hold for å sørge for at vi ikke havner i den samme situasjonen i fremtiden.

Det hadde egentlig vært interessant å kunne kommentere masse.

Uforereformen er bra. Representanten Lundteigen tar opp at vi må ha tiltaksforenkling i Nav, og at vi må gå mer rett på målet. Jeg er enig med representanten Lundteigen, og derfor er arbeidet med hvordan vi kan målrette og forenkle tiltakene – slik at folk får tiltak raskere og flere får rett hjelp til rett tid, slik at de kommer seg ut i arbeidslivet – igangsatt og snart sluttført.

Avslutningsvis har jeg lyst til å si at denne regjeringen ikke har noen nedtrapping av tiltaksplasser for folk med nedsatt arbeidsevne. I 2013 gjennomførte regjeringen Stoltenberg 54 300 plasser, og det er i 2015 lagt opp til et tiltaksløp på 56 700 plasser, som er mer enn det Stoltenberg-regjeringen gjorde. Representanten Eriksson kom med mange gode forslag, men jeg registrerte at de ble nedstemt av SV, Senterpartiet og Arbeiderpartiet da han var i opposisjon.

**Presidenten:** Debatten i sak nr. 4 er avsluttet.

Sak nr. 5 [12:09:20]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (Innst. 35 S (2014–2015), jf. Prop. 132 S (2013–2014))*

**Åse Michaelsen (FrP) [12:10:24]** (ordfører for saken): Det er en enstemmig komité som stiller seg bak dette forslaget. Saken bygger videre på opprettelsen av de fire forordningene som tidligere har blitt vedtatt, og som kalles Det felles europeiske luftrom. Egentlig kjenner vel de fleste mer til den engelske versjonen, Single European Sky, SES – SES I – som ble innlemmet i EØS-avtalen og trådte i kraft i 2004.

Erfaringene med den første pakken viste at det var rom for forbedringer, og endringsforordninger ble igangsatt. I likhet med SES I-forordningen innebærer ikke SES II noen endringer i medlemslandenes suverenitet over nasjonalt luftrom og – ikke minst – krav til kontroll over offentlig orden, sikkerhet og forsvarsspørsmål.

SES II-forordningen, som denne saken handler om, tar sikte på ytterligere å bedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa – for å si det på en litt enklere måte: tilpasse lufttrafikkens gatesystemer i luften til å bli enklere, få til flere direkte traseer og bedre kapasiteten, noe som igjen medfører mindre utslipp og mer miljøriktig transport.

Fornyelsen av teknologien som benyttes i luftfarten, blir utviklet gjennom SESAR-programmet. Det bygges opp omfattende styringsstrukturer for å sikre dette, sammen med at EU bevilger 3 mrd. euro – til disposisjon over budsjettene under noe som heter CEF-forordning, altså Connecting Europe Facility. Berørte aktører som vi da ser, f.eks. Norwegian, SAS og Widerøe, kan søke om et bidrag herfra til å dekke disse investeringskostnadene. Regjeringen vil også utrede konsekvenser for norske aktører og hvorvidt det er behov for kompensierende tiltak.

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

Sak nr. 6 [12:12:30]:

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveie med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for godstrafikk» (Innst. 36 S (2014–2015), jf. Prop. 133 S (2013–2014))*

**Presidenten:** Ingen har bedt om ordet.

Sak nr. 7 [12:13:19]:

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua) (Innst. 27 S (2014–2015), jf. Prop. 131 S (2013–2014))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir be-

grenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlem av regjeringen.

Presidenten vil videre foreslå at det blir gitt anledning til seks replikker med svar etter innlegg fra medlem av regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:14:31]** (ordfører for saken): Jeg har gleden av i dag å legge fram et stort samferdselsløft i Nordland, på hele 2,8 mrd. kr.

Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Bypakke Bodø er omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Proposisjonen omfatter utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune, som er kalt Bypakke Bodø. I tillegg er det forslag til endringer av takst- og rabattopplegget for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan, Tverlandsbrua, slik at dette blir samordnet med bompengelopplegget for Bypakke Bodø.

Formålet med Bypakke Bodø er å bygge en ny og trafiksikker innfartsveg til Bodø og samtidig legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende. Prosjektet har som mål å redusere antall drepte og alvorlig skadde i trafikken og øke tallet på personer som går, sykler eller bruker kollektivtransport. Det har også som mål å redusere vegtrafikkstøy.

Bypakke Bodø skal videreutvikle Bodø som en attraktiv by å bo og drive næringsvirksomhet i ved å fremme effektiv, miljøvennlig og trygg transport.

Finansieringsplan for Bypakke Bodø har en samlet ramme på 2 820 mill. 2014-kroner.

Tiltak for gående og syklende, inkludert trafiksikkerhetstiltak, har en økonomisk ramme på 500 mill. kr, og kollektivtrafikktiltak har en økonomisk ramme på 210 mill. kr. Nordland fylkeskommune vil dessuten styrke kollektivtilbudet ved å øke driftstilskuddet med til sammen 59 mill. kr i perioden fram til 2021.

I tillegg er det lagt opp til å bygge ny holdeplass for tog på Tverlandet i regi av Jernbaneverket.

Samlet ramme er økt fra 2,2 mrd. kr til 2,8 mrd. kr sammenlignet med det som var lagt til grunn i de lokalpolitiske vedtakene som ble gjort i 2011. Bompengandelen i finansieringsplanen er på i overkant av 2 mrd. kr, som tilsvarer 72 pst. av den samlede rammen. Bompenginnkrevningen er planlagt startet opp i 2015.

Proposisjonen tar til følge at innkreving av bompenger i Bypakke Bodø skal samordnes med innkrevningen av Tverlandsbrua, hvor innkrevningen startet i 2013. Det er lagt inn en flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy og et tak på 80 passeringer per kalendermåned, samt en timesregel for det samordnede bompengeprojektet.

Bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. Men den reelle renta er betydelig lavere enn dette, og komiteen foreslår derfor at effekten av lavere rente som er inn-

til 460 mill. kr, kan benyttes til lavere takster eller mer veg.

Under behandlingen i komiteen har vi fått innspill fra lokale myndigheter om at de ønsker mer veg i pakken. Bodø kommune ber om at en ny trasé til Bodø havn blir inkludert som en del av Bypakke Bodø og viser til at en slik utbygging vil være av avgjørende betydning for Bodø som intermodalt godsknutepunkt, Bodøs muligheter for sentrumsutvikling samt muligheter for videre utvikling av bydelene Nordsia og Rønvika.

Jeg er veldig fornøyd med at komiteen er enig i dette, og at også regjeringspartiene i komiteen vil ha mer veg enn det som var foreslått fra regjeringen, men vi er delt i synet på om man skal åpne for at hele eller deler av beløpet – handlingsrommet – kan brukes på mer veg. Flertallet med regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre legger til grunn at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan deler av det økonomiske handlingsrommet kan brukes, mens Arbeiderpartiet og Senterpartiet åpner for at hele handlingsrommet kan brukes.

Det er også verdt å merke seg at det ligger inne en flertallsmerknad fra medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, som støtter Bodø kommune, som sier:

«Vi anmoder derfor Stortinget om å godkjenne en utvidelse av flere tiltak inn i Bypakke Bodø i den endelige behandlingen. Konkret ønsker vi at Bypakke Bodø utvides til også å omfatte en trasé mellom Riksveg 80/Gjerdåsveien og Bodø Havn.»

Videre sier flertallet:

«Dette flertallet vil understreke at de støtter Bodø kommune som er opptatt av å få «mer vei for penge» i stedet for kun å senke bompengetaksten som følge av en beregningsteknisk rente på 2,8 pst. i stedet for 6,5 pst.»

Om Stortinget er enig i den merknaden som flertallet har, bør man gå for Arbeiderpartiet og Senterpartiets tillegg til innstilling, og jeg fremmer herved mindretallsforslaget, men signaliserer samtidig at vi subsidiært vil støtte flertallets tillegg.

**Presidenten:** Representanten Kjell-Idar Juvik har tatt opp det forslaget som han refererte til.

**Helge Orten (H) [12:19:48]:** Det er grunn til å gratulere Bodø kommune og omliggende kommuner med at en nå får på plass Bypakke Bodø. Det er et etterlengtet tiltak, som vil bedre trafikksituasjonen i byen for dem som er avhengige av å bruke bil, og i like stor grad for dem som vil gå, sykle eller bruke kollektivtransport.

Bypakker i byer av Bodøs størrelse handler ofte om å løse utfordringer på innfartsveiene. Byen vokser, og den veien som en gang var en tilfredsstillende innfartsvei, har etter hvert for liten kapasitet og ikke en standard som ivaretar trafikksikkerhet, myke trafikanter og støy- og forurensningsproblematikk på en god måte. Manglende kapasitet på innfartsveien skaper også store begrensninger i kommunens ønske om å utvikle et godt kollektivtilbud. Når det nå blir bygd en ny og moderne innfartsvei, er det ekstra

hyggelig å se at det også blir satset på å utvikle et bedre kollektivtilbud.

Finansiering av Bypakke Bodø er basert på innkreving av bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Av den samlede økonomiske rammen på 2,8 mrd. kr utgjør statlige midler 542 mill. kr og de fylkeskommunale og kommunale midlene til sammen 253 mill. kr. Det resterende blir finansiert med bompenger.

Det er også en forutsetning at innkreving av bompenger i Bypakke Bodø skal samordnes med innkrevingen til Tverlandsbrua ved at timesregelen skal gjelde i begge prosjekter. Det betyr at innkrevingstaket på 80 passeringer per kjøretøy per måned skal gjelde både for Bypakke Bodø og for Tverlandsbrua.

I forbindelse med KS2 for Bypakke Bodø anbefalte ekstern kvalitetssikrer at det blir vurdert en noe annen innretning på bompengepellet enn det som ligger til grunn i proposisjonen, bl.a. enveis innkreving. Med bakgrunn i dette og i tråd med overgangsordningen for rentekompensasjonsordning for bompengelån legger Samferdselsdepartementet opp til at det kan gjøres endringer i takst- og innkrevingsopplegget. For å få en så effektiv og rasjonell innkreving som mulig er det naturlig at Samferdselsdepartementet får den nødvendige fullmakten til å gjøre slike endringer i samråd med lokale myndigheter.

I etterkant av at regjeringa fremmet proposisjonen for Stortinget, har det kommet et brev fra Bodø kommune med anmodning om å vurdere en ny trasé mellom rv. 80/Gjerdåsveien og Bodø havn. Regjeringas konstruktive tilnærming til bruk av beregningsteknisk rente gjør at det faktisk er handlingsrom både til å kunne gjøre bompengennevningen mer effektiv, til å sette lavere takster og til å vurdere den anmodningen som har kommet fra Bodø kommune. Derfor er vi positive til at det blir startet en dialog mellom kommunen, fylkeskommunen og departementet med sikte på å finne en god løsning. Vi for vår del har en pragmatisk holdning til dette og søker løsninger som kan gi den beste utviklingen for Bodø by, og med et rimelig forhold mellom offentlig finansiering og bompenger.

Som saksordføreren sa, det er bred enighet om å gjennomføre Bypakke Bodø, og det er bred enighet om at Samferdselsdepartementet skal starte en dialog med lokale myndigheter for å finne best mulig løsning på tilkomsten til Bodø havn. At saksordføreren forsøker å framstille det som en uenighet, faller vel på sin egen urimelighet. Grunnlaget for at det faktisk foreligger et handlingsrom og en mulighet til å vurdere innspillet fra Bodø kommune, er denne regjeringas mer pragmatiske holdning til innretning av bompengennevningen.

Nå gjelder det å ha fokus på gjennomføring av Bypakke Bodø til beste for byen og byens innbyggere, og så er jeg sikker på at dialogen mellom departementet og lokale myndigheter vil gi de beste løsningene.

**Roy Steffensen (FrP) [12:23:37]:** Jeg synes både saksordføreren og representanten Orten har redegjort bra for sakens innhold. Noe som jeg synes er svært gledelig med saken om Bypakke Bodø, er at mesteparten av midlene

skal gå til direkte veibevilgninger, hermed å bygge en ny og trafikksikker innfartsvei til Bodø.

Dagens rv. 80 er ikke dimensjonert for den store trafikkveksten som har vært de siste årene, og som vil komme, og strekningen har vært preget av mange trafikkulykker med personskader og dårlig tilrettelegging for myke trafikanter. Denne pakken vil sørge for at trafikksikkerheten for både bilister og andre trafikanter vil styrkes betraktelig.

Ellers er det svært gledelig å se at flertallet også ønsker å åpne opp for at et økt økonomisk handlingsrom kan benyttes etter lokalt ønske til utbygging av ny adkomst til Bodø havn, noe som vil være med på å styrke havnen som godsknutepunkt.

I Fremskrittspartiet er vi derfor positive til at regjeringen kan gå i forhandlinger med Bodø kommune om det økte handlingsrommet. Når vi først snakker om økonomi, konstaterer vi at satsen for bypakken er satt til 15 kr for lette kjøretøy, men at bompengoopplegget i denne proposisjonen er basert på en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. Med bakgrunn i overgangsordningen som Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Prop. 119 S for 2013–2014, åpnes det for at vi kan gjøre endringer i takst- og innkrevingsopplegget, og at lokale styresmakter får tilbud om at takstene kan baseres på en lavere rente.

Samferdselsdepartementet ønsker Stortingets fullmakt til å kunne endre takster, innføre enveisinnkreving og kunne redusere antall bomstasjoner etter samråd med lokale styresmakter, og den fullmakten vil jeg selvsagt være med og gi dem.

Muligheten til å kunne få ny vei til Bodø havn er positivt, og muligheten til å endre takster, kombinert med den varslede bompengereformen, hvor vi ønsker å redusere dagens mange bompengeselskaper til et fåtall, vil åpne for at takstene på Bypakke Bodø kan bli redusert, noe som vil komme bilistene til gode, og de vil i tillegg få muligheten til å få mer vei for pengene som de betaler inn, noe som er svært gledelig.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:26:02]:** Proposisjonen om utbygging og finansiering av den såkalte Bodø-pakken må vel være fortsettelsen på feiringen av det stor-slåtte kulturhuset Stormen, som ble åpnet i helgen, og som gjorde ordføreren i Bodø til Norges lykkeligste ordfører.

En ny og trafikksikker innfartsvei til Bodø, samtidig som en legger til rette for gående, syklende og dem som reiser kollektivt, er et lenge etterlengtet prosjekt for Bodø og regionen. Djerpe mål for reduksjon av antall drepte og hardt skadde har vi merket oss som en av de svært positive konsekvensene av gjennomføringen av prosjektet. At tallet på personer som går, sykler eller bruker kollektivtransportmiddel, skal utgjøre minst 21 pst., og at antall plagede av trafikkstøy skal reduseres med 25 pst., er også svært viktige og positive gevinster ved prosjektet. Prosjektet og hvordan det er finansiert, er gjort godt rede for av saksordføreren, og jeg skal ikke gjenta det.

Vi har ellers merket oss den dialogen som har vært med Bodø kommune, og som handler om utnyttelse av handlingsrommet på ca. 460 mill. kr, som følge av en lavere

rente. Jeg vil gjerne gi honnør til saksordføreren, Juvik, for den dialogen han har hatt med Bodø kommune om å kunne utnytte dette handlingsrommet på en framtidrettet og god måte for Bodø kommune og regionen.

Kristelig Folkeparti har forståelse for at en sterk vekst i Bodø og omegnen gjør det ekstra påkrevd å få bedre tilrettelagt for et intermodalt knutepunkt gjennom en ny trasé mellom rv. 80 og Bodø havn. En slik løsning vil helt klart løse samferdselsbehovene knyttet til innfart inn til og utfart ut av bydelene Rønvik og Nordsia på en framtidrettet måte. Sammen med det handlingsrommet en lavere rente har gitt, er det derfor viktig for Kristelig Folkeparti å forsøke å løse dette transportbehovet. Vi har dermed – sammen med Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre – fremmet forslag til vedtak under II om at det åpnes for lokale forhandlinger med Bodø kommune om hvordan dette kan bidra til å gi ny adkomst til Bodø havn.

Kristelig Folkeparti har også – sammen med Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre – i en egen flertallsmerknad klart gitt til kjenne at vi støtter Bodø kommune i å få mer vei for pengene gjennom å utvide Bypakke Bodø til også å omfatte en trasé mellom rv. 80/Gjerdåsveien og Bodø havn – i stedet for å bruke handlingsrommet til å senke bompengetaksten. Det betyr at vi fra Kristelig Folkepartis side har signalisert at en av handlingsrommet på ca. 460 mill. kr kan bruke det som er nødvendig for å få til en god løsning når det gjelder adkomsten til Bodø havn.

En tverrpolitisk enighet i Bodø kommune om hvordan det økonomiske handlingsrommet bør utnyttes, er et klart signal om å finne en framtidrettet løsning som ivaretar kommunens og regionens behov på dette området. Det kan gå lang tid før en får en tilsvarende mulighet til å løse de omtalte trafikkutfordringene gjennom ny veitilknytning til Bodø havn.

I Kristelig Folkeparti har vi derfor tiltro til at departementet og Bodø kommune sammen klarer å komme fram til en løsning innenfor det økonomiske handlingsrommet som nettopp skaper en ny og framtidrettet forbindelse til Bodø havn, som en del av Bodø-pakken.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:30:01]:** Jeg er veldig tilfreds med at vi nå har Bypakke Bodø til behandling. Det er viktig å få på plass en ny og trafikksikker innfart til Bodø, en vei som har økt trafikk og har hatt det over lang tid. Det er også viktig at vi legger til rette for gående, syklende og økt kollektivbruk.

Da vi behandlet Nasjonal transportplan i forrige periode, slo vi fast at vi skulle bruke «kombinasjonskonseptet» for veiutviklingen i bypakken. Det var viktig for å sikre næringstransportene både inn og ut av byen og ned til havnen – dette er en vei som også forbinder Salten med Lofoten ved de ferjene som går over Vestfjorden. Vi ønsket også å styrke kollektivtilbudet, bl.a. ved at vi da vedtok at vi skulle ha en ny holdeplass for Nordlandsbanen på Tverlandet, noe som er viktig både i Salten og for dem som skal inn og ut av dette området. Vi ønsket også å videreutvikle den gang- og sykkelveien som man begynte på da Tverlandsbrua ble vedtatt.

Dette er et viktig prosjekt – som både saksordføreren

og andre har pekt på – når det gjelder å utvikle Bodø som en attraktiv by. Men det er, som jeg også har vært inne på, viktig for næringslivet å sikre en effektiv vei som knytter Bodø og rv. 80 tettere til havnen. Det er viktig for trafikk-sikkerheten, for det har vært mange ulykker på veien. Det er – som vi har sagt – økt trafikk, og det er noen trafikk-smale områder som har gjort at det har vært utfordringer med dagens løsning.

Jeg er veldig tilfreds med at komiteen og arbeidet i Stortinget har gjort at man har merket seg Bodø kommunes ønske om å benytte det økonomiske handlingsrommet som følger av lavere rente, til – som de sier – å få mer vei for pengene. Det innebærer at hvis man følger den oppfordringen som det er tverrpolitisk enighet om i Bodø, kan dette utvikles til også å omfatte en trasé mellom rv. 80 Gjerdåsveien og Bodø havn.

Formuleringene er, slik det er kommet fram i salen i dag, ulike. Det er også ulike flertall i komiteen, men jeg oppfatter at det er en lik intensjon når det gjelder hva man egentlig sier. Man ønsker å prøve å få til en ny trasé som knytter havnen tettere på.

Senterpartiet er veldig glad for denne pragmatiske tilnærmingen, og det er viktig at vi faktisk greier å få nettopp denne løsningen på plass. Det vil være godt ikke bare for Bodø, men for Nordland. Det gjør at jeg finner god grunn til å gratulere både Bodø og Nordland med å få realiseringen av dette prosjektet på plass.

**Abid Q. Raja (V) [12:33:37]:** Aller først vil jeg benytte anledningen til å takke saksordføreren for et godt framlegg og arbeid og ikke minst takke for gode refleksjoner så langt fra de andre medlemmene i komiteen.

Bodø er en by i vekst og er i ferd med å befestes som et viktig regionsenter, og det må vi støtte opp om. For Venstre er det viktigst å øke antallet som bruker sykkel, gange og kollektivtransport som framkomstmiddel. Det er viktig at denne andelen øker mest mulig og i det minste utgjør 21 pst., og at vi klarer å redusere veitrafikkstøyen med opp mot 25 pst. Dette vil være helsefremmende, det vil være trafikkvennlig, og ikke minst vil det være veldig bra for miljøet.

Veipakken forkorter reisetiden til Fauske. Det er bra, men vi vil gjerne understreke viktigheten av lokaltoget Bodø–Rognan. I dag er kapasiteten nær full, og det er svært mange som står på toget. Her er det rom for å øke kapasiteten og kanskje også frekvensen. Det bør være med i vurderingen når man lager et helhetlig transportsystem for regionen. Dette er faktisk den minste senterkommunen der lokaltoget utgjør en så viktig del av trafikktilbudet. Det må det fortsette å gjøre. Og hvis politikerne først ønsker at folk skal reise mer med tog, må vi også tilrettelegge for det og satse på det. Det å bidra til at vi får mer kapasitet på lokaltoget Bodø–Rognan, er et viktig punkt som vi i Venstre mener det bør fokuseres mer på.

For øvrig er Venstre, sammen med Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, med på forslaget om at det skal være lokale forhandlinger for å benytte deler av det økte økonomiske handlingsrommet til ny havnevei, og ikke bare til reduserte bompriser.

Venstre står fast ved samarbeidsavtalen med regjeringen om reduserte bomtakster i nye prosjekter, men primært mener vi at effektiviseringsgevinsten bør gå til å få mer og bedre infrastruktur. Derfor er den valgte løsningen svært god Venstre-politikk.

**Ingunn Gjerstad (SV) [12:36:12]:** Bypakker er viktige virkemidler for grønne byer, og i arbeidet med Bypakke Bodø har SVs lokallag jobbet for å få til et løft for kollektivtransport, for folk og gods, og ikke minst sykkel- og gangveier som en del av pakken.

Til en viss grad mener lokallaget vårt at man har lyktes med dette i det forslaget som nå foreligger. Derfor kommer SV på Stortinget også til å støtte Bypakke Bodø i denne avstemningen.

Denne innsatsen for å fremme miljøvennlig transport i byene våre er viktig for lokal luftkvalitet og folkehelse, men den er også viktig for å nå våre nasjonale mål som Stortinget har fastsatt, om å redusere klimagassutslippene – og ikke minst å få gode sjøløsninger.

SV er også for ny vei ned til Bodø havn. Vi ønsker at mest mulig gods sendes med båt. For å få til en god løsning for dette må trailerne få direkte adkomst til havna og ikke krongle seg gjennom sentrum og boområder slik som nå.

SV vil ikke senke bompengesatsen i det økonomiske handlingsrommet. Jeg vil også varsle at SV støtter Senterpartiet og Arbeidets syn formulert som mindretallsforslag i komitéinnstillingen, som lyder:

«Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med lokale myndigheter om eventuelt å utvide Bypakke Bodø i stedet for kun å redusere takstene som følge av lavere beregningsteknisk rente. Det økonomiske mulighetsrommet som legges til grunn for en eventuell utvidelse av Bypakke Bodø, er differansen på de teoretiske finansieringskostnadene med en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. versus 2,8 pst.»

Til slutt vil jeg hilse til Bodøs innbyggere og ønske lykke til med planene som nå tar form. Jeg håper vi som følge av Bypakke Bodø får til en god løsning for havna og får gode trafikk-løsninger i Bodø som kan løfte kollektivtransporten og bedre mulighetene for gående og syklende.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:38:47]:** Dette er en viktig sak for Bodø – ikke bare for byen Bodø, men for hele regionen. Det er viktig for utviklingen av et felles bo- og arbeidsmarked i Stor-Bodø. Det er en del av en videreutvikling der en kutter reisetiden mellom Bodø og Fauske, noe som gjør det mer attraktivt for folk å flytte til området. Det er godt for næringslivet, det er godt for arbeidsplassene, og det er godt for innbyggerne, uavhengig av hvordan en gjør det.

Jeg har besøkt Bodø og regionen en rekke ganger det siste året etter at jeg ble statsråd. Det er et viktig luftfartsmiljø, som en skal bygge videre på. Det er en viktig kunnskapsklynge. Det representerer en viktig havn. I løpet av E6-turen som jeg kjørte i juni–juli, var Bodø et av de naturlige stoppene, selv om det ligger litt fra E6, rett og slett fordi Bodø er viktig.

Det er også viktig at vi fremmer en effektiv, miljø-

vennlig og trygg transport. Det representerer en gjennom å bygge bedre vei, gjennom å bygge ut kollektivtrafikken, gjennom å legge til rette for flere avganger over tid på Salten-pendelen. Det gjør vi i denne runden ved å utbedre infrastrukturen på stasjonene – Tverlandsforbindelsen ligger inne her, Reitan stasjon ligger inne i budsjettet. Det gjør at en ved en senere anledning kan få flere togavganger og bedre togsett, slik at det blir mer behagelig å reise.

Ved å få økt fleksibilitet på reisene, uavhengig av om en reiser med bil, går, sykler, tar tog eller buss, gjør en det mer attraktivt å velge vekk bilen, rett og slett fordi hvis det er flere bussavganger og flere togavganger, så har en den fleksibiliteten en trenger for å slippe å ha med bilen og heller sitte og la andre kjøre seg, kunne være på iPad eller andre ting og bruke tiden mer effektivt.

I tillegg handler det om trafikksikkerhet. De siste ti årene er tre personer drept i trafikken i nærområdet, ti personer er hardt skadet, og 141 personer er lettere skadet. Økt trafikksikkerhet er viktig, og gleden over at ens nærmeste er friske og raske, og at en ikke opplever trafikkulykker, kan ikke måles i penger. Dette er en viktig motivasjon når regjeringen har lagt fram Bodø-pakken. Det er også gledelig at et samlet storting støtter dette så sterkt.

Dette er primært et viktig veiprojekt. Strekingen Hunstadmoen–Thallekrysset på rv. 80 er det dominerende prosjektet i pakken. Etter å ha kjørt strekingen selv mange ganger – med veldig ulik standard og kvalitet på veien – ser jeg absolutt et behov for å få en enhetlig firefeltsstandard. En får altså også en lang toløpstunnel fra Hunstadmoen til Bodøelv, noe som vil gjøre framkomsten bedre både rent sikkerhetsmessig og i tid. Tid er viktig for pendlere, og tid er viktig for næringslivet, og her kan vi slå mange fluer i én smekk.

Så er jeg også veldig glad for at Stortinget er positive og nærmest kappes om å støtte opp om endringene som nå pågår i bompengesektoren. Ved at en har en annen tilnærming til beregningsteknisk rente inntil videre, vil en få frigjort penger som gjør at en kan sette ned bompengetakster, redusere nedbetalingstid eller disponere dem til prosjekter lokalt. Jeg er veldig glad for at Stortinget gir regjeringen fullmakt til sammen med lokale myndigheter å finne de løsningene som passer best. Det kan være en kombinasjon av de nevnte faktorene. Det kan bety at en har enveis i stedet for toveis innkreving, det kan bety at en fjerner bomstasjoner hvis det er hensiktsmessig – rett og slett for å spare driftskostnader – eller det kan bety at en utvider prosjektene der det er fornuftig.

Dette er et arbeid som jeg kan love at vi skal gjøre i god dialog med de lokale myndighetene, nettopp for å få den løsningen for Bodø som er den viktigste. Jeg understreker her at en del av bompengereformen vår er en lavere beregningsteknisk rente, men det er kun en overgangsordning. Den reelle besparelsen for bilistene og innbyggerne i Bodø handler om å redusere administrasjonskostnadene, om å redusere finansieringskostnadene. Bare å endre beregningstekniske forutsetninger gir ingen besparelser på sikt, det bare flytter kostnadene. Det faktisk å redusere rentesatsen ved å samkjøre finansieringen gjennom flere samsenslåtte selskap er måten en får mer igjen for pengene

på. Sånn sett er Bodø en region som har nytt veldig godt av at vi har en ny regjering med en annen måte å tenke bompenger på. For veiprojektet Helgeland nord sparte bilistene i Nordland over 400 mill. kr på et regjeringsskifte ved at staten bidrar mer økonomisk. I tillegg vil rentekompensasjonsordningen også der komme som en ytterligere gevinst, og det tror jeg alle bilister gleder seg over.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:44:05]:** Arbeiderpartiet er opptatt av å få mest mulig vei for pengene. I den varslede bompengereformen fra regjeringen har det så langt kun vært snakk om å redusere bompengetakstene som følge av endrede normrenter.

I dagens innstilling åpner regjeringspartiene også for å få mer vei i Bodø-pakken i stedet for kun å sette ned bompengetakstene. Bilistene vil ikke få mer bompenger på grunn av dette grepet – man holder seg til de opprinnelige takstene.

Spørsmålet mitt blir da: Betyr dette at statsråden og regjeringen også for framtidige bompengeprojekter åpner for prinsippet om å få mest mulig vei for pengene, og ikke bare for å redusere bomtakstene? I statsrådets innlegg kunne jeg registrere at han også hadde det med som et mulig scenario.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:44:59]:** Å få mest mulig vei for pengene har vært prinsippet til Fremskrittspartiet og Høyre både i regjering og i opposisjon. Det var under forrige regjering vi så at bompengegjelden doblet seg og firedoblet seg. Det betyr økte rentekostnader, økte administrasjonskostnader, som bilistene må betale – altså mindre vei for de pengene som bilistene i utgangspunktet har betalt av sin lommebok.

Nå får vi endringer her. I de endringene vi så i pakken fra Helgeland nord, lå det inne økte bevilgninger fra staten, noe som betyr mer vei for pengene fordi man reduserer renteutgiftene. Vi fjerner en bomstasjon. Det betyr reduserte administrasjonskostnader, og i tillegg vil man få en lavere realrente ved at vi innfører rentekompensasjonsordningen. Det er det som gir mer vei for pengene, som altså er stikk motsatt av det som forrige regjering gjorde, men vi vil selvsagt også lytte til signalene fra Stortinget i forbindelse med denne pakken. Hvis det er fornuftige prosjekter som kan gjennomføres på en kostnadseffektiv måte, vil vi gå i samarbeid med kommunene og fylkeskommunene om det, akkurat som jeg nevnte i mitt innlegg.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:46:06]:** I Veipakke Helgeland fikk de vel ikke mer vei selv om de fikk mer penger.

I dagens innstilling om Bodø-pakken har bl.a. Arbeiderpartiet understreket at det er et økonomisk mulighetsrom for å få enda mer vei for 460 mill. kr. Dette er da summen mellom 6,5 pst. og 2,8 pst.

Flertallet i komiteen er enig i den vurderingen, og det står også i saksutredningen. Det ser også ut som om regjeringspartiene er enige om det foreliggende handlingsrommet for å løse adkomsten til Bodø havn.

Spørsmålene mine er da: Er statsråden enig i at det økonomiske handlingsrommet for mer vei ser ut til å være på 460 mill. kr? Og som oppfølging: Hvor stor andel ser statsråden for seg skal gå til mer vei i Bodø-pakken, og hvor stor andel ser statsråden for seg skal gå til lavere bompengetakst?

Spørsmålene er viktige, for det er sagt at den nye veien til havna kan bety at man må bruke hele handlingsrommet.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:47:08]:** Først en viktig presisering: Når det gjelder pakken Helgeland nord, får bilistene i Nordland en skatteregning på ca. 400 mill. kr mindre i bomstasjonene, fordi vi har dagens regjering og ikke forrige regjering. Så det er riktig at Helgelandspakke nord ikke blir utvidet når det gjelder lengden, men jeg tror at de som bor i regionen, vil sette pris på å betale 400 mill. kr mindre i bompenger i løpet av 15 år. Det er mulig det ikke er så viktig for Arbeiderpartiet, men dette handler faktisk om økonomien til næringslivet og innbyggerne i området, og derfor er det viktig å få lavere bompengekostnader.

Når det gjelder Bodø-pakken, har jeg allerede nevnt to ganger at vi i samarbeid med lokale myndigheter vil diskutere hvordan vi skal få brukt det handlingsrommet som regjeringens bompengepolitikk gir – om det betyr lavere bompengetakster, færre innkrevingspunkter eller mer vei, eller en kombinasjon av dette. Her vil jo den lokale stemmen være veldig viktig.

**Abid Q. Raja (V) [12:48:14]:** Jeg var i mitt innlegg inne på lokaltoget Bodø–Rognan, som er mye brukt og effektivt, også når man ser på befolkningstallet.

Jeg lurar på om statsråden vil ta noen initiativ til å øke kapasiteten og eventuelt frekvensen på dette lokaltoget.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:48:38]:** Jeg har selv tatt turen fra Fauske til Bodø med Salten-pendelen og mener det er et godt togtilbud, som jeg vet er ettertraktet også lokalt, og som vi absolutt – i hvert fall i rushtiden – burde hatt større kapasitet på. Derfor ligger Tverlandet – som er et bedre stasjonsområde – i denne pakken. Vi har også sagt at man på Reitan bør utvide kapasiteten, og derfor ligger det inne som en del av arbeidsgiverkompensasjonspakken.

Vi vil, sammen med NSB og Jernbaneverket, se på potensialet for enten å sette opp flere ruter eller å forlenge togsettene. Jeg tror at hvis man ser på materiellstandarden på Salten-pendelen, er det også et område hvor vi veldig gjerne vil diskutere kvalitetsheving på materiellet. Men det er mange andre strekninger som også kjemper om begrenset materiell. Vi har mer enn doblet antallet vognsett NSB får kjøpe i 2015. Det vil gjøre at man får en litt større vognpark å disponere, og man kan dermed se hvordan man kan bruke den i Salten-pendelen.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Odd Henriksen (H) [12:50:03]:** Dette er en stor dag for Bodø, for Salten og for landsdelen. Med dagens vedtak sluttføres Veipakke Salten fase 1 og fase 2, som den opprinnelig het. Veipakke Salten omhandlet utbygging og forbedring av hele rv. 80 mellom Fauske og Bodø og strekningen Tverlandet–Saltstraumen på fv. 17. De nevnte prosjektene er ferdigstilt, og det samme er Tverlandet bru.

En sterkt ulykkesbelastet veistrekning med mange flaskehals er snart utbedret. De grepene som allerede er gjennomført, har gitt gode resultater, og når siste delen av veipakken kommer på plass, vil dette bli enda bedre, ikke minst med de store satsingene som kommer på kollektivtransport og myke trafikanter.

Det gjenstår noen små flaskehals før hele prosjektet er i mål. Det gledelige er at det ser ut til at også disse brikkene faller på plass. Gjennom slutføringen som nå skjer, vil hele landsdelen få på plass en framtdsrettet rv. 80.

Bodø-pakken blir bra for næringslivet, og på mange måter er dette nordområdepolitikk i praksis. Hvis vi skal skape vekst, trenger vi god infrastruktur, og det får vi nå. Hele næringslivet i regionen gleder seg til denne pakken står ferdig. I tillegg knytter Bypakke Bodø hele regionen tettere sammen. I Salten blir vi i enda større grad en bo- og arbeidsmarkedsregion. Vi kommer mye nærmere hverandre. Avstander i tid og lengde blir betydelig mindre. Dette åpner for nye muligheter i en annen debatt som pågår, nemlig debatten om en bedre kommunestruktur.

Et langt og omfattende arbeid, som har gitt gode resultater for Bodø og resten av landsdelen, nærmer seg slutten, og det gleder vi oss svært mye over i vår region.

**Eirik Sivertsen (A) [12:52:18]:** Jeg slutter meg til dem som sier at dette er en stor dag for Bodø. Det har vært mange store dager for Bodø i år. Byen har rundet 50 000 innbyggere. Som representanten Grøvan var inne på, åpnet byen i helgen sin store, nye kulturscene og sitt nye bibliotek: kulturkvartalet Stormen. Jeg er sikker på at representanten Grøvan er misunnelig på oss som fikk anledning til å være til stede der.

Vi er også glade for Bypakke Bodø. Selv kjenner jeg den fra da jeg var bystyremedlem i Bodø, så det har vært en lang prosess å bringe dette fram til et vedtak og en slutføring av det som en gang het Veipakke Salten, som den foregående taleren, representanten Henriksen, var inne på.

Deler av dette er allerede bygd. Tverlandsbrua var opprinnelig en del av Bypakke Bodø, men også realiseringen av den var preget av pragmatisme, fordi man oppdaget at den broen som var der, og som var den eneste innfartsveien til Bodø, var i ferd med å sige ut i havet, og veien var i ferd med å rase ut. Man forente kreftene og fikk realisert og forsert broen – også som en del av Bypakke Bodø.

Bodø havn spiller en viktig rolle for både godstrafikk og persontrafikk, men særlig når det gjelder gods, er det viktig å få til bedre løsninger. Det å få til en bedre nedfartsvei til havnen, som er en intermodal havn med tett tilknytning til vei og jernbane, er viktig for å realisere den fellespolitiske målsettingen om å flytte mer gods bort fra vei og over på bane og sjø. Det handler om bedre forhold for tungtrafikken, men for dem som bor i byen,

handler det om trafikksikkerhet, støy og støv i framtiden også.

Bodø er en av hovedstedene i nord. Vi har blitt en storby, i og med at vi har passert 50 000 innbyggere, og derfor må det neste steget være at byen blir tatt opp som en del av belønningsordningen for kollektivtrafikken og blir en del av andre byutviklingsprogrammer.

Jeg er veldig glad for at statsråden er så oppdatert på Salten-pendelen og signaliserer at man må se på kapasiteten der. Det er bra at de nå får realisert togstopp på Tverlandet. Jeg er glad for at man er opptatt av å realisere et togstopp på Reitan, som ikke minst blir viktig når man skal flytte Generalinspektøren for Luftforsvaret dit, slik at de ansatte der får muligheten til å ta toget. Men det handler – som statsråden nevnte – også om kapasitet og kvalitet på det tilbudet som finnes.

Jeg må få lov til å replisere til representanten Orten, som er opptatt av framheve den pragmatiske holdningen i denne saken: Jeg registrerer at vi måtte til Stortinget for å finne ut at det faktisk var mulig å bruke handlingsrommet til å bygge mer vei. Det ble altså ikke løst da regjeringen brukte ekstra tid på saken. Og jeg må si at det er ikke bare et uttrykk for pragmatisme når man ikke klarer å enes om et forslag i saken.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:55:32]:** Først har jeg lyst til å takke komiteen for et godt samarbeid i saken og for så vidt en god debatt i salen i dag.

Det som har vært viktig for alle, er å få til en god løsning for regionen og for Bodø, i perspektivet trafikksikkerhet og mer gods over på sjø og bane, ikke minst med tanke på støy- og støvproblematikk. Dette får vi til hvis vi får til løsningen til havna. Derfor er jeg ikke helt fornøyd i dag når vi ikke klarte å enes helt om formuleringen i innstillingen. Jeg er uenig med Helge Orten i at jeg prøvde å framstille en stor uenighet, for det er det ikke, men alle forstår at det er forskjell på om man tar «deler av» eller «hele». Så registrerer jeg at det i merknaden sies noe annet. Jeg registrerer også at det i debatten i salen her sies noe annet, ikke minst fra Kristelig Folkeparti, som er villig til å bruke hele handlingsrommet, og det sier for så vidt også Venstre i sin merknad.

Men nå spiller vi dette over til departementet, i samråd med lokale myndigheter, og signalene og føringene fra Stortinget er i hvert fall klinkende klare. Men jeg må si at jeg føler meg ikke helt betrygget etter svarene fra ministeren i spørreundersøkingen her, da jeg utfordret ham på hvordan han vil forholde seg til den innstillingen som ligger her, når det gjelder handlingsrommet. Jeg synes jeg fortsatt enser den store iveren for at det var viktigere å få lavere bompengesatser enn å løse denne trafikkutfordringen.

Så hvis Stortinget skulle være helt sikker på at departementet tok signalene fra Stortinget, burde man ha gått for forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Men jeg har også tillit til at departementet er innstilt på å få til en god løsning her, så jeg forventer at den kommer på plass. Men vi skal være klar over at skal man løse dette, betyr det – med de foreløpige anslagene som er – at man sannsynligvis må bruke tilnærmet hele hand-

lingsrommet på 450 mill. kr for å løse den utfordringen.

Helt til slutt, når det gjelder dette med Salten-pendelen: Ja, nå blir det lagt enda mer til rette for å bruke den, med den nye terminalen på Tverlandet, men man gjør lite med den terminalen hvis man ikke får økt frekvensen.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.

Sak nr. 8 [12:58:12]

*Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E39 Sveгатjörn–Rådal i Hordaland* (Innst. 37 S (2014–2015), jf. Prop. 134 S (2013–2014))

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

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

– Det anses vedtatt.

**Torill Eidsheim (H) [12:59:25]** (ordfører for saka): Dette er ein stor dag for Bergensregionen, ein dag som ein har venta på så altfor lenge.

Ein samla komité står bak den positive tilrådinga når det gjeld E39 Os–Bergen, som står i Prop. 134 S for 2013–2014.

Utbygginga vil eliminere ein flaskehals og utbetre ei ulykkes- og miljøbelasta strekning. I tillegg er ho viktig for næringsutviklinga i aksene Os–Bergen og for å styrkje kontakten mellom viktige vekstområde langs det som i framtida skal bli ferjefri E39.

Traseen går gjennom eit område kalla Endelausemarka, og eg veit ikkje om dette har hatt påverknad på prosessen på nokon måte, men denne parsellen blei omtalt for første gang for over 53 år sidan. Reguleringsplanane for sjølve vegprosjektet blei godkjende i 2006/2007, men vegen fram mot endeleg godkjenning har definitivt vore krokete. Og prosjektet er nok ein studie verd i kva ein kan støyte på av hinder for god samfunnsutvikling og effektive planprosessar.

Når vi no endeleg kan sjå fram mot ei løysing av trafikkutfordringane på E39 mellom Bergen og Os, er det etterlengta og svært gledeleg.

Proposisjonen omhandlar utbygging og finansiering av prosjektet E39 Sveгатjörn–Rådal i kommunane Os og Bergen i Hordaland. Europavegen har på dette strekket svært låg standard ut frå trafikkmengd og funksjon, med ein ÅDT på 13 000 køyretøy.

Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg i ein ny trasé mellom Sveгатjörn og Rådal – i hovudsak i tunnel. I tillegg blir ei strekning av rv. 580 til Bergen lufthamn, Fles-

land lagd inn i ein ny trasé og kopla saman med E39. Det skal etablerast tre kryss, og ei strekning av fv. 163 vil bli rusta opp.

Utbygginga vil gje store framkomstsgevinstar for trafikantane. Det er rekna med at utbygginga vil føre til ein reduksjon i køyretid på 17 minutt, dvs. ei halvering av dagens køyretid.

Prosjektet har ei styringsramme på 6,5 mrd. kr og ei kostnadsramme på 7,05 mrd. kr. Det er lagt opp til anleggsstart i 2015, med opning for trafikk i 2021–2022.

Finansieringsgrunnlaget er basert på bompengainntekter på 5 mrd. kr, med etterskotsinnkrevjing ved grensa mellom Os og Bergen. Med bakgrunn i dei lokalpolitiske vedtaka har departementet lagt til grunn 18 års innkrevjingsperiode.

Komiteen har vore veldig oppteken av at innkrevjinga skal vere effektiv, at kostnadene knytte til innkrevjing og finansiering skal vere så låge som mogleg, og at nytteprinsippet skal vere vel teke vare på. Det ligg lokale vedtak knytte til eit ønske om fritak for innbyggjarar som synest å kunne få ei urettmessig høg belastning ved dei planlagde bomplasseringane.

Ein samla komité oppfordrar til at ein ser nærmare på å finne tenlege løysingar som sikrar ein betre samanheng mellom betaling og nytte, og at dei ulike tiltaka blir vurderte fram mot endeleg takstvedtak før trafikkopning.

Eg er glad for at vi no er eit stort steg nærmare realisering av prosjektet Svevatjørn–Rådal med ein tenleg E39 mellom Bergen og Os.

Line Henriette Hjemdal hadde her overtatt presidentplassen.

**Magne Rommetveit (A) [13:03:42]:** Eg vil takka saksordføraren for godt arbeid i komiteen og for ein god gjennomgang av saka her no.

Semja er stor her i salen, og etter fleire tiår med planlegging vert det i dag gjort endeleg vedtak, som inneber at det no ikkje er nokon veg tilbake. Frå no av kan det berre gå éin veg for dette prosjektet, og det er den rake vegen frå Svevatjørn til Rådal. Det er heller ikkje den smale veg me dreg ut på her. Nye E39 Svevatjørn–Rådal er ein veg med fire felt, og som går så beint fram at reisetida vert om lag halvert.

Det er godt nytt for osingar som skal til Bergen, og det er godt nytt for bergensarar som pendlar sørover. Den lokale nytteeffekten vil verta stor i seg sjølv, og redusert reisetid på ein rettare og betre framkomeleg veg vil også gje lågare utslepp til luft. Like eins vil møtefri motorveg gje ein heilt annan og betra trafikktryggleik.

Som det går fram av merknadene, er komiteen oppteken av at det fram til oppstart av bompenginnkrevjinga vert arbeidd fram løysingar for nokre lokalmiljø som sikrar at det er betre samanheng mellom betaling og nytte for vegen. Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser også til svarbrev frå departementet, og me forventar at det her kjem løysingar i tråd med lokalpolitiske vedtak.

Osøyro er eit av desse kommunesentera som tradisjonelt har hatt gjennomfartsvegen tvers gjennom seg. For

nokre år sidan vart parsellen Moberg–Svevatjørn på E39 opna. Det innebar at E39 vart ført utanom Os sentrum, og det grepet har vore sterkt medverkande til ei god og ikkje minst trafikkisikker sentrumsutvikling i kommunen. No står den neste og mykje større og meir omfattande parsellen for tur, nemleg vidareføringa frå Svevatjørn til Rådal. I dag vert lokal- og gjennomgangstrafikken ført gjennom krunglete og til dels utbygde område gjennom m.a. Søfteland og over Vallaheiane.

Lokalt vil utbygginga av Svevatjørn–Rådal altså gje store gevinstar, men gevinstane er også svært store når ein ser det i samanheng med den totale opprustinga av E39 Kyststamvegen. For sjølv om mykje av fokuset har vore på dei ulike fjordkryssingsprosjekta, er den saka me har til handsaming i dag, eit godt og tydeleg døme på at mykje må gjerast også på dei delane av E39 som ligg mellom fjordane våre.

Når det no vil verta 17 minutt kortare køyretid mellom Os og Bergen, inneber det at det også vil verta 17 minutt mindre reisetid mellom Stord og Bergen og mellom Stavanger og Bergen. Investeringane her er store viss ein reknar kostnad per sparte minutt, men i ein region der både folk og næringsliv er mykje på farten, vil dette bety mykje i kvar dagen, og det vil verta eit viktig bidrag til regionforstørring og til det å knyta Vestlandet betre saman.

Eg er glad for at regjeringa no har lagt fram saka, og for at me kan få vedteke finansiering og utbygging her i dag. Det er også ei klar oppfølging av den NTP-en Stortinget vedtok i juni 2013. Derfor skal eg ikkje klaga på noko i dag, men eg må likevel nemna at det hadde vore endå greiare om me hadde fått saka på nyåret, i staden for at me har ho no på tampen av året. Det var det som låg i planane frå den førre regjeringa. Det er så mykje som etter planane skal byggjast i åra framover i regionen, både på E39 og på andre viktige strekningar, at eg er litt redd for at opphoping av fleire store prosjekt parallelt kan gje kapasitetsvanskar og dermed også prispress i regionen i og rundt Bergen.

Likevel, dette er ein gledesdag. Det er ingen veg tilbake. No er det rake vegen fram for E39 Svevatjørn–Rådal, og eg vil ynskja lukke til med realiseringa av prosjektet.

**Roy Steffensen (FrP) [13:08:22]:** Det er en god dag når representanten Rommetveit bare klager bitte litt.

Jeg vil i denne saken gi ros til saksordføreren, som sammen med lokale stortingsrepresentanter, bl.a. Helge André Njåstad, har sørget for å få en enstemmig komité med på en merknad om at nytteprinsippet skal ligge til grunn for innkrevning av bompenger, og at det bare unntaksvis kan settes opp bom på sideveinettet.

Det har lokalt i Hordaland vært et stort spørsmål hva som skjer med bomsaken i bl.a. Nordvik, og vi kan nå lese i lokalavisene at beboerne jubler over at komiteen har lyttet til argumentene om at det har vært viktig å få fram at lokalmiljøet skal sikres løsninger som gjør at det er sammenheng mellom betaling og nytte for veien.

Når det kommer til selve veien, er dette et godt prosjekt, dette er framtidsrettet bygging av infrastruktur, det vil sørge for at bo- og arbeidsmarkedene i regionen knyttes tettere sammen, og det er for øvrig svært gledelig å se at i

veiprosjektet går man vekk fra en forhåpentligvis utdøende tenkemåte om at veien alltid må innoom alle små tettsteder. Her blir veien lagt utenom, og man vil dermed kunne bygge veien uten å forstyrre trafikken på den gamle traseen, og sånn ende opp med å starte på en gammel vei hvor trafikken passerer i 50 kilometer i timen forbi både skole- og boligområde, til en ny firefelts vei som sørger for at reisetiden blir halvert fra 35 minutter til 17 minutter. Dette er et godt eksempel på at samfunnet fungerer bedre med nye veier, fordi det gir økt trafikkikkerhet, det sørger for mer effektiv transport, det sørger for lavere kostnader for næringslivet, og det gir folk muligheten til å bruke mindre tid i kø og mer tid hjemme eller på arbeid. I tillegg er det en miljøgevinst ved at det blir lavere utslipp fordi bilene kan holde jevn hastighet og kjøreavstanden blir halvert.

E39 er den viktigste transportåren for veitransport langs kysten. Akkurat denne strekningen har vært svært ulykkesutsatt, og det er derfor viktig å komme raskt i gang med utbyggingen. Fremskrittspartiet ønsker prosjektet velkommen.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [13:10:47]:** Som flere allerede har sagt, er det en gledens dag når vi i dag kan vedta en etterlengtet finansiering og utbygging av E39 Svegatjørn–Rådal i Os og Bergen kommuner. Denne strekningen er en del av det fergefrie E39-prosjektet som skal knytte sammen vekstområder, by og land langs hele strekningen Kristiansand–Trondheim. Med dette prosjektet i Os og Bergen kommuner får vi en utbedring av en sterkt ulykkesbelastet strekning og flytter trafikken vekk fra boligområder. Økt framkommelighet og redusert kjøretid er også viktige gevinster. Prosjektet skal finansieres gjennom en kombinasjon av statlige bevilgninger og bompenger – en fordeling på 60–40.

I diskusjonen lokalt omkring plassering av bomstasjoner har det kommet innspill om fritak eller en tobomsløsning – bom også på sideveien, fv. 163. Innspillet reiser noen prinsipielle spørsmål rundt viktige sider ved legitimiteten rundt bompengeneinnkreving. Grunnlaget for bompengeneinnkreving på fylkesveien er å forhindre uønsket gjennomgangstrafikk. Dette er klart et argument som må tillegges vekt. En helt bomfri omkjøring på sidevei, etter at en ny vei er en realitet, vil kunne bidra til fortsatt store miljølemper og kvalitetsforringelse av et bomiljø som en nå nettopp ønsker å skåne.

Samtidig er det også viktig å understreke det som er omtalt i proposisjonens pkt. 5 under Bompenger og bompengepoeplegg, at det skal være en klar sammenheng mellom nytte og betaling. Det er derfor grunnlag for å stille spørsmål om en ordinær bompengeneinnkreving på fv. 163 kan oppfattes som rimelig ut fra nytteprinsippet. Det skal riktignok foretas utbedringer av fylkesveien med ca. 40 mill. kr, men det er likevel spørsmål om dette er en rimelig og tilstrekkelig kompensasjon for å etablere en bompengeneinnkrevingsordning på denne sideveien, en bompengeneinnkreving som blir helt tilsvarende som den som etableres på E39.

Kristelig Folkeparti aksepterer bompenger som delfinansiering av nye og betydningsfulle veiprosjekt, for til-

standen på norske veier er så dårlig at dette faktisk er et helt nødvendig virkemiddel, etter vår oppfatning, for å løfte veistandarden i vårt land. Dette er en finansieringsmåte som bidrar til å kunne bygge ut mer vei, som gir økt framkommelighet og trafikkikkerhet. Vi vet at alternativet heller er dårlig: mindre utbygging og større trafikkproblemer. Bompenger er også en akseptert finansieringsløsning i svært mange andre land i Europa. Den storstilte veiutbyggingen i fjelland som Østerrike og Sveits hadde vel neppe vært mulig uten en betydelig bompengandelen i veifinansieringen. Desto viktigere er det at denne finansieringsordningen får en legitimitet i den norske befolkningen. Det handler både om at pengene bilistene bidrar med, virkelig går til vei og ikke til administrasjon og andre ting, og om at nytteprinsippet følges fullt ut.

I denne saken kan det stilles spørsmål om nytteprinsippet er ivaretatt på en god nok måte når det er foreslått full bompengebelastning på sideveien, fv. 163. Vi er kjent med de lokale innspillene der det er foreslått alternative ordninger. Det er derfor etter Kristelig Folkepartis mening nødvendig, noe som resten av komiteen også har gitt uttrykk for, å arbeide videre med å finne en løsning på problemstillingen i denne saken – en løsning som på en bedre måte enn foreslått kan få til en sammenheng mellom betaling og nytteprinsippet, og som skaper legitimitet for bompengeneordningen som prinsipp.

Jeg viser ellers til saksordføreren gode framstilling av saken.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:15:09]:** Jeg vil først takke saksordføreren for et veldig solid og inkluderende arbeid i komiteen. Det har gjort at alle fraksjoner har klart å enes om en enstemmig innstilling fra komiteen. Det synes jeg er veldig bra, særlig i en sak der vi har registrert at det er ulike synspunkter på det omtalte nytteprinsippet i saken knyttet til bompengeneinnkrevingen. Det synes jeg saksordføreren fortjener ros for.

En av gledene man har når man er i transportkomiteen slik jeg har vært i to perioder, er å få reise og se veistrekninger rundt omkring i landet. Jeg har vært med og kjørt denne strekningen, og ser veldig godt behovene for å få den etterlengtede løsningen som vi i dag skal vedta. Det er trangt, det er smalt, det er kronglete gjennom bebyggelsen. Det er helt klart at det ikke vil være en optimal løsning for framtiden. Når man nå foreslår realisering av prosjektet, er det gledelig selv for en nordlending å kunne være med og vedta vei på Vestlandet!

Vi er fra Senterpartiet veldig positive til at vi får denne realiseringen av prosjektet Os–Bergen mellom Svegatjørn og Rådal. Vi vil få en sikrere og tryggere vei, det vil være mer miljøvennlig å kjøre langs veien, og det vil ikke minst bli mer effektivt for næringslivet å transportere og sende varer inn og ut av denne traseen.

Utbyggingen er viktig for næringsutvikling i aksene Os–Bergen. Jeg vil også si at det er viktig for å styrke sammenhengene mellom de ulike regionene i et større perspektiv enn bare Os–Bergen, fordi man får kortet ned strekningen og det blir sikrere å kjøre. Det betyr at det er viktig for hele strekningen mellom Stavanger og Bergen.

Det omtalte nytteprinsippet har flere vært inne på før meg, og komiteen har samlet seg om å be departementet se på det videre arbeidet med bompengestrukturer og både sikre legitimiteten for det og finne de beste løsningene. Det synes jeg er nyttig, for jeg ser ingen realistisk mulighet for ikke å kreve inn bompenge. Så kan en diskutere størrelsen på dem, men da er det viktig at man klarer å være pragmatisk og finner løsninger som gjør at man får mest mulig vei for pengene, og at man gjør det på en måte som man lokalt kan være med på.

**Abid Q. Raja (V) [13:18:14]:** Jeg skal være svært kort.

Aller først vil jeg takke saksordføreren for grundig arbeid og for en god redegjørelse her. Jeg vil bare legge til at for Venstres del er utbyggingen av E39 som kyststamvei fra Kristiansand til Trondheim den viktigste veiutbyggingen. Den er med på å støtte opp om dagens og framtidens verdiskaping på kysten og på å skape nye bo- og arbeidsmarkedsregioner. Med 18 km ny firefeltsvei blir vi kvitt en viktig flaskehals på E39 og forbedrer infrastrukturen vesentlig mellom Bergen og Stavanger.

Venstre er således fornøyd med at komiteen her – som fylkestinget i Hordaland – har sluttet seg til at det skal arbeides videre med at de som bor langs sideveier, ikke skal bli belastet for bompenger.

**Ingunn Gjerstad (SV) [13:19:21]:** Gjennom transportsakene har Stortinget mulighet til å bidra til å oppfylle våre forpliktelser i klimaforliket og styre mot lave utslipp. Veitrafikken utgjør en altfor stor del av CO<sub>2</sub>-utslippene nasjonalt og langt mer i de største byområdene. Transportøkonomisk institutt, med flere, har for lenge siden funnet ut at vi ikke kan bygge enda flere felt med motorveier for å bygge ned køene, vi må få mange flere folk over på kollektivtrafikk. I tillegg blir folkehelsen for folk langs innfartsårene våre dårligere enn den hadde blitt om vi virkelig fulgte klimaforliket og la til rette for at all vekst i veitrafikken skal komme ved satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Innst. 37 S, som her foreligger, handler om en vei langs E39 der jeg har reist mye. Den er nok en flaskehals, og det trengs tiltak for å sikre «tryggare, meir miljøvenleg og effektiv transport», som det heter i innstillingen. Da må vi ta steget og gjøre det, ikke det motsatte.

SV mener at staten skal bidra til store investeringer, og at vi trenger en klimaomstilling av norsk samferdsel. Vi går i vårt alternative budsjett inn for det samme som Hordaland SV i dagens BA peker på, at trygge veier, større trafiksikkerhet, gul midtstripe og framkommelighet for kollektivtrafikk skal være prioritert. Før valget i fjor sa 72 pst. av hordalendingene at trygge bruksveier var øverst på deres prioriteringsliste – over fergefri E39.

Også bystyret i Bergen vedtok i 2008 at «kollektivtrafikken skal ta veksten i persontrafikken» som befolkningsveksten i Bergensområdet vil medføre. Også i klimaforliket sier vi at all vekst i persontrafikken inn mot de store byene skal komme i form av sykkel, gange og kollektivtrafikk. Likevel har det samme bystyrefler-tall vedtatt at 30 år med feilslått og klimafiendtlig sam-

ferdselspolitikk skal fortsette. Nå vil Stortinget si det samme.

Da SV i Bergen foreslo å etablere kollektivfelt på to av de fire kjørefeltene mellom Svevatjørn og Rådal, fikk støtte kun fra Venstre, Rødt, Miljøpartiet De Grønne og Byluftlisten – dette til tross for at all erfaring har vist at når veien først er bygd uten kollektivfelt, skal det svært mye til for å få etablert det i ettertid. Men flertallet er åpenbart ikke opptatt av at bussen skal slippe å stå i bilkø.

Jeg tar derfor til orde for at vi i Stortinget bør stemme annerledes enn innstillingen fra komiteen. I SV mener vi at en istedenfor å bygge ny firefelts motorvei på disse 17,7 km burde satse på kollektivløp i begge retninger for å gjøre det mer attraktivt for folk å velge kollektivt. Utredninger viser at den løsningen som komiteen innstiller på, vil styrke bilens konkurransekraft og gi mer biltrafikk, ettersom det tar like kort tid med bil som med buss. Nå blir det to veier med til sammen tre løp i begge retninger istedenfor det ene vi har i hver retning i dag, og ingen av dem er kollektivfelt. Mye av denne trafikken kommer så inn til Bergen sentrum, der det er så dårlig luft store deler av året at det går ut over helsen til små og store.

SV hadde virkelig ønsket at regjeringen og transportkomiteen kunne kommet med et alternativ der kollektivfelt inngår, for på den måten å forsøke å holde oss til forpliktelser i NTP og klimaforliket. Vi deler også ønsket om en bedre trafiksikkerhet mellom Os og Bergen. Jeg merker meg med undring at heller ikke komiteens nestleder fra Venstre følger opp klimasatsingen lokalt og nasjonalt. SV vil stemme imot innstillingen. Ettersom vi ikke sitter i komiteen, og det derfor ikke foreligger et mindretallsforslag i innstillingen, fremmer jeg følgende forslag til votering:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak vedrørende E39 mellom Os og Bergen som prioriterer framkommelighet for kollektivtrafikk og bedret trafiksikkerhet uten å medføre en vekst i persontrafikken i strid med klimaforliket.»

**Presidenten:** Representanten Ingunn Gjerstad har tatt opp det forslaget hun refererte.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:24:14]:** Dette er et svært viktig prosjekt, ikke bare med tanke på strekningen Os–Bergen, men for hele Vestlandet. Og det viser en vilje til å få framskyndet sendrektige prosesser, som har vart i lang tid, med å bygge ut bedre infrastruktur på Vestlandet.

Denne veistrekningen er svært etterlengtet. Det er ikke sånn at det er sent; at den burde vært her allerede i vår – den ble nevnt første gang i transportplanen for 1998–2007, altså for 14–15 år siden. Den ble også nevnt i transportplanen for 2010–2019. Så her er det en sak som har vært en gjenganger i mange transportplaner, men som først nå faktisk blir fremmet for Stortinget, og som blir vedtatt.

Dette er en viktig del av en helhetlig E39 for Vestlandet, og jeg mener at det er fornuftig for regionen, for landsdelen og for landet at vi faktisk får en fergefri E39. Jeg forstår hvilke utfordringer som må ha vært i forrige regjering med at en fergefri E39 kan bety at noen kjører bil i stedet for buss, men jeg tror at for regionen er dette en veldig vik-

tig strekning å bygge ut. Det er også veldig viktig for dem som bor på Os og pendler til Bergen, og for dem som bor i Bergen og pendler til Os. Det har vært en del flaskehalsar på E39, som nå blir fjernet. En får redusert reisetiden fra 35 til 18 minutter. Da tror jeg vi kan se noen av de samme effektene som vi så med Eiksundsambandet, en strekning der det var 800 biler på ferja i snitt da ferja gikk, men der det nå, etter at tunnelen er bygd og bompengene fjernet, nærmer seg 3 000 biler. Det er rett og slett fordi det gjør noe med bo- og arbeidsregionen, og det gjør noe med dynamikken i samfunnet. Det er noe jeg ønsker å oppfordre til og ikke prøve å stenge for.

Dette skaper også viktige forbedringer på rv. 580 Flyplassvegen, en strekning som jeg tror mange av oss har kjørt mange ganger, og som har irritert oss mye. Det vil det også være en fordel at en får løst i denne sammenheng.

Anleggsstarten er i 2015, planlagt ferdigstilling i 2021/2022. Jeg er glad for at Arbeiderpartiet sier at de skulle ønsket dette tidligere. Jeg er helt enig, jeg skulle gjerne sett at prosjektet ble levert i tråd med den første nasjonale transportplanen det ble nevnt i, eller at det sågar faktisk hadde blitt levert i forrige stortingsperiode, da den var lovet i forrige nasjonale transportplan. Da ble det dessverre forsinket, sammen med 23–24 andre veiprojekter som de rød-grønne partiene lovet igangsatt eller fullført i forbindelse med den planen. Det er gledelig at vi faktisk leverer det vi har lovet, og at alle planlagte veiprojekter i handlingsplanen for Vegvesenet for 2015 også blir igangsatt med det budsjettforslaget som ligger. Det er altså ikke forsinkelser i det som regjeringen foreslår.

Når jeg hører SVs innlegg her, forstår jeg også hvorfor det var vanskelig for den forrige regjeringen å fremme denne saken. Men det har ikke vært til hinder for oss, for vi ser at selv om Venstre også er et parti som profilerer miljøfanen høyt, forstår en når det handler om byutfordringer, der kollektivtransport er et godt alternativ, og når det handler om lange strekninger, der buss gjerne ikke er så konkurransedyktig fordi folk bor for spredt.

Jeg skulle også gjerne ha framlagt saken på nyåret 2014, men problemet var også at det manglet en del lokale vedtak som bl.a. Hordaland fylkesting måtte fatte for at saken kunne bli behandlet av Stortinget. De vedtakene ble fattet i sommer, og så fort de ble fattet, kunne vi ta saken videre til Stortinget. Nå står vi her og kan vedta dette.

Denne strekningen er viktig, ikke bare fordi den bygger en region, men også fordi det er veldig lav standard på veien slik som den er. Med 13 000 biler har den ikke den kapasiteten som den burde ha. Det er en høy andel av tunge biler, det er mange boligområder, og det er mye skoletrafikk. Ved å få bygd denne øker en trafikkikkerheten vesentlig. Det er viktig, og det vet jeg at hele Stortinget er opptatt av.

Veien vil bli delvis bompengefinansiert, men regjeringen legger inn flere forbedringer for lokalbefolkningen. Det handler bl.a. om at en skal etterskuddsinnkreve bompenger, i motsetning til det som var planlagt tidligere. Vi vil også sørge for at den bompengereformen som vi også nevnte i forrige sak, i praksis vil gi økte statlige bidrag, og da har vi lavere takst eller redusert nedbe-

talingsstid. Det sparer innbyggerne for unødvendige utgifter.

Så er jeg glad for at Stortinget også gir såpass brede fullmakter til å finne løsninger for lokalbefolkningsgrupper som rammes urimelig av bompengepengene. Dette gir meg og regjeringen fullmakter som vi oppfatter gir et litt annet signal enn det som lå inne i Nasjonal transportplan fra forrige regjering, at en da skulle ha færre rabattordninger og mer standardiserte bompengepengene. Her får en altså fullmakt til å ta lokale forhold i betraktning. Det er også viktig når vi vet at det er mange bompengepengene som ble etablert under den forrige regjeringen som innbyggerne har reagert på, og som en nå jobber med å forbedre.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Magne Rommetveit (A) [13:29:41]:** I dagens BT vert det vist til at Statens vegvesen tek sikte på å utlysa dei to hovudkontraktane 15. januar 2015, med tilbudsfrist 21. april, og at det vert byggjeart oktober/november 2015. Det synest eg er litt lang tid å venta når me gjev eit endeleg klarsignal i dag – at det skal gå omtrent eitt år før ein begynner å byggja.

Det eg lurar på, er om det er mogleg å påskunda anleggsstarten, og ikkje minst om det òg går an å forsera sjølve anleggsarbeidet.

Bompengeselskapet kallar, ifølgje BT, den nye veggen for «Lysevegen». Bompengeselskapet sit på galleriet her, og osingane treng å sjå lyset – og vi andre òg – så snart som mogleg. Er det etter statsrådens syn mogleg å få til ei forsering av både anleggsstart og ferdiggjering?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:30:44]:** Jeg synes vi ser lyset allerede når vi nå får fattet et vedtak. Det er mer enn hva Stortinget har fått til så langt. Etter å ha snakket om denne veien i et par tiår synes jeg dette er en god framdrift.

Jeg er også veldig onnig etter å komme i gang så fort som mulig. Derfor jobber vi kontinuerlig med Vegvesenet for å se om det er mulig å framskynde prosjekter.

Samtidig er det slik at jeg vil heller ha prosjektet på plass etter den tidsfristen som nå ligger der, og vite at vi får et prosjekt som faktisk realiseres i tråd med budsjett – fordi vi snakker om 7 mrd. kr her – framfor å haste av gårde og gjerne spare en måned, men få betydelige kostnadssprekker.

Denne regjeringen har vist gjennom det vi har gjort allerede, f.eks. på E18 i Vestfold, at vi er villige til å framskynde ting når vi synes det er nyttig og vi ser at det er mulig. Representanten kan være sikker på at den holdningen ikke bare ligger til grunn for dette prosjektet, men i alle andre veiprojekter som vi jobber med.

**Magne Rommetveit (A) [13:31:41]:** Til det vil eg seia at statsråden vil få vår støtte viss ein finn løysingar som kan setja dette på eit raskare spor.

Eg vil òg kommentera det statsråden sa i sitt hovudinnlegg, om at det gjerne var vanskeleg for den førre regjeringa å få dette på plass fordi ikkje alle likte motorveg. Men

den regjeringa la trass i alt fram dette i Nasjonal transportplan, og ein løyvde òg midlar i budsjetta. Så det stod den regjeringa bak.

Så til eit spørsmål om å finna løysingar for lokalmiljøet ved Nordvik og Kalandseid og rundt der, som sikrar samanheng mellom betaling og nytte: Korleis ser statsråden føre seg at ein kan finna løysingar som vert oppfatta som rettferdige, og som òg er etter lovar og reglar som me må halda oss til?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:32:39]:** Til det første, når det gjelder framdrift: Jeg er glad for at Arbeiderpartiet er utålmodig etter å bygge vei. Det ønsket kan de lettere leve ut under denne regjeringen enn det de kunne med SV på laget. Jeg minner også om at denne veistrekningen lå inne i Nasjonal transportplan som ble framlagt i 2008, altså for perioden 2010–2019, uten at den rød-grønne regjeringen da gjennomførte den. Det er ikke nok å legge prosjekter inn i NTP, en må også gjennomføre dem. Det skjer nå, det skjedde ikke da.

Når det gjelder bompenger, lå det i Nasjonal transportplan fra de rød-grønne inne endringer i bompengesystemet som betydde at en ville ta færre lokale hensyn. En ville fjerne lokale rabatter, bl.a. 50 pst.-rabatten på en del steder – Oslofjordtunnelen var en av dem – for å ha et enhetlig bompengesystem som ville gjøre det enklere for staten.

Vi er opptatt at vi skal ha et bompengesystem som gir minst mulig belastning for innbyggerne – noen av oss vil gjerne ha det bort fullstendig. Derfor vil vi gå inn i dette med liv og lyst for å finne en best mulig løsning for dem som blir berørt urimelig her.

**Magne Rommetveit (A) [13:33:50]:** Eg må berre seia at me er for, og vil ha, forenkling og oversikt, sånn at rabattordninga er meir føreseieleg og ikkje omfattar for mange. Men samtidig må ein òg ha løysingar som vert oppfatta som rettferdige for dei som bruker vegen, og då er dette med nytteverdi veldig sentralt.

Me har i dag nokre innkrevjingar som er godkjende og sette i gang, som eg synest er litt på kanten. Me merkar at folk vert galne på det. Men dersom dei får det som dei betalar for, er folk veldig glade, stort sett. I alle fall merkar me det på Vestlandet, me som får ferjeavløysing av mange av desse prosjekta.

Eg er veldig glad for at også Framstegspartiet i regjering er med og fremjar desse sakene.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:34:50]:** Jeg blir for så vidt glad når jeg hører at Arbeiderpartiet i opposisjon går tilbake på det Arbeiderpartiet mente i posisjon, for de endringene som ble gjort på bompengesektoren, ble ikke gjort for å vise masse lokale hensyn, men for å få et standardisert system. Det var derfor en kjørt 10 pst. rabatt på alle prosjekt istedenfor å legge opp til at en kunne ha større rabatter på personbiler enn på vogntog, større rabatter på enkelte steder enn andre steder når lokale forhold tilsa det.

Jeg oppfatter at det Arbeiderpartiet sier, betyr at vi egentlig får et ganske stort handlingsrom til å forbedre dette systemet uten at Arbeiderpartiet da vil kritise-

re at vi gjør det annerledes enn det en la opp til i NTP.

Det er helt riktig at folk som føler de betaler urimelig mye for en vare, blir ganske «galne», for å bruke ordbruket til representanten Rommetveit. De ringer også til oss, for nå ser de håp om at de faktisk kan få omgjort vedtak som skjedde under forrige regjering, for bedre å tilpasse forholdene lokalt. Et av de områdene vi nå jobber med, er f.eks. bomstasjonene rundt Kongsvinger. Der finner vi løsninger fortløpende.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:36:08]:** Jeg ser at statsråden har satt seg, men han skal få lov til å komme tilbake.

Jeg deler nok de betraktningene som representanten Rommetveit har hatt her. Senterpartiet er, i likhet med Arbeiderpartiet, opptatt av at vi skal både bygge mer vei for pengene og få en effektiv bompengerelevning. Vi er ikke så interessert i å stå og file på ulike formuleringer fra ulike regjeringer. Jeg mener at vi har et felles ansvar for å forbedre – ting vi ser, er det viktig å forbedre.

I likhet med statsråden, som peker på at man ønsker fergefri E39, ønsker også Senterpartiet det. Vi synes det er viktig at vi får realisert det.

Jeg har et spørsmål om det som går på kollektivbiten. Vi har sagt at vi ønsker å realisere denne biten slik som den foreligger i dagens proposisjon. Men det er ingen tvil om at Bergensområdet har utfordringer med byluft og med behovet for økt kollektivtransport. Kan statsråden si noe om de dialogene han har med Bergensområdet om dette?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:37:17]:** Jeg beklager at jeg forlot podiet. Jeg ble så revet med av forrige taler at vi måtte holde dialogen gående.

Byluften i Bergen er også noe som bekymrer meg, fordi den er over grenseverdiene en del ganger. Vi har gjort flere grep i Bergen for å prøve å få bukt med dette. Et av de viktige tiltakene tror jeg er å sørge for at en får strøm fra land til flere av de skipene som ligger i Bergen havn. Det er en betydelig forurensningskilde. Så handler det også om å få flere til å reise mer miljøvennlig til jobb, enten ved bruk av lavutslippsbiler eller nullutslippsbiler, ved å reise kollektivt eller ved å gå og sykle.

En del av virkemiddelbruken vi har nå, som jeg oppfatter at det er veldig stor enighet om i Stortinget, er bymiljøavtalene. Det er noe som ble påbegynt i Nasjonal transportplan av den forrige regjeringen, og som vi viderefører med liv og lyst, der en rett og slett fra statens side går inn med en statlig kapital til investeringer. Det er noe som ikke ligger like forpliktende inne i NTP, men kommunene forplikter seg til areal- og transportbruk deretter. Det vil være det viktigste virkemiddelet i denne saken.

**Ingunn Gjerstad (SV) [13:38:38]:** Det er sånn i livet til mange at om bussen bruker 10 eller 15 minutt kortare tid, vel ein bussen viss ein kan, dersom ein har høve til det.

Statsråden seier at når ein høyrer SV sin representant, forstå ein at den førre regjeringa hadde problem. SV var med på å leggja fram Nasjonal transportplan, men det står ikkje i Nasjonal transportplan at vi skal ha ein veg med

fire felt og utan kollektivfelt på dette strekket. Eg lurar på korleis statsråden vil argumentera for at vi på denne vegen oppfyller klimaforliket, med dei viktige føringane for å kutta utslipp som vi har vedteke i denne salen.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:39:23]:** Den veistrekningen vi snakker om nå, går mellom Os og Bergen, men ikke nødvendigvis helt inn til Bergen sentrum. Det er ikke en del av veistrekningen. Det er naturleg at en ser på kollektivtrafikk der det vil være mye annen køproblematikk, slik at kollektivtrafikken slipper lettere fram. Det vil ikke være naturleg at det på en vei med normal motorveistandard mellom byer er et eget kollektivfelt og dermed bare ett felt igjen til annen trafikk. Det ville gjort at mye av gevinsten vi får når det gjelder trafikkikkerhet – ved at en har ett felt der gjerne tungtrafikk kan ligge, mens de andre, vanlige bilene som har lov til å kjøre raskere, har mulighet til å kjøre forbi – blir borte.

Så er det viktig at en i den totale sammenhengen ser på kjøring inn til Bergen by og legger til rette for kollektivtrafikk, rett og slett. Der kan en tenke annerledes når det gjelder kollektivfelt. Der kan en tenke annerledes med tanke på gange og sykkel. Men på hovedfartsårene mellom byene er firefelts motorvei uten egne kollektivfelt det som er mest hensiktsmessig. Så mange busser kommer ikke til å gå mellom Os og Bergen, men det kommer til å gå vanvittig mange busser i Bergen sentrum, og derfor er behovet for kollektivfelt mye større der.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Magne Rommetveit (A) [13:40:52]:** Det går an å køyra buss på firefelts motorveg.

Eg var litt med sentralt då me fekk bygd Trekantsambandet i Sunnhordland, som knytte saman Bømlo, Stord og Sveio, og det var veldig mange protestar fordi biltrafikken kom til å auka så veldig. Det vart nok noko meir biltrafikk, men det vart uhorveleg mykje meir busstrafikk. Det viste seg at dette sambandet medførte ein sterk auke i kollektivtrafikken.

Langs denne vegen, Svegatjørn–Rådal, kjem det ikkje til å bu folk – det er jo endelausa marker der, og det er ikkje nokon som kan bu der. Men det er traseen som Kystbussen går, og Kystbussen frå Stavanger til Bergen og frå Bergen til Stavanger går kvar bidige time og til utpå natta. Det er slik at når det er mange passasjerar, går det tre og fire kystbussar etter kvarandre. Så denne vegen vil betra kollektivtilbodet – det vil verta 17 minutt raskare å køyra buss frå Stavanger til Bergen. Det vert meir attraktivt i høve til fly, som vert brukt veldig mykje, og endå meir attraktivt i høve til forureinande hurtigbåtar.

Det vil òg vera mogleg å køyra den gamle traseen, og sjølv sagt vil lokalbussar gå der, for der bur det folk, og då vil dei få gå om ikkje i fred, så iallfall mykje meir trafikkikkert, og dei kjem lettere fram.

Hovudpoenget mitt, i den grad det er eit poeng, er at ein kan køyra buss også på firefelts motorveg.

**Helge André Njåstad (FrP) [13:43:06]:** Som mange før meg har sagt i dag, er dette ein stor dag for mange – spesielt for Os, Bergen, Bergensregionen, Sunnhordland, Haugalandet og Stavanger, som no blir knytte 17 minutt tettare til kvarandre. Det er første steget med omsyn til å knyta saman dei to store byane på Vestlandet, der me veit at ferjefri E39 ytterlegare vil forsterka denne samankoplinga og gjera dette til ein framtidig, veldig spennande felles arbeids- og bustadmarknad.

Som mange òg har sagt, har det vore jobba i 53 år med dette prosjektet, så det er verkeleg på høg tid at me kan votera over dette i dag og gi eit klarsignal til å byggja denne vegen som ein har venta på lenge.

Statsråden sa i innlegget sitt at det var litt usikkerheit knytt til lokale vedtak, og det var behov for å gjera dei unna i fylkestinget i Hordaland i sommar. Eg kjenner litt av bakgrunnen for at dei vart behandla i fylkestinget i Hordaland i sommar og ikkje seinare, og det var fordi det var nokon som pressa på for å få dei opp og fram. Eg vil då i dag gratulera spesielt leiaren i samferdselsutvalet i fylkeskommunen, Gustav Bahun, og ordføraren i Os kommune, Terje Søviknes, med dagen og med deira innsats gjennom mange år og for i hektiske veker å få vedtaket på plass, slik at statsråden kunne levera denne saka i dag til oss. Dei same to karane har òg bidratt til å øva påtrykk for at det berre skal vera etterskotsinnkrevjing og ikkje førehandsinnkrevjing, noko som me alle saman gler oss over.

Eg vil òg rosa Os kommune for at dei, når dei får denne vegen, legg til rette for næringsetablering i den mykje omtalte Endelausmarka som me har snakka om i dag, ein næringspark, Lyseparken, som vil bety mykje for Bergensregionen, som treng areal for å skapa verdiar i framtida. Det at kommunen kjøper og regulerer området og sikrar seg for framtida med å leggja til rette for næring, er positivt, offensivt og noko som vil bety masse for Bergensregionen.

Til slutt: Eg gler meg over dei positive signala knytte til Nordvik- og Kalandseid-området. Eg er veldig glad for at komiteen har jobba godt med omsyn til å koma fram til formuleringar som kjem dei lokalsamfunna i møte, og at me kan danna ein ny politikk som gjer at det er samanheng mellom det som ein betaler, og det ein får igjen. Det er veldig bra at statsråden har fått nokre gode signal frå stortingsfleirtalet i dag, slik at han kan jobba vidare med å utforma denne politikken på ein endå betre måte enn det som ligg i dagens Nasjonal transportplan. I så måte er det hyggeleg at Nordvik og Kalandseid kan vera med og danna grunnlaget for ein ny og betre bompengepolitikk for område som blir berørte på ein slik måte som dei er. Så det gler meg spesielt at ein finn ei god løysing fram til innkrevjing for dei to samfunna.

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

Sak nr. 9 [13:46:05]

*Interpellasjon fra representanten Roy Steffensen til samferdselsministeren:*

*«Rundkjøringer er blitt stadig mer vanlig på norske*

*riksveier da de ofte skaper god flyt i trafikken for de trafikantene som skal på eller av hovedveien. Ulempen er imidlertid at trafikken ved rundkjøringen ofte stopper helt opp for alle andre som bare skal kjøre videre. Et eksempel på dette er ved Ålgård i Gjesdal kommune i Rogaland, hvor det på E39, hovedåren mellom Kristiansand/Europa og Stavanger, er plassert 3 rundkjøringer etter hverandre innenfor et svært kort område. Lignende eksempler innenfor samme tema er at busslommer fjernes og at busser i stedet stanser midt i veien. Det samme er tilfellet der man planlegger for 2-3-felts i stedet for 4-felts vei.*

*Er regjeringen villig til å vurdere nye retningslinjer innenfor dette området slik at veistandarden i fremtiden sørger for bedre trafikkflyt, økt trafikkikkerhet og mindre utslipp fra kjøretøyene som må benytte veien?»*

**Roy Steffensen (FrP) [13:47:16]:** Jeg har fått spørsmål om hvordan i all verden jeg kan fylle en hel interpellasjon med temaet rundkjøring, men jeg vil påpeke at formålet her er å få debattert temaet rundt hvordan vi kan få bedre trafikkflyt og lavere miljøutslipp på våre hovedveier.

Det er over hundre år siden verdens første rundkjøring sto ferdig, Colombus Circle i New York fra 1905. Norges eldste rundkjøring er fra 1918 og ligger i sentrum av Trondheim. Men hva er det egentlig med disse rundkjøringene som gjør at det her til lands bygges mellom 30 og 50 hvert bidige år?

Oslo sammen med Stavanger er de byene med flest rundkjøringer i Norge, og i Oslo er det omtrent 150 stykker. Rundkjøringer er blitt så populært at det i Stavanger til og med er blitt brukt 120 mill. kr på en sykkelrundkjøring, midt på E39, og temaet er nå blitt populært stoff blant lokale standupkomikere og revyartister.

Rundkjøringenes absolutt store fordel er at der de erstatte vikepliktsregulerte kryss, reduserer man antall trafikkulykker betraktelig. I en rapport fra Transportøkonomisk institutt anslår man at rundkjøringer kan få ned antall dødsulykker med 66 pst. og antall personskaulykker med 46 pst. Så la det være sagt med en gang: Rundkjøringer har sin misjon, men jeg ønsker å rette fokuset mot våre hovedveier og på trafikkflyt og miljøutslipp.

Siden den første rundkjøringen i Norge i 1918, som ble bygget midt i sentrum, har altså rundkjøringer blitt stadig mer vanlig, ikke bare på lokale veier i tettbygde strøk, men også på norske riksveier. Begrunnelsen er ofte at de skaper god flyt i trafikken for de trafikantene som skal på eller av hovedveien. Dette er nok en sannhet med modifikasjoner, for det krever i så fall at trafikkfordelingen er noenlunde jevn på tilkjørselveiene. Er trafikkmengden på den ene veien veldig stor, kan dette medføre så store forsinkelser, ifølge rapporten fra TØI, at man da ofte vil være bedre tjent med andre løsninger.

En konsekvens av at man i slike tilfeller kan redusere trafikkflyten, er at det også vil føre til økte trafikkutslipp i forhold til om andre løsninger, som vanlige toplanskryss, ville blitt benyttet.

I forrige uke var jeg med en lastebileier fra Rogaland på kjøretur i regionen for å studere fenomenet nærmere. Vi kjørte i en splitter ny Scania, som fikk skiltene på den

dagen, og vi tok turen til NorStone, fylte bilen opp med pukk, slik at den veide 50 tonn, og så kjørte vi bl.a. til Ålgård i Gjesdal kommune, og her, på E39, hovedåren mellom Kristiansand og Stavanger, er det plassert tre rundkjøringer etter hverandre innenfor et svært lite område. Kommer man kjørende fra Stavanger, vil man møte den første helt i begynnelsen av en oppoverbakke på snau 600 meter.

Før det kom rundkjøringer på denne strekningen, brukte lastebilen 0,4 liter diesel på en slik bakke, fordi den hadde jevn fart på 70 km/t når den var i bunnen av bakken og startet på den. Med dagens rundkjøring sørger man for at man starter i bunnen av bakken enten fra full stopp eller med lav fart på 10 km/t, og med en splitter ny fullastet Euro 6-lastebil, det beste man har på markedet når det kommer til utslipp og drivstofforbruk, bruker man nå 1,6 liter diesel på disse 600 meterne. Med en Euro 3 eller Euro 4, som er oftest benyttet på norske veier, blir tallene enda høyere.

Min påstand er at rundkjøringer på riksveier er miljøbomber, og jeg vil begrunne påstanden ytterligere. Nok en gang skal jeg bruke et lokalt eksempel, for på samme kjøretur valgte vi å sammenligne drivstofforbruk fra E39 og til godsterminalen på Ganddal på henholdsvis den gamle og den nye veien.

For noen år siden ble den gamle tofeltsveien fra E39 til godsterminalen, som går i et tettbygde strøk, erstattet av en ny, rettete og kortere firefeltsvei. All logikk tilsier at en slik forbedret veistandard vil være positivt for miljøet i form av reduserte utslipp, og forskning viser at det er det som skal skje, men i dette tilfellet ødelegger altså rundkjøringene for den miljømessige gevinsten.

Her er det slik at ikke nok med at rundkjøringene på denne nye veien sørger for trafikkork for dem som bare skal passere gjennom veien, men den sørger også for at en lastebil vil bruke 1,7 liter mindre diesel på å velge den gamle tofeltsveien i stedet for den nye og kortere firefeltsveien.

Hensikten med disse rundkjøringene har sikkert vært god, og de er nok blitt laget med de beste intensjoner, men det er på tide å se på veibygging med nye, kritiske blikk og finne løsninger på våre riksveier som bedre ivaretar trafikkflyt og miljøet.

Lignende eksempler innenfor samme tema, trafikkflyt og miljøutslipp, er at busslommer fjernes, og at busser i stedet stanser midt i veien. Dette medfører at alle bilene må bremse opp og dermed stå på tomgang mens bussen setter av og tar på passasjerer. Det samme er tilfellet der man planlegger for to- eller trefeltsvei i stedet for firefeltsvei.

Et godt fungerende og sikkert transportsystem uten køer og uten forsinkelser gir god trafikkikkerhet, god effektivitet, god samfunnsøkonomi, lavt energiforbruk og lave utslipp av forurensende avgasser og klimagasser.

Nå vil helt sikkert noen andre i salen ta ordet og påpeke at løsningen er å flytte mer gods over fra lastebil til bane og kjø. Ja, dette er en intensjon jeg deler fullt ut, men samtidig må vi erkjenne at uten lastebilen stopper Norge, og vi er avhengig av lastebilen for å få varer rundt til brukerne.

Det ene eksemplet jeg nevnte i stad, er nettopp et slikt

tilfelle. Den nye veien som er bygget fra E39 til Ganddal, ble bygget fordi det samtidig ble bygget en godsterminal der, hvor varene blir fraktet til regionen med jernbane. Men for å få varene ut til butikkene, fabrikkene og næringslivet er vi altså avhengig av at lastebilen gjør jobben, enten vi liker det eller ei.

I Fremskrittspartiet deler vi målsettingen om å få flere passasjerer og mer gods over på bane, men vi erkjenner samtidig at både privatbilen og lastebilen er kommet for å bli. Vi mener at samfunnet fungerer bedre med gode veier. Varer, elektrikere og tømmermenn vil komme raske fram, noe som vil øke produktiviteten, næringslivet vil få lavere transportkostnader, folk flest vil bruke mindre tid i kø og mer tid på jobb og hjemme, samtidig som bedre veier vil ha en klimagevinst i form av reduserte utslipp.

Det finnes solid forskningsbasert belegg for at et moderne stamveinett vil gi færre ulykker, og at bedre veistandard er positivt for miljøet på grunn av reduserte utslipp av klimagasser og helseskadelige NO<sub>x</sub>-forbindelser. Dette gjelder selv om bedre veistandard bidrar til at trafikken øker.

Statistikken viser at antall dødsulykker reduseres med mellom 80 og 90 pst. når en veistrekning oppgraderes til motorveistandard, og i svenske undersøkelser fastslås det at dårlige veier er årsaken til over 70 pst. av dødsulykkene. Dårlige veier betyr altså flere ulykker, med menneskelige lidelser og store samfunnsmessige kostnader som følge og mer miljøutslipp, mens bedre veistandard gir færre ulykker, til tross for økt trafikk og høyere hastighet.

Forskning viser at det er nær sammenheng mellom veiutforming, trafikkavvikling og forurensende utslipp av avgasser. Vi oppnår store reduksjoner i utslipp når veien utbedres eller erstattes.

Et annet viktig poeng i denne saken og nok et argument for å slippe å bygge disse rundkjøringene på hovedveiene er at nye stamveier i all hovedsak bør bli lagt i god avstand fra bebyggelse og vil dermed spare mange lokalsamfunn for støy, forurensing og andre miljømessig negative virkninger fra veiene.

Jeg er overbevist om at statsråden selv har gjort seg lignende erfaringer etter å ha kjørt landet på kryss og tvers i sommer.

Jeg ser fram til debatten, og vil avslutte med å spørre statsråden, som jeg gjør i teksten i interpellasjonen, om regjeringen er villig til å vurdere nye retningslinjer innenfor dette området, slik at veistandarden i framtiden sørger for bedre trafikkflyt, økt trafikkikkerhet og mindre utslipp fra kjøretøyene som må benytte veien.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:55:52]:** Jeg takker interpellanten for å ha tatt opp dette temaet. Jeg ser på det som en del av diskusjonen om hva slags veier vi skal ha i dette landet, hvor de skal ligge, hvilken standard de skal ha – ikke minst ut fra et miljø- og trafikkikkerhetsperspektiv.

Selv om statistikken viser at vi går i riktig retning når det gjelder antall ulykker og antall drepte i trafikken, er det fortsatt langt igjen. Derfor er det viktig at vi satser betydelig på vei framover. Selv om veksten på jernbanen har

vært god, og jernbanen har vært en vinner de siste årene, er vedlikeholdsetterslepet og antall omkomne i trafikken langt høyere på vei enn for andre transportformer og derfor noe en må prioritere.

Veier er både fag og følelser. Det er følelser for folk som bor langs en vei, som bor i et tettsted, folk som driver næringsvirksomhet og vet at får en veien forbi sin butikk, eller ikke minst sin bensinstasjon, betyr det mye for inntjeningen sammenlignet med om veien legges om.

Reiser en rundt i Norge, men gjerne enda mer i USA, der en ser hvordan en har bygd motorveier på kryss og tvers av landet, ser en at der motorveien går, blomstrer næringslivet, mens der de gamle hovedveiene går, dør det ut, selv om nostalgien gjør at en del velger den veien. Route 66 i USA er et typisk eksempel på det. Hovedveien og Route 66 kan ligge ganske nær hverandre, men bare én kilometers avstand betyr noe for om hotell, turisme, spisesteder eller annet næringsliv blomstrer eller dør ut. Derfor vil dette være en diskusjon som handler både om den konkrete utformingen på stedet og også handler om hvor vi velger at veien skal gå.

Biltrafikk er best for miljøet, for næringslivet og for sjåføren når den blir jevnt. Vi kan diskutere biodrivstoff, og vi kan diskutere elbiler, som vil redusere miljøbelastningen betydelig, men uavhengig av hvilke energikilder en bruker, eller hvilket drivstoff en bruker for å bringe bil eller buss framover, vet en at jevn fart er mer energivennlig og dermed mer miljøvennlig enn stadig brems, gass, sving, opp, ned o.l.

For å få til gode trafikk-løsninger vil en måtte velge ulike traséer eller ulike kryssløsninger avhengig av hvor det er i samfunnet. Hovedveier med mye trafikk vil ha én løsning, hovedveier med lite trafikk en annen løsning, og lokale veier en tredje løsning. Det opplevde jeg – som representanten også tar opp – spesielt godt da jeg kjørte E6 i sommer, en strekning der vi kjørte totalt 3 150 km, og dermed i all hovedsak kjørte på den samme veien hele tiden, E6 fra Svinesund til Kirkenes, men der samfunnet rundt forandret seg veldig. Topografien endret seg, og klimaet endret seg – én vei med variert belastning og derfor ulike løsninger.

E6 ut av Oslo har mange påkjørings- og avkjøringsramper. En unngår stopp i trafikken. Det handler rett og slett om å få trafikken til å flyte, og det handler om trafikkikkerhet. Så kommer en til Steinkjer, for å ta et eksempel, der en har sju rundkjøringer på rad. Jeg fikk på akkurat den strekningen gledet av selv å kjøre en veldig lang lastebil, bare for å oppleve hvordan tilhengeren humpet over hver av rundkjøringene mens vi kjørte. Så kommer en til E6 og Nesbrua i Harran i Nord-Trøndelag, der en velger å legge E6 midt gjennom et tettsted for at den skal gå forbi en bensinstasjon og et S-lag, men den går også forbi skolen og barnehagen. Jeg vet ikke om det er en prioritering jeg ville ha foretrukket, men sånn ønsket en det lokalt. Men fra et samfunnsmessig perspektiv er det å la hovedveien gå gjennom et tettsted og sette opp fartshumper og ha 40-grense ikke en god løsning.

Det tyder på at en fra Vegvesenet kan ha veldig gode faglige vurderinger av hvorfor en velger kryssutforminger

som en gjør, men hvis politikerne har pålagt Vegvesenet å bygge en vei på feil sted, får en ofte dårlige løsninger totalt sett. Men da er det ikke nødvendigvis faglige problem, da er det politiske problem.

Der er det viktig at vi er litt tydelige på hvilket utgangspunkt Vegvesenet skal ha. Vi har gitt beskjed til Vegvesenet at når en bygger hovedveier i dette landet, skal en primært prøve å legge dem utenfor tettstedssentrum eller bysentrum. Hvis en bygger ny E39, E18, E6 – ta hele rekken – skal en så langt det lar seg gjøre, sørge for at den nye hovedtraséen går utenfor. Det handler om trafiksikkerhet, det handler om lokalmiljø, det handler om trygge skoleveier. Så må vi sørge for at for dem som driver næringsliv, skal vi ha en mer liberal skiltpraksis, som gjør at en faktisk kan skilte til det som finnes i det tettstedet som en ikke lenger kjører gjennom, men kjører utenom. Det vil kunne sikre lokalt næringsliv på en bedre måte, men det vil også sikre at sjåfører og passasjerer om bord i bil og buss får en mer behagelig reise dit de skal, og ikke tvinges gjennom tettsted de ikke ønsker å være i.

Når det gjelder E39 ved Ålgård, som ble tatt opp som et eksempel, er det også en veistrekning der jeg har kjørt mye, og jeg er helt enig i at når den er hovedveien gjennom landsdelen, er det ikke behagelig stadig å måtte bremse ned for å kjøre gjennom en rundkjøring. Når veien engang er som den er, er det ingen tvil om at rundkjøringer er å foretrekke framfor de gamle kryssene en hadde før, der det var mange flere ulykker. Rundkjøringene er således et trafiksikkerhetselement. Men nettopp derfor er det viktig at vi på E39 klarer å bygge en moderne motorvei. Vi har gitt beskjed om at den strekningen skal planlegges som firefelts og ikke som tofelts, nettopp for å få mer behagelige kryssløsninger, for på firefelts motorvei er det ikke kryss der biler krysser hverandre, men en har av- og påkjøringsfelt og bro over eller tunnel under hovedveien. Det er det en jobber med skal komme på plass på strekningen Ålgård–Hove nå, som ligger i Nasjonalt transportplan, der vi har bevilget godt med penger for å sikre god framdrift i planleggingen.

Når det gjelder planlegging generelt, har Vegvesenet veinormalene sine som de legger til grunn. De er omdiskutert av en del lokalpolitikere, og vi lytter til de innvendingene som kommer. Veinormalene er noe en skal revidere fortløpende, basert på både faglige vurderinger og erfaringer en får nasjonalt og internasjonalt, både gjennom praktisk erfaring og gjennom forskning, og også ved at en politisk gir noen signal, sånn som vi gjør, f.eks. om å legge hovedtraséene utenfor bysentrum.

Det er også viktig når en utformer veier, at en har et perspektiv på hva en tror om trafikken 20 år fram i tid. Det er ikke alltid en treffer. En ser jo at på flere av fjordkryssningene, der en avløser ferger og bygger tunnel i stedet, har en underestimert trafikkveksten. Derfor har vi også utfordret Vegvesenet på hvordan de regner på dette, for å få mer realistiske anslag som ikke underdimensjonerer trafikken.

Basert på veinormalene og erfaringene med dem, framtidig trafikkvekst og politiske signaler gjelder det å utforme kryssene på en best mulig måte. Da er rundkjøringer fordelaktig der en har mye kryssende trafikk på loka-

le veier, men det er absolutt ikke en standard vi ønsker å ha på våre hovedveier, som binder regioner og landsdeler sammen. Det har vi også gitt beskjed om når vi planlegger E39, for å sikre at en får god flyt i trafikken og kan holde en høyere gjennomsnittsfart.

Fart er ikke viktig fordi det er moro å kjøre fort, fart er viktig fordi det reduserer reisetiden. Og det er redusert reisetid som betyr mest hvis en skal bygge næring som binder regioner sammen. Tanken på å kunne kjøre fra Stavanger til Kristiansand på 1 time og 50 minutter istedenfor 3,5–4 timer, som i dag, gjør noe med dynamikken i næringslivet, det gjør noe med klyngene, det gjør at bedrifter i Stavanger og Kristiansand kan samhandle, ved dagsreiser, noe en ikke kan gjøre i dag, med mindre en skriver mye overtid. Det er det samme som ligger til grunn når en tenker Stavanger–Bergen, og som ligger til grunn når vi nå ser hvordan Telemark står for tur til å knyttes opp med firefelts motorvei, og hva det kan bety for lokalmiljøene der.

På samme måte som rundkjøringer kan være omdiskutert, litt avhengig av hvilke veier en velger det på – men jeg tror jeg har signalisert ganske tydelig at å ha rundkjøring på europavei ikke er ønskelig – er det også en diskusjon om hvordan en utformer bussholdeplasser. Hovedgrepet skal være at når bussene skal plukke opp passasjerer, skal de ut av veibanen, ut av trafikken. Noen steder kan en av lokale hensyn, gjerne på grunn av lokal kollektivsatsing, si at det ville være uhensiktsmessig å ta bussen ut av trafikk, rett og slett fordi det vil være vanskelig å komme inn igjen hvis det er et område med mye kø. Da kan den køen som en opplever at bussen skaper, isolert sett ikke ha noen særlig betydning for trafikkavviklingen generelt, men det må være en lokal vurdering. Men det å fjerne busslommer bare for å fjerne dem er noe jeg er kritisk til. Vi skal legge til rette for at flere kan kjøre buss, men vi må også legge til rette for at trafikken rundt bussen går best mulig, og at en ikke lager kunstig kø, som en enkelte steder gjør.

Så er det viktig, når vi tenker på å få flere til å reise kollektivt, at vi også legger til rette for innfartsparkering. Det vil gjerne være en debatt for seg selv, men der kan en se for seg større kollektivknutepunkt der bussene får en mer framtreddende plass og bedre plass enn det de har med busslommene, sånn som vi ser nå.

**Roy Steffensen (FrP) [14:06:04]:** Jeg vil benytte anledningen til å takke statsråden for svaret, spesielt for settingen der han sier at dette er ingen standard vi ønsker på våre hovedveier. Det er oppløftende å høre at tanker som Fremskrittspartiet har hatt i tiår, nå har forplantet seg inn i Samferdselsdepartementet og forhåpentligvis får muligheten til å slå rot der.

Siden jeg nå først nevnte Samferdselsdepartementet, vil jeg samtidig be statsråden om at det første han bør gjøre når han kommer til kontoret i morgen, er å lete godt gjennom skuffene sine. En av hans forgjengere fra den rødgrønne regjeringen la nemlig en rapport fra SINTEF rett i en skuff. Det er en rapport fra 2007, med arbeidstittelen Miljømessige konsekvenser av bedre veier. I interpellasjonen brukte jeg litt tid på rundkjøringer, men formålet mitt er altså å få belyst at det er mulig å få til både økt trafikkflyt

og lavere utslipp, og det er det den rapporten handler om. I rapporten er konklusjonene klare på at det er betydelige miljøgevinster forbundet med bedre veier, i form av reduserte utslipp fra den eksisterende trafikken. Årsakene til at de kommer til disse konklusjonene – noen vil sikkert kalle dem oppsiktsvekkende – er åpenbare for mange av oss. Jeg nevnte i mitt hovedinnlegg at jeg har selv vært på kjøretur med lastebil, utstyrt med notatblokk og drivstoffmåler, og har sett hvordan kjøremønster og infrastruktur påvirker drivstofforbruk og utslipp. Og utslipp av miljø- og helse-skadelige gasser følger samme mønster som drivstofforbruket. Bruker du mye drivstoff per kilometer, vil utslippet være høyt.

Forbruket – og utslippene – er altså høyt ved lave hastigheter og såkalte «stop-and-go», eller kengurukjøring, som jeg kaller det. Du står i kø, du stopper og akselererer om hverandre, noe som er svært ugunstig for både drivstofforbruk og utslipp. Forbruket er aller lavest ved jevn hastighet på omtrent 60–80 km/t. Forbruket øker litt igjen ved høyere hastigheter, men vesentlig mindre enn ved lave hastigheter.

I Norge snakker dessverre de aller fleste politikerne om nødvendigheten av å begrense trafikken for å oppnå klimagevinster. Noe av det oppsiktsvekkende i denne rapporten er at de konkluderer med at på veier uten store kapasitetsproblemer må de halvere trafikken for å redusere utslippene like mye som en veitbedring gir, og at på veier med store kapasitetsproblemer må trafikken reduseres med 25 pst. for å få samme effekt som å legge til et ekstra felt på en overbelastet motorvei.

Å få bedre og mer effektiv trafikkflyt, økt trafikkikkerhet og mindre utslipp fra kjøretøyene vil hjelpe oss i å nå klimamålene og gjøre det lettere å nå nullvisjonen når det gjelder antall drepte i trafikken, samtidig som det vil være med og gi oss et samfunn som fungerer bedre. Det gir god infrastruktur, styrker konkurransevnen til norsk næringsliv, og det trygger eksisterende norske arbeidsplasser.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:09:10]:** Jeg skal lete godt i skuffene. Sist jeg gjorde det, fant jeg en rapport om hvordan en kan reformere jernbanesektoren. Det er vi nå i gang med, så det ligger mye godt der som kan være nyttig å ta med videre.

Men jeg vil også henlede oppmerksomheten på at det nettopp er blitt framlagt en rapport fra Transportøkonomisk institutt, TØI, om eksterne kostnader for veitrafikk. Det er et dokument som påpeker også en del utfordringer med veitrafikk, og som viser at den største kostnaden vi har når det gjelder veitrafikken, er ulykkene. Det er noe en ofte ser vekk fra, en tenker bare at kø og forurensning koster, men det er faktisk ulykkene som er den største kostnaden for samfunnet vårt. Derfor er det å bygge bedre veier med god kapasitet og trygge av- og påkjøringsmuligheter svært viktig. Det er egentlig bare å se på E18 i Vestfold, der en ofte får kritikk som går på: Å, denne regjeringen synes det er så gøy med firefelts motorvei. Men vi har sett at etter at den veien åpnet for trafikk i alle fire feltene, har ulykkesfrekvensen gått betydelig ned sammenlignet med da det var en tofeltsvei under arbeid. Vi vet også at før en

bygde motorvei med fire felt – under forrige regjering, all ære til den – forbi Holmestrand, var det en flaskehals, der gjennomsnittsfarten var veldig lav i helgene, men ulykkesfrekvensen var veldig høy. Fart og ulykker har ikke nødvendigvis sammenheng, med mindre en også ser på kapasitet, og vi ser at dårlig kapasitet på veiene ofte skaper flere ulykker og en mer alvorlig situasjon, men også lavere gjennomsnittsfart. Derfor er vår satsing på økt vedlikehold på veiene og en stor økning i planleggingsmidler til nye motorveier en del av trafikkikkerhetstenkningen. Men det gir også en god miljøeffekt, for rapportene viser, som jeg nevnte i innledningen min også, at trafikk som flyter jevnt, har lavere energiforbruk og dermed lavere miljøbelastning enn trafikk som stamper i kø.

Vi kommer til å jobbe videre med dette. Jeg er glad for representanten Steffensens engasjement. Jeg ser fram til å høre innspillene fra Stortinget for øvrig på dette. Når det gjelder hvor en legger planfrie kryss, hvor en legger T-kryss, og hvor en legger rundkjøringer, vil planfrie kryss være noe som er naturlig ved motorveistandard, og rundkjøringer vil være naturlig på lokale veier. T-kryss vil også være i bruk mange steder i lang, lang tid, men ut fra et trafikkikkerhetsperspektiv er det faktisk en stor gevinst i å ha rundkjøringer en del steder istedenfor T-kryss. Selv om det kan bety at drivstofforbruket noen steder går litt opp, prioriterer jeg trafikkikkerhet. Men jeg er helt enig i det som var utgangspunktet for representanten Steffensens diskusjon: Det å ha rundkjøringer på hovedveier, som i dag, er ikke ønskelig.

**Eirin Sund (A) [14:12:40]:** Jeg var litt usikker når representanten Steffensen fremmet interpellasjonen, på hva det var han egentlig ville trekke fram. Jeg synes at det representanten Steffensen har gjort, er å vise at alt henger sammen med alt, for det gjør det faktisk.

Jeg betviler ikke i det hele tatt denne rapporten som visstnok har ligget i en skuff, og det som representanten Steffensen har opplevd på sin tur med lastebil, at bedre flyt i trafikken er lik mindre utslipp, altså at en bruker mindre drivstoff. Samtidig er jeg helt overbevist om – jeg tror jeg kunne ha funnet ganske mange rapporter som hadde sagt det samme – at i det området som interpellanten nå snakker om, ville et dobbeltspor f.eks. til Egersund, utslippsmessig, vært mye mer funksjonelt enn f.eks. en firefelts vei. Samtidig tror jeg at hvis vi klarer å gjøre noe med kollektivtrafikken på Nord-Jæren, vil det utslippsmessig og miljømessig bety mer.

Men nå har representanten Steffensen akkurat flyttet til Ålgård i Gjesdal kommune. Jeg har vært så heldig å få bo på Ålgård i 22 år og vært kommunepolitiker der i 16 år. Av og til har jeg spurt meg selv om hva som kommer først og sist, litt sånn høna og egget. Jeg tror at grunnen til at jeg flyttet til Ålgård, og at representanten Steffensen kan bo der nå, var at E39 gikk der. En har bygd husene og alt rundt E39, og så fikk en også noen utfordringer, for Ålgård er en ganske liten plass. En fikk utfordringer både med alle som bosatte seg der, og ikke minst med industrien og næringslivet som vokste fram, for det ble et kraftsentrum.

Jeg husker veldig godt at vi stod i disse kryssene som

før ikke var rundkjøringer, der det var stygge ulykker og mange dødsulykker som gjorde at man var nødt til å gjøre noe med situasjonen. Jeg tror at fornuften til kommunepolitikerne, men også til fagfolk i Vegvesenet, gjorde at man på det strekket klarte å gjøre det som var mulig å gjøre. Så er det sånn at kostnader betyr noe i en sånn sammenheng. Dette er, som representanten Steffensen vet, midt i et landbruksområde, så det var ikke enkelt å gjøre det på annet vis. Når jeg nå sier det jeg sier, er det fordi det veldig fort kan dras ut som at det er noen i Vegvesenet, tidligere regjeringer eller andre som ikke har klart å tenke tanken at det var lurt at veien gikk et annet sted. Men jeg er veldig glad for at der en har bygd opp tettsted rundt en hovedfartsåre, klarer en å få det til sånn noenlunde, som en har gjort på E39 på Ålgård.

Jeg er veldig enig med statsråden i at når en skal bygge nye veier, er en nødt til å bygge dem utenfor tettsteder og bysentrum. Jeg vet ikke om en må endre retningslinjene for å få det til, eller om det er mulig å gjøre det innenfor de retningslinjene en har. Jeg er også enig med statsråden i – jeg vet ikke om han sa det nå, men han har iallfall sagt det før – at av og til kan det være lokale interesser som faglig sett, veimessig, ikke får lov til å rå, og da tror jeg det er viktig at politikere sentralt setter foten ned for å være med og bestemme, når ikke fornuften og faget finner hverandre. Jeg var litt i tvil om representanten Steffensen var imot disse rundkjøringene. Jeg er glad for at de rundkjøringene finnes nå når representanten Steffensen bor der, for det var ganske hasardiøst for oss som bodde der før, når de ikke fantes. Så var det også for næringslivet i regionen, tror jeg, viktig at disse rundkjøringene kom på plass, for lastebilene til varetransport inn og ut, så bildet er litt sånn nyansert. Men det ble dratt fram en del ting i denne interpellasjonen, så om ikke annet synes jeg det er utrolig godt at Ålgård, som er en fantastisk fin plass i Gjesdal kommune, er satt på kartet, og så tror jeg også at representanten Steffensen er glad for at disse rundkjøringene faktisk finnes, for han ferdes tryggere der nå enn jeg gjorde da jeg bodde der.

**Presidenten:** Og vi vet alle nå at det er tre rundkjøringer i Ålgård!

**Helge Orten (H) [14:17:04]:** Det har vi fått med oss! Det er jo veldig fint at denne debatten går på noe mer enn antall rundkjøringer og for og imot rundkjøringer, for det er jo ikke det det handler om.

Jeg er veldig glad for at representanten Steffensen tar opp problemstillinga, for det det egentlig handler om, er kvaliteten og standarden på veinettet vårt, hvor viktig det er for både framkommelighet, miljø og sikkerhet. Veinettet vårt skal tjene mange formål. Noen veier er viktige transportåre mellom regionene våre og skal sørge for at vi får transportert varer og personer raskt, effektivt og trygt. Det er typisk europaveier og viktige riksveistrekninger. Slike veier bør utformes som det de nettopp er, viktige transportåre der veiene bygges for fart i størst mulig grad utenfor tettbygde områder og på en slik måte at trafikken ikke stopper unødige opp. Som statsråden var inne på, fart i seg selv er jo ikke for moro skyld, det er rett og slett fordi det

skal gå raskere å komme seg fra A til B. Det skal være raskere for den som pendler, eller for den som frakter varene sine, men det skal også være på en trygg måte. Så det å diskutere høyere fart synes jeg bl.a. er et veldig godt arbeidsmarkedstiltak.

Løsninga på dette, langs de viktige transportårene våre, er at vi bygger ut enten fullverdige firefeltsveier, eller at vi etablerer tilstrekkelige forbikjøringsfelt, og at vi bygger veiene våre med atskilte kjørefelt, så vi får mye tryggere og mer trafikksikre veier. På de viktigste europavei- og riksveistrekningene bør vi i størst mulig grad unngå tidsforsinkende kryssløsninger, enten det er rundkjøringer eller andre typer løsninger. Likevel finner jeg det kanskje litt vanskelig å være helt kategorisk på dette, siden en del av veinettet vårt i dag går i og rundt tettbygde strøk. Grunnen til det kan være at riksveinettet tjener flere hensikter og flere formål enn bare å være ren transportvei, men også ivaretar pendlertrafikken til og fra noen av de viktigste byene våre. Slik sett er det viktig å etablere gode avkjøringsmuligheter som i minst mulig grad sinker trafikken langs veien.

I planlegginga av nye veier har det i altfor liten grad blitt lagt vekt på å legge de nye traseene utenfor bebyggelsen. Derfor har utfordringene knyttet til kryssløsninger oppstått. Eksemplet som representanten Steffensen viser til, og som er behørig omtalt både fra presidentskapet og ellers, kan være et godt, eller kanskje dårlig, eksempel i så måte. For framtidig planlegging må vi nok i større grad legge vekt på å legge disse veiene utenfor de etablerte traseene, sørge for å unngå for mange av de tettbygde områdene og heller legge til rette for at det blir etablert gode avkjøringsmuligheter fra de nye traseene.

Så jeg er litt i tvil om det er standarder og normer, som for så vidt også representanten Sund var inne på, som er den største utfordringa, men heller om det blir gitt klare føringer både fra oss i Stortinget og fra departementet på hvordan dette skal løses gjennom framtidige både trasévalg og planleggingsprosesser.

Representanten Steffensen har reist en problemstilling som må vektas betydelig sterkere i framtidig planlegging av riksveinettet vårt. Jeg er veldig glad for at statsråden har bekreftet at han er godt i gang med å gjennomføre det arbeidet, og departementet har tatt godt tak i det. Det er betryggende.

**Roy Steffensen (FrP) [14:20:40]:** Jeg var et lite øyeblikk bekymret for om vi heller burde ha neste debattrunde på en kafé over en kopp kaffe, men det var kjekt å se at andre også tok ordet.

Når det kommer til at jeg har brukt Ålgård som eksempel, har det ingen sammenheng med at jeg nettopp har flyttet dit. Interpellasjonen ble skrevet før sommeren, før jeg bestemte meg for å flytte. Grunnen til at jeg bruker det som eksempel, er at jeg mener at det er et godt eksempel på at hovedveien burde blitt bygd utenom tettstedet, og det er et godt eksempel på at trafikken ville flyte bedre, og det ville vært bedre for miljøet om det ble bygd toplanskryss istedenfor rundkjøringer på slike veier. Men ja, jeg er kjempeglad for at det ble gjort noe med hovedveien gjennom

Ålgård, for der var det veldig mange trafikkulykker før rundkjøringen kom på plass.

Ellers tok representanten Sund opp litt mer om helheten: Hvis du satser mer på kollektiv og dobbeltspor til Egersund, ville det også være bra for miljøet. Men igjen: Vi trenger fortsatt hovedveier, og vi trenger fortsatt å få varene levert, og de går ikke på dobbeltsporet som passasjerer. Vi trenger å få varene levert rundt til butikkene med lastebiler, og de må kjøre på hovedveiene. Da er det viktig å ta en debatt om hvordan hovedveiene våre skal utformes.

Ellers vil jeg benytte anledningen til å gi ros til ministeren, som i sommer kjørte E6, og han har kjørt E39 og E18. Det at han selv fikk oppleve hvordan det var å kjøre et vogntog gjennom disse syv rundkjøringene, viser behovet for at flere politikere burde vært på befaring. Egentlig er det ganske overraskende at en samferdselsminister ikke har kjørt E6 tidligere.

Den britiske veidirektøren har laget en rapport om det samme temaet som dette. Hovedbudskapet hans var «keep the traffic moving». Det synes jeg er en god oppsummering av den debatten som har vært. Jeg skal ikke dra det så mye lenger ut, annet enn at jeg vil gi ros til Stortinget for det vedtaket som vi faktisk vil fatte i dag i saken om E39. Det er akkurat dette jeg etterspør, som jeg håper blir normalen framover, at vi lager en ny trasé som går utenom tettstedene, og hvor de tre kryssene som er på den veien, vil være toplanskryss og ikke rundkjøringer. Det vil være bra for miljøet og bra for trafikkflyten, og det vil være bra for næringslivet.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [14:23:43]:** Jeg takker interpellanten for en god diskusjon om temaet – og de andre som har bidratt; det trenger ikke alltid å være mange for å ha en god debatt. Men temaet her er veldig viktig.

Jeg skal ikke gjenta meg selv, men bare påpeke at når det gjelder bygging av motorveier og hovedveier, er signalene vi gir, at en skal legge dem utenfor byområde eller tettsted, med god skilting til aktivitet som finnes i tettstedene, slik at en ivaretar lokalt næringsliv, men at det er trafiksikkerhet og flyt i trafikken som skal være viktig.

Så vil det alltid være en diskusjon om når planfrie kryss er nødvendig, og når rundkjøring er bedre egnet, og der må vi stole på våre fagmiljøer og lokale krefter som kjenner forholdene best, og det vil også være en vurdering av trafikkmengde i framtiden.

Det er ingen tvil for meg, selv om rundkjøringer her blir sett på som et problem, at det alt i alt er et gode. Det er en måte å få veier til å krysses på, som har redusert antallet uhell betydelig, og etter mange år i USA vet jeg også at det er en kryssform som fungerer langt bedre enn fireveis stoppskilt, som er vanlig på mange amerikanske lokale veier, og som betyr veldig oppstykket kjøring.

Så er det riktig at fra vi bygde ut dobbeltspor på Jærbanen, kan det ha vært et godt miljøgrep, akkurat som bedre flyt i trafikken, og gjerne et bedre miljøgrep. Det er en del av en helhetsløsning som vi ser på for Nord-Jæren. Derfor har vi satt i gang en såkalt konseptvalgutredning for å se på forlengelse av dobbeltsporet.

Samtidig må vi ikke ende opp i den situasjonen som

forrige fylkesordfører i Rogaland, Arbeiderpartiets Tom Tvedt, skrev om i en kronikk i Stavanger Aftenblad, at vi må ikke bygge så gode veier at folk slutter å ta busen – men der han dessverre glemte å følge opp med å gi folk gode alternativer til bil. Dermed endte folk opp med fortsatt å kjøre bil på veier som ble underdimensjonert, og der kø var en konsekvens. Det er den dårligste form for by- og næringsutvikling – og miljøutvikling – som en kan ha. Derfor må en altså dimensjonere veiene riktig, samtidig som en gjør det attraktivt å reise kollektivt, enten det er med tog, buss, bybane, trikk eller T-bane, eller hva en velger. Valgene vil være lokalt avhengig.

Derfor blir en del av Nord-Jærens utfordringer også en del av det som diskuteres i bymiljøavtalene som regjeringen nå er i gang med å jobbe fram med de fire største byene. Der vil ikke nødvendigvis rundkjøringsproblematikken være sentral, den blir tatt på andre områder, men totalpakken for bedre framkommelighet i samfunnet er viktig. Forhåpentligvis vil det også bidra til at lastebiler som Roy Steffensen har kjørt, får bedre drivstofforbruk enn det han selv har reflektert over.

**Presidenten:** Debatten i sak nr. 9 er avsluttet.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Vi går da til votering over sakene på dagens kart.

#### Votering i sak nr. 1

Presidentskapet hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

l o v

om endringer i stortingsgodtgjørelsesloven  
(yrkesskade og tilbakebetaling)

I

§ 11 nytt tredje og fjerde ledd skal lyde:

*En stortingsrepresentant eller fast møtende vararepresentant skal ha gruppelevsfor sikring (ytelser ved dødsfall) tilsvarende arbeidstakere ansatt i statens tjeneste. En innkalt vararepresentant skal ha forsikring for den perioden han eller hun er innkalt for. Dette leddet gjelder også for stortingsrepresentanter som er i regjering.*

*En stortingsrepresentant eller fast møtende vararepresentant har rett til ytelser ved yrkesskade tilsvarende arbeidstakere ansatt i statens tjeneste. En innkalt vararepresentant har samme rett for den perioden han eller hun er innkalt for. Dette leddet gjelder også for stortingsrepresentanter som er i regjering.*

Ny § 11 b skal lyde:

§ 11 b Tilbakebetaling

*Dersom noen har mottatt en ytelse etter denne loven i strid med redelighet og god tro, kan beløpet kreves tilbakebetalt. En ytelse kan også kreves tilbake når mottaker, eller noen som har handlet på mottakers vegne, uaktsomt har gitt feilaktige eller mangelfulle opplysninger. Det samme*

gjelder dersom utbetalingen skyldes feil fra Stortingets side, og mottakeren burde ha forstått dette.

I andre tilfeller enn nevnt i første ledd kan det som er utbetalt for mye, kreves tilbake dersom særlige grunner gjør det rimelig. Ved vurderingen av om det foreligger særlige grunner, skal det legges vekt på blant annet hvor lang tid det er gått siden den feilaktige utbetalingen fant sted, og om vedkommende har innrettet seg i tillit til utbetalingen. Kravet om tilbakebetaling etter dette leddet er begrenset til det beløp som er i behold når vedkommende blir kjent med at utbetalingen var feilaktig.

Et beløp som blir krevd tilbake etter første eller andre ledd, kan enten dekkes ved trekk i fremtidige ytelser eller inndrives etter bestemmelsene i lov 17. juni 2005 nr. 67 om betaling og innkreving av skatte- og avgiftskrav (skattebetalingsloven). Slikt trekk avbryter foreldelsesfristen etter lov 18. mai 1979 nr. 18 om foreldelse av fordringer. Det kan kreves renter etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

Stortingets administrasjon kan av presidentskapet gis myndighet til å treffe avgjørelse i saker etter første til tredje ledd.

## II

1. Endringene i § 11 trer i kraft 1. januar 2015.
2. § 11 b trer i kraft straks.

Votering:

Presidentskapets 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 satt opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

### Votering i sak nr. 2

Presidentskapet hadde innstilt:

## I

§ 6 første ledd tredje punktum skal lyde:

Ordningen omfatter inntil to besøksreiser per berettiget person per år for representanter som bor mer enn 40 km fra Oslo.

## II

1. Forskriften trer i kraft straks.
2. Besøksreiser foretatt i perioden fra 1. juli 2014 frem til ikrafttredelse kan omfattes.

Votering:

Presidentskapets innstilling ble enstemmig bifalt.

**Presidenten:** I sakene nr. 3 og 4 foreligger det ikke noe voteringstema.

### Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

### Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 133/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av kommisjonsforordning (EU) nr. 328/2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for gods-trafikk».

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

### Votering i sak nr. 7

**Presidenten:** Under debatten har Kjell-Idar Juvik satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med lokale myndigheter om eventuelt å utvide Bypakke Bodø i stedet for kun å redusere takstene som følge av lavere beregningsteknisk rente. Det økonomiske mulighetsrommet som legges til grunn for en eventuell utvidelse av Bypakke Bodø, er differansen på de teoretiske finansieringskostnadene med en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. versus 2,8 pst.»

Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil støtte forslaget.

## Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ble med 61 mot 33 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 14.35.50)

Komiteen hadde innstilt:

## I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø). Vilråa går fram av Prop. 131 S (2013–2014) og Innst. 27 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å redusere takstane i Bypakke Bodø basert på lågare berekningsteknisk rente i tråd med føringane i proposisjonen som ligg føre. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjere endringar i innkrevingsopplegget i Bypakke Bodø frå tovegsinnkrevjing til envegsinnkrevjing og ein eventuell reduksjon i talet på bomstasjonar etter ein dialog med lokale styresmakter.
3. Stortinget samtykkjer til eit endra takst- og rabattsystem for prosjektet rv. 80 Løding–Vikan (Tverlandsbrua) i tråd med vilråa i Prop. 131 S (2013–2014).

## II

Stortinget ber regjeringa ta initiativ til at det åpnes for lokale forhandlingar med Bodø kommune om hvordan delar av det økte økonomiske handlingsrom for Bodøpakken skal benyttes, herunder utbygging av ny adkomst til Bodø havn.

**Presidenten:** Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de subsidiært vil støtte II.

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 8*

**Presidenten:** Under debatten har Ingunn Gjerstad satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa fremme en sak vedrørende E39 mellom Os og Bergen som prioriterer framkommelighet for kollektivtrafikk og bedret trafikksikkerhet uten å medføre en vekst i persontrafikken i strid med klimaforliket.»

## Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 91 mot 4 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 14.36.45)

Komiteen hadde innstilt:

## I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E39 Svevatjørn–Rådalen i Hordaland. Vilråa går fram av Prop. 134 S (2013–2014) og Innst. 37 S (2014–2015)

## II

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

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

## Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 81 mot 4 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 14.37.15)

**Presidenten:** I sak nr. 9 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 10 [14:37:29]

*Referat*

1. (75) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Vegar Solhjell og Trygve Slagsvold Vedum om forbud mot omsetning av de genmodifiserte maislinjene T25 og NK603 (Dokument 8:30 S (2014–2015))
2. (76) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Rigmor Andersen Eide og Marit Arnstad om en klimalov (Dokument 8:32 S (2014–2015))  
Enst.: Nr. 1 og 2 sendes energi- og miljøkomiteen.
3. (77) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Breivik, Trine Skei Grande, Abid Q. Raja og Ola Elvestuen om å gjere barnevernloven til en rettighetslov (Dokument 8:31 S (2014–2015))  
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
4. (78) Fullmakt til å ta opp statslån o.a. (Prop. 17 S (2014–2015))  
Enst.: Sendes finanskomiteen.

5. (79) Endringer i tannhelsetjenesteloven (tiltak for å unngå krysssubsidiering) (Prop. 16 L (2014–2015))
6. (80) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjersti Toppe og Gerd Eli Berge om å innføre krav om innholdsmerking av alkoholholdig drikk (Dokument 8:29 S (2014–2015))  
Enst.: Nr. 5 og 6 sendes helse- og omsorgskomiteen.
7. (81) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Hjemdal, Rigmor Andersen Eide, Geir

Jørgen Bekkevold og Geir S. Toskedal om tiltak for å styrke norsk industri (Dokument 8:28 S (2014–2015))

Enst.: Sendes næringskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for energi- og miljøkomiteen til uttalelse før innstilling avgis.

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

Møtet hevet kl. 14.39.

---