

**Møte torsdag den 5. mars 2015 kl. 10**

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 52):

1. Utenriksministerens utenrikspolitiske redegjørelse
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014 av 16. mai 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009 om felles regler om yrkes- og markedsadgang for person- og godstransport på veg (Innst. 132 S (2014–2015), jf. Prop. 8 S (2014–2015))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud (Innst. 168 S (2014–2015), jf. Prop. 49 S (2014–2015))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold (Innst. 169 S (2014–2015), jf. Prop. 50 S (2014–2015))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy) (Innst. 170 L (2014–2015), jf. Prop. 45 L (2014–2015))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jenny Klinge, Gerd Eli Berge og Heidi Greni om etablering av overvakingskamera på alle køyrbare norske grenseovergangar (Innst. 171 S (2014–2015), jf. Dokument 8:23 S (2014–2015))
7. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Fredric Holen Bjørdal, Dag Terje Andersen, Anette Trettebergstuen, Lise Christoffersen og Sonja Mandt om eit tryggare arbeidsmiljø for arbeidstakarar i valds- og trugsmålutsette yrke (Innst. 174 S (2014–2015), jf. Dokument 8:25 S (2014–2015))
8. Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om gjennomgang av ordninga med supplerande stønad til personar over 67 år med kort butid i Noreg (Innst. 180 S (2014–2015), jf. Meld. St. 9 (2014–2015))
9. Referat

**Presidenten:** Det foreligger fem permisjonssøknader:

- fra representanten Jørund *Rytman* om velferdspermisjon i dagene 5. og 6. mars
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Jorodd *Asphjell* den 5. mars
- fra representanten Jørund *Rytman* om foreldrepermisjon i tiden fra og med 9. mars til og med 9. april
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Hege Haukeland *Liadal* i tiden fra og

- med 9. mars til og med 12. mars for å delta i FNs 59. kvinnekommisjonsmøte i New York
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Martin *Kolberg* fra og med 11. mars og inntil videre

Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Rogaland fylke, Øystein Langholm *Hansen*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget i dagene 11. og 12. mars under representanten Hege Haukeland *Liadal*s permisjon, av velferdsgrunner.Fra første vararepresentant for Buskerud fylke, Laila *Gustavsen*, foreligger søknad om fritak for å møte i Stortinget under representanten Martin *Kolberg*s permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Disse søknader behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
  - For Buskerud fylke: Anne *Sandum* 11. mars og inntil videre og Tone Heimdal *Brataas* 5. mars og 9. mars–9. april
  - For Rogaland fylke: Øystein Langholm *Hansen* 9. og 10. mars og Unn Therese *Omdal* 11. og 12. mars
  - For Sør-Trøndelag fylke: Audun *Otterstad* 5. mars.

**Presidenten:** Tone Heimdal *Brataas* og Audun *Otterstad* er til stede og vil ta sete.*Valg av settepresident***Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Hans Andreas Limi.

– Andre forslag foreligger ikke, og Hans Andreas Limi anses enstemmig valgt som settepresident for dagens møte.

Representanten Kari Henriksen vil fremsette et representantforslag.

**Kari Henriksen (A) [10:04:27]:** Jeg har den glede å framsette et representantforslag fra stortingsrepresentantene Helga Pedersen, Hege Haukeland *Liadal*, Arild Grande, Stine Renate Håheim og meg selv om tryggere bolighandel.**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

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

Sak nr. 1 [10:04:56]

*Utenriksministerens utenrikspolitiske redegjørelse*

**Utenriksminister Børge Brende [10:05:33]:** Aldri før har så mange av klodens borgere nytt så godt av så mye velstand og samarbeid. Verdenshandelen er åttedoblet siden 1970, og antallet ekstremt fattige er halvert. Flere lærer å lese og skrive og er sikret god helse. Men kriseåret 2014 viser at utviklingen ikke er lineær. Vi kan ikke ta fortsatt fremgang for gitt. Russlands brudd på folkeretten og destabilisering av Ukraina sprer usikkerhet gjennom hele Europa. Terroren har nylig rammet i hjertet av Europa, i Paris og i København. ISIL og andre ekstremisters brutalitet sjokkerer oss alle. Ikke siden annen verdenskrig har så mange mennesker vært på flukt.

Konflikter i Midtøsten var bakteppe for den høynede beredskapen mot terror her hjemme i fjor sommer. Migrasjon og menneskesmugling over Middelhavet til Europa utfordrer EUs og vår felles yttergrense. Utenrikspolitikk blir innenrikspolitikk. Det fordrer en samlet og effektiv respons.

Utenrikspolitikkenes fremste mål er å sikre og fremme norske interesser – våre verdier, vår sikkerhet og vår velferd. Jo mer alvorlige trusler vi står overfor, desto viktigere er det å prioritere og konsentrere vår innsats om de sentrale oppgavene. Vi må forankre politikken i de grunnleggende verdiene vi deler med allierte og samarbeidspartnere globalt. Vi må mobilisere for å unngå at tiår med fremgang for demokrati, menneskerettigheter, frihandel og internasjonalt samarbeid drives tilbake. Vi må bli bedre til å håndtere det uforutsigbare. Det handler om slitestyrke, om å bygge det norske samfunnets fleksibilitet, utholdenhet og motstandskraft i møte med raske endringer.

Dagens redegjørelse speiler utenrikspolitikkenes to sider – på den ene siden den løpende håndteringen av en krevende internasjonal situasjon, hvor andre aktører, både statlige og ikke-statlige, legger føringer og fordrer rask respons og handling fra norske myndigheter, på den andre siden å forankre utenrikspolitikken i felles verdier, utvikle ny politikk i møte med nye utfordringer og formidle tydelig hjemme og ute hva vi står for, og hva som er våre interesser, prioriteringer og verdier. Vi må være i forkant, sette dagsorden, anvende hele spekteret av utenrikspolitiske virkemidler.

Jeg konsentrerer årets redegjørelse om fem tematiske hovedlinjer:

- sikkerhet
- verdigrunnet
- økonomi
- fred, utvikling og humanitær politikk
- klima

Dette er de utenrikspolitiske hovedlinjene. Langs hver av disse linjene arbeider vi systematisk for å fremme norske interesser og verdier.

Den første hovedlinjen i vår utenrikspolitikk handler om Norges sikkerhet, om å forebygge krig og fremvekst av andre trusler mot Norge og norske interesser. I dagens alvorlige situasjon er det viktig å minne om hvor mye vi har oppnådd de siste tiårene, og at vi står sammen med våre allierte. Utviklingen i retning av økt handel, velferd og samarbeid har gjort oss tryggere.

På ruinene av to ødeleggende verdenskriger ble det reist

en arkitektur som sikret fred og velstand på et kontinent som tidligere var preget av krig og rivalisering. NATO og det europeiske prosjektet som ble til EU, ryddet vei og gjorde fiender til venner. Det transatlantiske forholdet forblir en helt sentral prioritering og premisseleverandør for norsk utenriks- og sikkerhetspolitikk. USA er fortsatt den dominerende globale aktøren politisk, økonomisk og militært. Amerikansk engasjement forblir en forutsetning for fremdrift i en rekke internasjonale spørsmål av stor betydning for Norge.

Den politiske, økonomiske og ikke minst den sikkerhetsmessige utviklingen i våre nærområder gir grunn til alvorlig bekymring. Russland har brutt folkeretten og forårsaker krigshandlinger i Europa. I konflikten som utspiller seg i Ukraina, ser vi at vårt naboland setter selve bærebjelken i den internasjonale rettsordenen under press. Russland har ikke bare forsøkt å flytte Ukrainas grenser, men hindrer også landet i å forme sin egen fremtid. Det handler i ytterste konsekvens om Ukrainas rett til selvbestemmelse. Derfor handler konflikten ikke bare om Ukraina, men om Russlands manglende respekt for andre stater og internasjonale spilleregler. Russisk militær maktbruk og det økte spenningsnivået mellom Russland og europeiske land har endret forutsetningene for vår sikkerhet. Flere av NATOs medlemsland oppfatter Russland som en trussel. Økt og endret russisk militær aktivitet i NATOs nærområder fører til økt usikkerhet, og med det mulighet for misforståelser og uønsket eskalering.

Russlands opptreden i Ukraina gir grunn til dyp bekymring. Helt siden begynnelsen av krisen i Ukraina har Norge stått sammen med EU, USA og andre likesinnede land i reaksjonene mot Russlands brudd på folkeretten. Norge kan ikke stå alene når vårt naboland undergraver europeisk sikkerhet og skaper en farlig situasjon i våre nærområder. Vi må reagere når grunnleggende prinsipper i folkeretten brytes. De restriktive tiltakene mot Russland er nødvendige som reaksjon på Russlands brudd på grunnleggende internasjonale spilleregler. Bred internasjonal tilslutning gir tiltakene legitimitet og gjør dem mer effektive. Det er Russland som har brutt folkeretten, og det påligger nå Russland et tungt ansvar for å unngå ytterligere tilspissing av situasjonen. Men vi må forvente noe mer, at Russland vender tilbake til folkeretten og de grunnleggende reglene for internasjonalt samkvem. Dessverre ser vi hittil ingen tegn til at Russland endrer sin politikk.

Det er positivt at partene i Ukraina-konflikten ser ut til å ha iverksatt delvis tilbaketrekking av tunge våpen i henhold til den nye Minsk-avtalen fra 12. februar, og at kamphandlingene den siste tiden har avtatt. Samtidig anses våpenhvilen som skjør, og vi må være forberedt på ny eskalering og voldshandlinger. Det er ingen grunn til å tro at Russland anser sine mål for å være nådd. Deres overordnede mål forventes å være uendret: å hindre Ukraina i å lykkes med sin målsetting om europeisk integrasjon, og at Russland fortsatt skal kunne ha en innflytelse over Ukraina som sikrer russiske interesser.

Et viktig svar på Russlands aggresjon er å bidra til at Ukraina kan lykkes. Statsminister Solberg lanserte i Kiev

i november 2014 en omfattende norsk pakke med støtte til viktige samfunnssektorer.

Lenger sør sjokkerer herjingene til ekstremister som ISIL, Al Qaida og Boko Haram en hel verden. Skulle terrorister få langvarig kontroll over større landområder, vil det representere en hittil ukjent og uforutsigbar trussel, også for Norge. ISIL kan bare bekjempes med et bredt sett av politiske, militære, ideologiske og økonomiske virkemidler. Norge bidrar på samtlige av disse områdene. Det har gitt oss en viktig plass ved bordet når USA og sentrale arabiske, europeiske og øvrige land samles for å planlegge kampen mot ISIL og andre terrorbevegelser. De enorme humanitære lidelsene i kjølvannet av konfliktene i regionen tilsier også massiv humanitær innsats. Norge er blant de største bidragsyterne til sivilbefolkningen i Irak, Syria og regionen for øvrig. Regjeringen har besluttet å bidra med opptil 120 militære instruktører for kapasitetsbygging i kampen mot ISIL i Irak.

Det nye trusselbildet maner til handling. Regjeringen vil styrke NATO-samarbeidet og vårt nasjonale forsvar. Alliansesolidaritet er en grunnleggende forutsetning for norsk sikkerhet. Skal vi kunne forvente at allierte stiller opp for oss, må vi stille opp for dem. Det er derfor i vår interesse å bidra til internasjonale operasjoner. Norge må være med og utforme politikken og bidra til kollektivt forsvar, krisehåndtering og sikkerhet gjennom samarbeid. Vi bygger sikkerhet, vi trygger Norge, i nært samarbeid med våre allierte og samarbeidspartnere. Siste års utvikling har vist at behovene for hurtig reaksjonsevne er helt avgjørende. Norge bidrar til de viktige tilpasningene besluttet under NATO-toppmøtet i Wales sist september. Man utvikler bl.a. en ny styrke med vesentlig raskere reaksjonsevne enn tidligere som skal kunne følges opp av forsterkningsstyrker. Den vil være et viktig og synlig bidrag til å styrke troverdigheten til det kollektive forsvaret.

Regjeringen vil styrke innsatsen mot nye globale sikkerhetsutfordringer. En egen stortingsmelding er under utarbeidelse. Den analyserer følgende alvorlige trusler: nye utfordringer i det digitale rommet, internasjonal terrorisme, organisert kriminalitet, smugling og piratvirksomhet. Globale sikkerhetsutfordringer er komplekse og i rask utvikling. De oppstår gjerne i sårbare stater som ikke evner å bekjempe dem. Det er viktig med en langsiktig og helhetlig tilnærming. Dette er også en stadig viktigere del av vår utviklingspolitikk.

Vi trygger også Norge ved å bidra til internasjonale og regionale aktørers evne til konfliktløsning. Jeg vil fremheve den økende betydningen av det nordiske og nordisk-baltiske samarbeidet. Østersjø-regionens økte sikkerhetspolitiske betydning overfor Russland gjør nordisk og nordisk-baltisk samarbeid enda mer relevant.

Nordområdene er viktige for Norge og viktige for verden. Vår tilstedeværelse og aktivitet i nordområdene styrker Norges posisjon internasjonalt som en ansvarlig arktisk nasjon. I nord har vi vitale norske interesser å ivareta. Det handler om klima og miljø, tilgang til nye naturressurser og handelsveier og sikkerhet og stabilitet i våre nærområder. Det er avgjørende at et rettslig og institusjonelt rammeverk for Arktis opprettholdes og respekteres. Respekt

for havretten og internasjonalt samarbeid fremmer stabilitet og forutsigbarhet. Det er viktig for å kunne bevare lav spenning i regionen.

Vi ønsker et godt og konstruktivt forhold til Russland. Vi viderefører samarbeidet med Russland på viktige områder. Det betyr fortsatt deltakelse av Russland i Arktisk råd, Barentssamarbeidet og andre fora. Og det betyr at vi må samarbeide om saker der vi har sterke egne interesser: fiskeriforvaltning, atomsikkerhet, miljø og sikkerhetssamarbeid i arktiske kyst- og havområder. Folk-til-folk-samarbeidet som er bygd opp på tvers av grensen mellom Norge og Russland, vil fortsatt støttes. Det skal ikke stå på Norge. Vi ønsker å bevare møteplasser med Russland i nord. Samtidig må vi erkjenne at de endringene vi ser i Russland, får betydning for Norges forhold til landet. Godt og dypt samarbeid forutsetter gjensidig respekt for grunnleggende spilleregler og for demokratiske verdier. Derfor er forsvarssamarbeidet satt på vent.

Vi følger nøye med på militære prioriteringer på russisk side. Forsvarets tilstedeværelse og aktivitet er en sentral del av regjeringens satsing i nord. Selv om faren for en alvorlig krise fortsatt må anses som liten, er det avgjørende at vi er årvåkne, har god situasjonsforståelse og høy operativ evne.

Russiske myndigheters økte press mot menneskerettigheter og demokratiske rettigheter, økt kontroll og undertrykking fjerner Russland fra vårt felles europeiske verdigrunnlag. Det er trist å måtte konstatere at drapet på Boris Nemtsov finner sted i en atmosfære i russisk politikk og samfunnsliv der det blir stadig vanskeligere å stå frem med selvstendige og kritiske standpunkter.

Vi må vite hva vi står for, for å vite i hvilken retning vi skal gå. Derfor er vår andre hovedlinje å styrke verdigrunnlaget. Demokrati, menneskerettigheter, bærekraftig utvikling og en internasjonal rettsorden ligger til grunn for vår utenriks- og utviklingspolitikk. Er det noe historien har lært oss, er det at vi ikke kan ta grunnleggende og universelle verdier og normer for gitt. De er hardt tilkjempet og må stadig forsvares. Det siste året er vi igjen blitt minnet om dette.

Terrorangrepene i Paris og København var direkte angrep mot det frie ordet, retten til å mene annerledes, til å utfordre makten. De var forsøk på å skremme oss til stillhet. Vi vil aldri akseptere det. Ytringsfriheten er kjernen i ethvert demokrati. Like kompromissløse skal vi være i møte med antisemittisme og all form for rasisme. Vi må være tydelige: Terrorgruppene ISIL og Boko Harams anslag mot trosfrihet og annerledes tenkende er anslag mot grunnleggende verdier.

Vi har oppnådd mye på menneskerettighetsområdet, men det er dessverre et økende gap mellom forpliktelser og etterlevelse av menneskerettighetene i praksis. Allianser av land fremholder tradisjonelle verdier og religiøse dogmer for å begrense enkeltindividers rettigheter. De viser til prinsipper om nasjonal suverenitet og ikke-innblanding. Dette kan vi ikke akseptere. Det er mot dette bakteppet vi nylig la frem den første stortingsmeldingen om menneskerettigheter på 15 år. Meldingen skal bidra til å fremme de grunnleggende verdiene. Dette er verdier som define-

rer hvem vi er, og hva vi er villige til å kjempe for. Ytringsfrihet står sentralt i meldingen. Utenriksdepartementet har satt i gang arbeidet med en ny strategi for fremme av ytringsfrihet, pressefrihet og uavhengige medier.

Respekt for menneskerettighetene gir trygge rammer for utvikling og vekst. Betydningen for Norge av en allmenn respekt for og etterlevelse av felles verdier og normer kan knapt overvurderes. Vår sikkerhet og velstand bygger på dette. Den bygger på at rett skal gå foran makt.

I arbeidet for en slik verdensorden står FN sentralt. Sikkerhetsrådet er FNs øverste organ for internasjonal fred og sikkerhet. Vi intensiverer nå vårt arbeid for at Norge skal få plass i FNs sikkerhetsråd i 2021–2022. Dette er et ledd i en langsiktig politikk for å ivareta våre strategiske interesser i FN.

FN fyller i år 70 år og må stadig tilpasses en verden i endring. Vi bygger på tidligere regjeringers arbeid med FN-spørsmål. Utenriksdepartementet lanserte nettopp et nytt prosjekt som skal arbeide for mer effektive multilaterale institusjoner. Arbeidet med en FN-reform vil spilles inn i viktige FN-prosesser utover i 2015, der Norge har sentrale roller: finansiering for utvikling med toppmøte i Addis Abeba i juli, overgang fra tusenårsmålene til vedtak om nye bærekraftsmål i september og klimatoppmøtet i desember.

2015 er et spesielt viktig utviklingsår. Tiden fremover blir en test på hvordan FN og de andre byggesteinene i det multilaterale systemet – Verdensbanken, Det internasjonale pengefondet, Verdens handelsorganisasjon og de regionale utviklingsbankene – greier å trekke sammen, og ikke minst en test på om vi lykkes med krafttak for nasjonal ressursmobilisering, privat sektor-utvikling og jobbskaping i utviklingsland.

Å fremme norske økonomiske interesser er den tredje hovedlinjen i regjeringens utenrikspolitikk. Det betyr at vi skal sikre velstand og vekst, med gode rammevilkår for en økonomi som er sterkt eksponert mot utviklingen i internasjonal politikk og økonomi. Utgangspunktet er godt. Norge har en solid økonomi, høy velferd, god omstillingsevne og gode rammevilkår for næringslivet. Utenrikspolitikken sentrale bidrag til norsk økonomi, og til næringslivet, forblir innsatsen for å sikre like og rettferdige spilleregler innenfor rammene av en åpen global økonomi.

Det multilaterale handelssystemet er av særskilt betydning for Norge. Verdens handelsorganisasjon, WTO, supplert av EØS og EFTAs frihandelsavtaler, utgjør bærebjelken i norsk handelspolitikk. Det er en utfordring for Norge at WTO som forhandlingsforum sliter. I skyggen av manglende fremgang i Doha-runden i WTO har viktige handelspartnere gått sammen om å forhandle frem alternativer i mega-avtalene mellom USA og EU over Atlanteren, TTIP, og mellom USA, Japan og ti andre land rundt Stillehavet, TPP. Det er positivt med økt integrering mellom våre nære partnere i EU og USA. Samtidig betyr denne utviklingen nye utfordringer og en ny konkurransesituasjon for norsk næringsliv. Regjeringen arbeider aktivt med å ivareta norske interesser i lys av disse forhandlingene både i Brussel og i Washington.

Avslutningen av de globale handelsforhandlingene

– Doha-runden – i WTO blir mot dette bakteppet en viktig sak for regjeringen. Med dagens utfordringer er det trolig viktigere å oppnå et samlet resultat som sikrer det regelbaserte multilaterale systemet, enn konkrete enkeltelementer. En avslutning av Doha-runden vil virke som en økonomisk katalysator for Norge og verden og bidra til vekst og jobbskaping.

Vi gjennomfører et taktskifte for norsk næringsliv. Vi satser på konkurransekraft, kunnskap og innovasjon. Utenriktjenestens innsats skal innrettes deretter. Utenriktjenesten skal være en relevant dialogpartner for næringslivet og for våre fremste kunnskapsmiljøer. Norge skal profileres som attraktivt for kloke hoder, talenter og investeringer.

EU er Norges økonomiske hjemmemarked. Norsk næringsliv skal merke – og merker – at regjeringen snur hver stein for å sikre gode rammevilkår for handel og investeringer i EU-land. Det er svært viktig for oss at Europa lykkes i å få fart på økonomien.

Norskbasert næringsliv er på full fart inn i nye, mer krevende markeder. Vi vil styrke utenriktjenestens rådgivning til norsk næringsliv om korrupsjon, menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og klima og miljø. Dette skal være en integrert del av arbeidet med næringsfremme ved utenriksstasjonene.

Mer enn tre fjerdedeler av norske eksportinntekter kommer fra hav- og kystbasert økonomisk virksomhet. Vi har levd på og av havet i mer enn tusen år, og det er her fremtiden ligger – i olje og gass, oljeserviceindustrien, fisk og havbruk og shipping. Marine og maritime næringer er blant våre fremste merkevarer internasjonalt.

Regjeringens nordområdesatsing, med vekt på næringsutvikling og en tettere kobling mellom kunnskap og næring, står sentralt. Vårt mål er å utvikle Nord-Norge til å bli en av Norges mest skapende og innovative regioner.

Arbeidet for fred, utvikling og avhjelping av humanitær nød er den fjerde hovedlinjen i vår utenrikspolitikk. Norges sterke engasjement på området, over tid og på tvers av mange ulike regjeringer, er en betydelig kvalitet ved norsk politikk. Den er sterkt forankret og har sin primære begrunnelse i felles verdier og det humanitære imperativet. Samtidig ser vi at en aktiv politikk på disse områdene styrker norske interesser. Vi ser hvordan virkningen av konflikt og krig i andre regioner sprer seg til Europa og Norge. Å motvirke og forebygge konflikt i disse regionene er norsk interessepolitikk. En vellykket utviklingsinnsats gir grobunn for en raskt voksende globalisert middelklasse som etterspør norske varer og tjenester. En klimabevisst utviklingspolitikk reduserer utslipp til klodens beste. En effektiv engasjementspolitikk åpner dører hos viktige aktører globalt og gir Norge en positiv synlighet som betyr mye i arbeidet for å fremme norske interesser.

Siden 1990 er andelen ekstremt fattige i verden redusert med to tredjedeler. Dette er en formidabel prestasjon, først og fremst av mennesker, næringsliv og regjering i landene selv. Jeg vil i dag fremheve noen sentrale prioriteringer innenfor den fjerde hovedlinjen: humanitær innsats, utdanning, helse, jobbskaping og arbeid for å forebygge konflikt og bidra til fred og forsoning i utsatte områder.

FN og Den internasjonale Røde Kors-komiteen har i

2015 lansert sine største humanitære appeller noensinne. De humanitære behovene har økt voldsomt, men den globale responsen har ikke vært tilstrekkelig. Regjeringen har derfor økt de humanitære budsjettene kraftig de siste to årene. For å kunne håndtere de mange og langvarige humanitære krisene trenger vi å tenke nytt omkring finansiering og hvordan vi bruker våre samlede ressurser. Vi må styrke samspillet mellom humanitær og langsiktig utviklingsinnsats. Utviklingsaktører må tidligere inn i kriser for å sikre utvikling, bærekraft og en fremtid for befolkningen ut over det livreddende arbeidet.

Utdanning i krise og konflikt er viktig i oppfølgingen av utdanningsmeldingen fra i fjor. Norsk humanitær bistand til utdanning var på over 200 mill. kr i 2014, og vi skal øke den videre. Beskyttelse av skoler og universiteter mot militær bruk i krig og konflikt er et annet viktig område i vår humanitære innsats. Det arbeides med retningslinjer for å sikre barn og unge beskyttelse og fortsatt skolegang, selv i krigssituasjoner. En ny oversikt fra Verdensbanken viser at bankens mottakerland prioriterer utdanning høyest. Det er ikke tilfeldig. Uten utdanning og uten kvalitet i utdanningen kan ikke landene bygge kompetansen som er nødvendig for å skape jobber og tilrettelegge for økonomisk vekst.

Norge går foran for å løfte utdanning – især for jenter – på den globale utviklingsagendaen. I januar lanserte vi et resultatbasert fond sammen med Verdensbanken. Det er et tiltak blant flere som vi håper vil bidra til å snu en nærmest uforståelig nedadgående trend i giverlandenes utdanningsbistand. Og vi vil gjøre mer: tenke nytt, ta nye initiativ og ha fokus på resultater. Det nytter ikke bare å gjøre mer av det samme. Vi skal doble innsatsen for utdanning – ikke bare i bistandsbudsjettet, men i en samlet utenriks- og utviklingspolitisk satsing som trekker andre med i et løft som monner. I sommer arrangerer vi en global høynivåkonferanse for å mobilisere mange land og partnere til å være med på dette løftet. Skal vi lykkes i den langvarige kampen mot voldelig ekstremisme, er det avgjørende å bidra langs de spor der det arbeides med de underliggende faktorene som gir grobunn for slike bevegelser. Utdanning spiller en nøkkelrolle i dette bildet.

God helse er som utdanning en forutsetning for økonomisk vekst. Vi bygger på den forrige regjeringens gode innsats for global helse som har gitt Norge en internasjonal lederrolle. Til tross for fremgang vil tusenårsmålene på helseområdet ikke bli oppfylt. Det er viktig at vi bidrar med konkrete planer og finansiering for å videreføre disse målene også etter 2015. Vaksinealliansen Gavi og Det globale fondet for bekjempelse av aids, tuberkulose og malaria er flaggskip.

Ebolautbruddet i Vest-Afrika minner oss om koblingene mellom helse og sikkerhet. Norge har i arbeidet mot ebola bidratt til å redde liv. Krisen viser hvor viktig det er at land har solide og tilpassningsdyktige helsesystemer. Verdens helseorganisasjons evne til å håndtere kriser bør styrkes. Statsministeren har nylig sammen med Tysklands forbundskansler Angela Merkel og Ghanas president Mahama bedt FNs generalsekretær om å gjennomføre en eva-

luering av det internasjonale samfunnets innsats i kampen mot ebola.

Tilgang på arbeid er en nøkkelfaktor i bekjempelse av fattigdom. Dette er sentralt i en ny melding om næringsutvikling og samarbeid med privat sektor i utviklingspolitikken som er under utarbeidelse. Verdensbanken anslår at det er behov for tre millioner nye arbeidsplasser hver måned de neste 15 årene. I utviklingsland er ni av ti arbeidsplasser i privat sektor. Inntekt fra lønnet arbeid er mye viktigere enn andre typer pengeoverføringer for å redusere fattigdom. Derfor er jobbskaping et sentralt element i regjeringens støtte til næringsutvikling i utviklingsland.

Mange av dagens globale sikkerhetstrusler er symptomer på uløste politiske utfordringer. Resultatet er vold og at stater mister kontroll over territorium og grenser. Utfordringen vår er ikke bare å lindre symptomene, men å bidra til endring av noen av de underliggende årsaksforholdene. Vårt engasjement innen fred og forsoning har dette som utgangspunkt. Vi bidrar i Asia, Afrika og Latin-Amerika. Flere steder har Norge en særskilt rolle som tilrettelegger. Dette gjelder bl.a. den væpnede konflikten i Colombia, der Norge har en nøkkelrolle i fredsprosessen sammen med Cuba. Konflikten har vart i over 50 år og har ført til omfattende humanitære lidelser. Over fem millioner mennesker er internt fordrevne, og mer enn 200 000 er drept som følge av konflikten.

I februar lanserte regjeringen en ny handlingsplan for kvinner, fred og sikkerhet. Dette er en sentral del av norsk utenrikspolitikk.

Konflikten i Sør-Sudan er inne i sin 15. måned. Faren for hungersnød er overhengende mens millioner av mennesker er på flukt og tusenvis av menneskeliv har gått tapt i kamphandlinger. Partene i konflikten har så langt latt maktbegjær og særinteresser gå foran befolkningens behov. Målet med de pågående forhandlingene er å oppnå enighet om maktfordeling og en overgangsregjering innen i dag, 5. mars. Dersom partene ikke benytter denne sjansen, står FNs sikkerhetsråd klar til å innføre sanksjoner mot de ansvarlige partene i konflikten. Vi vil også vurdere innretningen og omfanget av norsk engasjement i Sør-Sudan dersom partene ikke kommer frem til en bærekraftig fredsavtale.

Det er et prekært behov for en politisk løsning for å få slutt på volden i Syria. Det finnes ingen militær løsning som er god for Syrias befolkning. Fra norsk side støtter vi aktivt opp om fredsinitiativene til FNs spesialutsending, Staffan de Mistura. FN er fortsatt den eneste aktøren med allment akseptert mandat til å bringe partene sammen. Norge er en stor humanitær bidragsyter. Totalt bevilget Norge om lag 936 mill. kr til Syria-krisen i 2014, inklusiv humanitær bistand, nabolandsstøtte og uttransportering av kjemiske våpen. Vi planlegger for en betydelig innsats i 2015.

ISILs bortføring av mer enn 200 assyriske kristne i Syria sist uke var en grufull påminnelse om den utsatte situasjonen for religiøse minoriteter i regionen. Religiøs pluralisme er en sentral del av Midtøstens historie og kultur. Norge vil fortsette å bekjempe religiøs ekstremisme og støtte opp om minoritetenes rettigheter.

I Irak har statsminister al-Abadi fått på plass en mer inkluderende regjering enn forgjengeren al-Maliki. Det er positivt. Likevel gjenstår det mye før irakiske sunnier, kurdere og sjiaer opplever at de alle er del av et felles irakisk fremtidsprosjekt. Fra norsk side bidrar vi med betydelig humanitærbistand i tillegg til det militære bidraget jeg har nevnt tidligere.

I tomrommet etter at forhandlingene falt sammen, drev Gaza-krigen i fjor sommer Israel og Palestina enda lenger fra hverandre. Sivile er påført enorme lidelser. Den palestinske økonomien faller enda dypere. Det haster at partene finner tilbake til en politisk prosess. De utestående spørsmålene kan bare løses ved forhandlingsbordet. Den mest sentrale oppgaven for Norge er å lede det internasjonale giverlandssamarbeidet, AHLIC. Uten økonomisk grunnlag for det palestinske selvstyret vil bunnen falle ut under den politiske prosessen. Den rollen Norge her spiller, er også viktig for å få forhandlingene i gang igjen. Uten en avslutning av okkupasjonen kan ingen av utfordringene løses og grunnen legges for fredelig sameksistens.

Den femte hovedlinjen i regjeringens utenrikspolitikk er å styrke utenrikspolitikken bidrag i innsatsen mot klimaendringene. Om klimagassutslippene ikke reduseres kraftig i de kommende årene, vil togradersmålet bli svært vanskelig å nå. Klimaendringene vil bli enda mer dramatiske. Vi ser allerede tydelige konsekvenser i form av økte skader fra ekstremvær, nedbør og flom, skjerpet konkurranse om fiskeressursene, tap av naturmangfold, mangel på mat og vann, økte helseproblemer, redusert økonomisk vekst og økte forskjeller. Der det ikke er mulig å leve, tvinges flere mennesker på flukt, og risikoen for konflikter øker.

Regjeringen fører en offensiv klimapolitikk. Målsettingen er minst 40 pst. reduksjon av utslipp i 2030 sammenlignet med 1990. Store utslippskutt krever en global omstilling. Alle land må bidra, og utslippene må reduseres på en kostnadseffektiv måte. Norge må gjøre en betydelig jobb hjemme, men vi må også bidra med våre ressurser og vår kompetanse utenfor våre grenser. Her har utenrikspolitikken en viktig rolle. Vi øker nå innsatsen for en effektiv klimatilpasning – mot tørke, flom og ekstremvær, og gjennom dette forebygge eller redusere klimarelaterte naturkatastrofer.

Utenrikspolitikken betydning i klimapolitikken aktualiseres med regjeringens beslutning om dialog med EU for å inngå i EUs klimamål på minst 40 pst. En slik nyvinning i overordnet norsk klimastrategi gir spennende muligheter for et intensivt klimasamarbeid med EU, EU-land, næringsliv og forskningsmiljøene i Europa. Jeg har innledet et samarbeid med min franske kollega Laurent Fabius, som leder arbeidet frem mot Paris-konferansen, COP 21, i desember. Om to uker arrangerer vi et felles kollokvium om utenrikspolitikk og klima i Paris. Betydningen av Arktis i klimasammenheng er et viktig tema i det norsk-franske klimasamarbeidet.

En global, ambisiøs og effektiv klimaavtale er absolutt nødvendig. Men vi må også handle her og nå. Norge bidrar aktivt med strategisk bruk av klimafinansiering gjennom Det grønne klimafondet og andre multilaterale og

bilaterale kanaler, gjennom fortsatt høy prioritet til det norske skoginitiativet, gjennom støtte til økt bruk av fornybar energi i utviklingsland og til utfasing av subsidier til fossile brensler. Vi gjennomfører globale prosjekter for å redusere fakling fra olje- og gassproduksjon og metanlekkasjer fra olje- og gassproduksjon. Vi fremmer internasjonalisering av norsk klimateknologi og grønn vekst. Vi gjennomfører tiltak rettet mot kortlivede klimaforurenserer som metan, HFK og sot. Vi investerer i tilpasning til klimaendringer, herunder katastrofeberedskap og matsikkerhet. Vi deltar i forhandlinger mellom sentrale WTO-medlemmer om nulltoll på utvalgte miljøvarer med positiv klimaeffekt.

Klimatrusselen er en av våre aller største utfordringer. Som energi- og naturressursnasjon har Norge mye å bidra med i den globale kampen mot klimaendringene. Samtidig står vi overfor åpenbare behov for omstilling av norsk økonomi og samfunn. Vi må være dyktige til å se inn i fremtiden, til å forstå rammevilkår og handlingsrom for Norge. Vi må ligge i forskningsfronten på ny teknologi og skape gode rammebetingelser for en miljø- og klimavennlig utvikling.

Jeg har tegnet et alvorlig bilde av utviklingen i verden og utfordringene for Norge fremover. Men situasjonen er på ingen måte helsvart. Vi har mye å bygge på – sterke tradisjoner og allianser, et robust verdigrunnlag og mange effektive virkemidler. Vi må beholde roen og troen på det vi er som samfunn, det vi står for, og de internasjonale institusjonene som er med og sikrer vår fremtid.

Vi lever i en geopolitisk brytningstid. Makt og velstand flyttes østover og sørover i verden. Det utfordrer, men gir også nye muligheter. Vi er langt unna den kalde krigens konfrontasjon mellom supermakter. Til tross for spenninger mellom Kina og USA har de begge en klar gjensidig interesse av at de lykkes økonomisk, politisk og sikkerhetsmessig. Klimasamarbeidet mellom USA og Kina har gitt nytt håp frem mot toppmøtet i Paris.

Utviklingen i Kina og i fremvoksende økonomier for øvrig er viktig for Norge – politisk, økonomisk og i innsatsen for å løse globale miljø- og klimaproblemer.

Arbeidet med å forbedre de bilaterale relasjonene med Kina har prioritet og fortsetter, forankret i norske interesser og verdier.

Vi må våge å tenke stort i møte med globalisering, geopolitisk uro i våre nærområder og haltende internasjonal problemløsning: Vi må fremme våre interesser, være gjenkjennelige, bygge på områder der vi er sterke, være lojale og stille opp for våre nære allierte og søke nye regionale og globale partnerskap.

Europa er vårt økonomiske og politiske kjerneområde. Vi utvider og fordyper våre relasjoner med EU. NATO-samarbeidet har knapt vært viktigere. OSSE, Europarådet og Arktisk råd er viktige pilarer i Europas politiske arkitektur. I år er det 70 år siden FN-pakten ble vedtatt. Vi trenger et sterkt FN mer enn noen gang. Norsk innsats for effektiv FN-respons på globale utfordringer styrkes. Vi bygger også allianser i nye globale sammenhenger. I januar signerte vi en unik samarbeidsavtale med Den afrikanske union. Vi nærmer oss formalisering av viktige partner-

skap om politisk og økonomisk samarbeid med regionale sammenslutninger i Asia og Latin-Amerika.

Verden er i endring. Våre langsiktige interesser og målsettinger er ikke endret, men vårt svar må tilpasses endringene. Jeg har presentert fem hovedlinjer i utenrikspolitikken. De strukturerer vår respons på de store utfordringene. De bidrar til å fremtidssikre Norge. De understreker behovet for å fremme norske interesser og investere i verdigrunnet og det globale rammeverket som skal sikre at rett går foran makt.

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at utenriksministerens utenrikspolitiske redegjørelse legges ut til behandling i et senere møte – og anser det som vedtatt.

Sak nr. 2 [10:48:05]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014 av 16. mai 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009 om felles regler om yrkes- og markedsadgang for person- og godstransport på veg (Innst. 132 S (2014–2015), jf. Prop. 8 S (2014–2015))*

**Ingvild Kjerkol (A) [10:48:58]** (ordfører for saken): Transportkomiteen har behandlet sak om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009 om felles regler om yrkes- og markedsadgang for person- og godstransport på vei. Samlet er disse forordningene omtalt som «veipakken». Veipakken har som mål å konsolidere og harmonisere felles regelverk på vegtransportområdet. Veitransportbransjen i Norge har siden inngåelsen av EØS-avtalen blitt mer liberalisert, og konkurransen fra andre EØS-land har økt betydelig, noe som igjen har gitt transportnæringen i Norge særskilte utfordringer.

Komiteen er positiv til innstrammingene i veipakken, som gjør at det stilles strengere krav for adgang til yrket for transportører, og at det legges til rette for bedre kontroll med at vilkårene for yrkes- og markedsadgang er oppfylt. Komiteen har også merket seg at det legges til rette for et bedre samarbeid mellom ansvarlige myndigheter på tvers av landegrensene.

Gjennomføring av forordningene i veipakken gir verktøy som styrker tiltakene mot ulovlig transport. Det er positivt at det blir opprettet et nasjonalt løyve- og foretaksregister, og at Norge tilslutter seg ERRU, det europeiske registeret med samme formål. Dette kan bli et verktøy for å kontrollere at transportbedrifter overholder lover og regler. En mer effektiv overvåking av foretak som driver virksomhet i flere europeiske land, vil forhåpentligvis også kunne forebygge skatte- og avgiftsunndragelser, smugling, skatte- og avgiftskriminalitet og ikke minst sosial dumping.

Det er viktig at dette følges opp med økt kontroll, at ulike kontrollmyndigheter samarbeider om kontrollen, og at det sanksjoneres mot regelbrudd. Det er derfor vik-

tig at registrene er tilgjengelige for alle kontrollinstanser. Det vil bl.a. si Statens vegvesen, Arbeidstilsynet, politiet, skatteetaten og tollvesenet.

Norsk transportnæring på vei skal ha konkurransedyktige vilkår for å trygge arbeidsplasser gjennom levedyktige transportbedrifter. Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiets medlemmer i komiteen er bekymret for sjåførenes arbeidssituasjon, ikke minst de mange utenlandske sjåførere som både opplever lav lønn og blir utsatt for forhold de i mange tilfeller ikke har kompetanse eller utstyr til å håndtere.

Det er en ubalanse i EUs direktiver og forordninger på transportområdet, hvor det primære målet er et felles europeisk transportmarked for å effektivisere transportvirksomheten og senke transportkostnadene. Denne målsettingen deler selvsagt alle. Men konsekvensen av avregulerende tiltak rammer arbeidstakerne og norske transportbedrifter om ikke tydelige avbøtende tiltak settes inn.

Jeg vil bl.a. vise til arbeidsgruppen som ble satt ned for å komme med konkrete forslag til bekjempelse av ulovlig kabotasje av den forrige regjeringen, og til arbeidsgruppens anbefaling i «Rapport om kabotasje på veg i Norge», som ble overlevert regjeringen 26. mars 2014. I rapporten ble det påpekt at flere av bestemmelsene i veipakken var så uklare at det ville representere en utfordring for kontrollvirksomheten. Andre land har varslet nasjonale fortolkninger av bestemmelsene i forordning 1073/2009 knyttet til turbegrepet og begrepet midlertidighet for turvogn og buss. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener at departementet nå bør bruke muligheten til å tydeliggjøre flere sentrale begreper, og jeg viser her igjen til «Rapport om kabotasje på veg i Norge».

Regjeringen vil nå grundig vurdere hvilke tiltak man kan gjøre på nasjonalt nivå for å fremme konkurranse på like vilkår blant seriøse transportører og sikre lønns- og arbeidsforhold for transportarbeidere. Innføringen av veipakken i norsk rett er riktig tidspunkt for å gjøre en slik jobb.

Komiteen innstiller samlet og på sedvanlig vis i denne typen saker på at Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene om felles regler om yrkes- og markedsadgang for person- og godstransport på vei.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:53:59]:** Jeg takker komiteen for en god innstilling og en enstemmig støtte til det som er foreslått. Jeg merker at komiteen er positivt innstilt til de innstrammingene som følger av forordningene, særlig ved at det stilles noe strengere krav for adgang til yrket for transportører, og at det legges til rette for bedre kontroll med at vilkårene for yrkes- og markedsadgang er oppfylt, i tillegg til at det vil bli lettere å ha et bedre samarbeid mellom ansvarlige myndigheter på tvers av landegrensene.

Så er det viktig at regelverket for yrkes- og markedsadgang i EØS er så presist så mulig, slik at transportørene har like konkurransevilkår. Dette er vi selvsagt veldig opptatt av å jobbe grundig med, og jeg kan gi den betryggelsen at

jeg tror at alle partiene i komiteen er opptatt av det, selv om en har noen særmerknader, som jeg selvsagt merker meg.

Jeg kan understreke at regjeringen har jobbet med dette lenge. Vi har allerede hatt mye kontakt med EU-systemet, nettopp for å ivareta norske interesser når det gjelder situasjonen for godstransport på vei og for busstransport. Gjennom de snart 16 månedene som denne regjeringen har styrt, har vi hatt flere runder i EU, og jeg merker meg at mange av de tingene som Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre i opposisjon prøvde å få gjort noe med, men som ble avvist fordi en ikke fikk lov av EU, er noe denne regjeringen gjør noe med, og utfordrer EU på. Det går bl.a. på mulighetene til å stille krav om glattkjørings- eller vinterføreegenskaper på tungbil, noe vi nylig var i EU for å gjøre et nytt framstøt om, og vi opplever at vi kommer videre. Det føles for meg veldig tilfredsstillende.

Vi har også nylig sendt et brev til den nye transportkommissæren, Bulc, som tar opp viktigheten av like konkurransevilkår mellom transportørene innad i EØS-området. I dette brevet tar vi opp at vi ønsker felles EU-regler på flere områder, f.eks. at vi skal få bedre statistikk på gods-transportkabetasje, at vi ønsker statistikk for persontransportkabetasje som det er for godstransport, at det lages en felles definisjon på hva som menes med midlertidig kabotasje innenfor persontransport, at vi ber kommisjonen vurdere om kabotasjeaktiviteten kan registreres i et felles register, slik at en får felles oversikt over det, og at en har krav om at busstransport har med passasjerer inn i landet for å få lov til å utføre kabotasetransport.

Jeg vil også minne om at denne regjeringen har foreslått en begrensning på 30 dager sammenhengende og 45 dager totalt i løpet av et år for kabotasje innenfor persontransportsektoren. Det er et område som også ble diskutert under forrige regjering, som la det vekk, så det er veldig bra hvis det nå er slik at alle partiene i Stortinget støtter dette som dagens regjering gjennomfører, men som det ikke var flertall for å gjøre under forrige regjering.

Så minner jeg om at når en etterlyser kontrollvirksomhet, er det også veldig bra, for det er noe vi allerede har gjort noe med. Denne regjeringen og dette flertallet har bevilget mer penger, slik at i løpet av forrige vinter firedoblet vi kontrollvirksomheten langs veiene. Det har blitt ytterligere forsterket i løpet av dette året, og i tillegg har en i Vegvesenet fått digitale kontrollverktøy som gjør at de anslår selv at de kan tilnærmet fordoble kontrollvirksomheten bare ved tidsbesparelsene per kontroll. Det sier litt om hvilket nivå vi kan komme opp på. Vi er ikke helt der vi ønsker å være ennå, men veksten er åpenbart sterk.

I tillegg har vi gjort flere grep der vi bl.a. basert på kabotaserapporten har opprettet et samarbeidsforum der de ulike kontrollatene deltar. Hensikten er å sikre en bedre kontroll av tunge kjøretøy. Jeg var nylig i Kristiansand og deltok på en nattkontroll av tunge kjøretøy på ferja for å se på hvordan ting fungerer der når det gjelder Tollvesenet, og andre ting som burde vært bedre koordinert. Det jobber vi også med.

Jeg minner også om at vi har innført obligatorisk bombrikke. Vi har i Stortinget til behandling en hjemmel knyttet til bruk av nytt kontrollverktøy med mulighet til tilba-

keholdsrett og bruk av hjullås for kjøretøy. Det som gleder meg, er at summen av dette gjør at f.eks. Vegvesenet, når de blir intervjuet av avisen Nordlys, sier at de opplever nå at standarden på vogntogene som kommer til Norge i den regionen, er bedre enn den har vært. Vegvesenet legger i dette at det er større sjanse for å bli stoppet, og større kostnader når en blir stoppet hvis en ikke har alt i orden. Det viser at det er ikke bare kontrollene i seg selv som gjør nytten, men signaleffekten og ryktet det gir i bransjen, at nå er det tøffere å komme til Norge og ikke følge reglene. Da har vi oppnådd mye gjennom signaler, i tillegg til å vise det i praksis. Da blir signalene troverdige.

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

Sak nr. 3 [10:59:07]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud (Innst. 168 S (2014–2015), jf. Prop. 49 S (2014–2015))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses 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 medlemmer 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.

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [10:59:40]** (komiteens leder og ordfører for saken): Endelig skal Stortinget i dag vedta en veiløsning som gjør at man i og rundt Kongsberg får en akseptabel trafikksituasjon. Prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda er et viktig prosjekt for å bedre trafikkflyten, trafikksikkerheten og miljøet i og gjennom Kongsberg. Strekningen er kanskje den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud. En oppgradering av denne strekningen vil være til fordel både for trafikksikkerhet og miljø. En ny gjennomfartsvei vil gi betydelige forbedringer for miljø og trafikkflyt langs dagens veinett.

I årevis har et av landets sterkeste industrimiljøer påpekt behovet for effektiv transport inn til og ut av Kongsberg. Industrilokomotiver som Kongsberg Gruppen og FMC har i årevis slåss for bedre transportløsninger for å gi næringslivet i regionen bedre muligheter til å vokse og styrke landets konkurransekraft. All honnør i dag må vi gi til lokale politikere, med bl.a. tidligere ordfører, nåværende fylkesordfører, Morten Eriksrød, i spissen, som aldri har gitt opp arbeidet for at E134 skal komme på plass. Jeg vil også nevne nåværende ordfører fra Arbeiderpartiet, Vidar Lande, og ikke minst varaordfører Arvid Lyngås, som virkelig har stått på for å få prosjektet på plass.

Dette prosjektet er også viktig utover Kongsberg-regionen. E134 er en av de viktigste veiene mellom øst og vest.



At de nå får en akseptabel standard, gjør at vi blir kvitt en vesentlig flaskehals. Samtidig understreker det også behovet for ytterligere oppgradering av E134 gjennom Buskerud bl.a. med dobbeltløp på Strømsåstunnelen. Jeg har også lyst til å nevne at det har vært et veldig godt samarbeid mellom politikere og næringsliv lokalt for å få til dette, og at næringslivet også har vist vilje i tidligere faser til faktisk å finansiere deler av veien selv.

Men så til selve prosjektet. Prosjektet omfatter bygging av 13,2 km ny hovedvei og om lag 10 km nye sideveier med tilhørende konstruksjoner og sideanlegg. ÅDT i 2040 er beregnet til å variere mellom 8 700 og 22 700 kjøretøy på ulike deler av strekningen. Om lag 8,5 km skal derfor bygges som firefelts vei, mens resten bygges som tofelts vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Komiteen slutter seg til Samferdselsdepartementets anbefalte kostnads- og styringsramme. Prosjektet er omtalt i Nasjonal transportplan 2014–2023, med oppstart i første periode 2014–2017. Det ble bl.a. stilt spørsmål fra ulike politikere lokalt, for man fryktet at byggestart ikke ville skje våren 2015. Derfor er jeg veldig glad for at regjeringen og Samferdselsdepartementet har hatt fullt trykk på saken, slik at vi i dag kan vedta prosjektet, og at bygging vil starte opp våren 2015, og at vi får en ferdigstilling i 2019.

Samtidig vil jeg påpeke at prosjektet også var omtalt i Nasjonal transportplan 2010–2019, med oppstart i perioden 2010–2013. Det skjedde ikke, som vi vet, og derfor var også dette et av prosjektene på listen over 22 prosjekter som dessverre ble forsinket under den rød-grønne regjeringen da Senterpartiet satt med samferdselsministeren. Det var synd. Det skapte mye skuffelse at prosjektet ble utsatt og ikke ble vedtatt her i Stortinget, og derfor er det ekstra gledelig at vi skal vedta dette i dag.

Det er en gledens dag for innbyggere og næringsliv i Kongsberg-regionen. Med dette anbefaler jeg innstillingen.

**Magne Rommetveit (A) [11:05:00]:** Eg er av dei som brukar E134 som min veg når eg køyrer mellom Vestlandet og Austlandet. Og gjennom dei godt over 30 åra det har vore min veg, har eg registrert at dette opplagt også stadig har vorte mange fleire sin veg. Trafikken har auka mykje, men standarden har også auka betrakteleg, både på vestsida og her austafør vasskiljet. Utbetringar og nye traséar har gjort E134 stadig betre framkomeleg og stadig meir trafiksikker i høve til den store trafikkauken.

Mykje står likevel igjen før E134 kan seiast å ha fullgod standard på heile strekninga, og eit av dei viktigaste områda får si framtidretta trafikklysing når me no vedtek proposisjonen om utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud.

For det har vore slik – og vil nok vera slik fram til prosjektet er ferdig bygd – at når ein kjem køyrande på europavegen, E134, med brukande standard og med 80 km/t-fartsgrense, og ein kjem til Kongsberg, då smalnar helst vegen inn, går gjennom tettbygde strøk med mange av- og påkøyrringar, og vegen har nedsett fartsgrense til 40 km/t.

I dag, når ein køyrer E134 gjennom Kongsberg, må

ein forsera fleire opphøgde fartshumpar før ein er komen gjennom byen. Det er knekk på knekk på det som i utgangspunktet er ein temmeleg flat veg. Me har vel alle høyrte om den namnkunnige Kongsbergknekken. Den var i si tid banebrytande for hoppporten, men skulle høyra fortida til. Ein biltur på E134 i dag gjev deg opplevinga av at Kongsbergknekken enno pregar byen, men no på vegen.

Som langvegsfarande på ein europaveg vert store mengder lokaltrafikk oppfatta som svært forstyrrende i trafikkbildet. Sann er det også på E134 gjennom Kongsberg. Og eg har meir enn ein gong lurt på kvar dei kjem frå, alle desse bilane som svingar av og på hovudvegen, og kvifor det skal vera så mykje lokaltrafikk akkurat her.

For ei tid tilbake var eg med transport- og kommunikasjonskomiteen på reise i Buskerud. Me fekk då eit godt innblikk i det pulserande og sterkt veksende næringslivet i og rundt Kongsberg. Og det er rett og slett imponerende at me i dette området har så sterk internasjonalt retta industri. Og då er det nettopp det at me her får ei løysing for både gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken som gjer prosjektet E134 Damåsen–Saggrenda til eit så godt og viktig prosjekt. Og sjølv om kvalitetssikrarane sine analysar slår fast at prosjektet, med forslaget til finansiering, vert marginalt ulønsamt, med minus 35 mill. kr, kan det ikkje vera tvil om at realisering av Damåsen–Saggrenda samfunnsmessig vil gje store gevinstar, for både lokalsamfunnet og storsamfunnet.

Når me i tillegg veit at denne strekninga er den mest ulukkesutsette på heile E134 i Buskerud, er det ei ytterlegare understreking av at me i dag handsamar ei god sak.

Prosjektet er i gjeldande nasjonal transportplan omtalt med oppstart i første fireårsperiode, og eg reknar med at ein med positivt vedtak i dag kan halda den oppsette framdriftsplanen, dvs. anleggsstart våren 2015, og at hovudprosjektet kan opnast for trafikk i 2019.

Kongsberg kommune, Øvre Eiker kommune og Buskerud fylkeskommune har slutta seg til utbyggings- og finansieringsopplegget. Som resten av komiteen er også Arbeidarpartiet med på forslaget om at det vert vurdert å redusera nokre av restriksjonane det vert lagt opp til på sidevegane.

Regjeringa har varsla ei bompengereform. Me i Arbeidarpartiet ser fram til å debattera ho, og nokre av dei forventede effektane er óg omtalte i proposisjonen. Komiteen har også i sine merknadar peika på at samanslåing til færre bompengeselskap vil gjera det naturleg at også Damåsen–Saggrenda inngår i eitt av dei framtidige bompengeselskapa, når desse er etablerte.

Men det viktigaste i dag er at me gjer vedtak om utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda, og at Kongsbergknekken kan tilbakeførast til historieboekene som ein banebrytande hoppstil.

**Kjell Ivar Larsen (FrP) [11:10:34]:** Fremskrittspartiet mener at utbygging av ny E134 i Buskerud mellom Damåsen i Øvre Eiker og Saggrenda i Kongsberg er et viktig veiprojekt med hensyn til trafiksikkerhet og trafikkflyt. Veien er et viktig samband mellom deler av Østlan-

det og Vestlandet og er hovedferdselsåren i denne delen av Buskerud. Utbedring av strekningen med hovedsakelig ny firefelts vei vil bedre framkommeligheten for både gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken og vil ventelig gi færre trafikkuulykker.

Dagens E134 på denne strekningen har dårlig standard med hensyn til bredde og kurvatur. Veien går gjennom bynære og tettbebygde strøk og gir i dag dårlig framkommelighet. Strekningen er den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud.

Det legges i prosjektet opp til innkreving av bompenger på to mulige omkjøringsveier, eksisterende E134 og fv. 287. På en tredje omkjøringsmulighet, fv. 72, legges det opp til trafikkbegrensende tiltak med fartshumper.

Fremskrittspartiet er tilfreds med at en samlet komité har en tilrådning i saken om at det vurderes å redusere noen av restriksjonene på sideveiene, som f.eks. å redusere antall bomstasjoner. Fremskrittspartiet er også tilfreds med komiteens flertall, som er opptatt av at bompengene innkrevingen skal være effektiv, og at kostnadene knyttet til innkreving og finansiering skal være så lave som mulig.

Til slutt: Fremskrittspartiet mener at lave kostnader skal kunne komme bilistene til gode gjennom lavere bomtakster eller kortere innkrevingsperiode, og har en merknad om dette i saken, sammen med Høyre.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [11:12:54]:** Med et positivt vedtak her i dag kan arbeidet med ny E134 i Buskerud starte allerede nå i vår, og hovedprosjektet kan åpnes for trafikk i 2019. Ny E134 mellom Damåsen i Øvre Eiker kommune og Saggrenda i Kongsberg kommune er omtalt i Nasjonal transportplan. I budsjettene for 2013 og 2014 og i inneværende års budsjett er det bevilget penger til prosjektering, grunnverv og annet forberedende arbeid. Med forslaget fra regjeringen som behandles her i dag, er vi helt i rute med framdriften. Det er bra. For Kristelig Folkeparti er dette et veldig viktig prosjekt.

Trafikksikkerhet handler bl.a. om å bygge ny og sikrere vei. Strekningen på E134 i Buskerud er en svært ulykkesutsatt strekning. Det er en stor belastning for alle som bruker denne veien. Ny vei i dette området vil gjøre sikkerheten for bilistene bedre. Det vil også bli bedre framkommelighet for lokaltrafikken, men også for dem som bruker veien som gjennomfartsåre, og spesielt viktig er det at vi kan forvente en reduksjon i antall ulykker.

På vanlig måte er det i denne type saker bompenger som er gjenstand for behandlingen i Stortinget, og som er det formelle grunnlaget også her. Ofte i sånne saker gjøres det vurderinger lokalt knyttet til regulering av sideveitrafikk. Det kan være flere årsaker til at en ønsker å regulere trafikken knyttet til sideveiene, men ofte handler dette om hvordan en opprettholder selve finansieringsgrunnlaget for prosjektet.

I den saken vi behandler her i dag, har en samlet komité gått inn i nettopp denne problemstillingen. Komiteen vil ha vurdert om det er mulig å redusere noen av restriksjonene på sideveiene og eventuelt dermed oppnå noen færre bomstasjoner. Samtidig har vi fra Kristelig Folkepartis side vært opptatt av å følge nøye med på hva som blir konse-

kvensene av en eventuell reduksjon her. Dersom en reduserer noen av restriksjonene på sideveiene, er det veldig viktig å følge nøye med på hva dette kan føre til av konsekvenser. Vi må ikke sette finansieringsgrunnlaget på spill. Derfor ber vi regjeringen ta med seg dette i vurderingene, slik som det også står i siste setning i forslaget til vedtak i komiteens innstilling, og som altså Kristelig Folkeparti er særlig opptatt av.

Til slutt: Kristelig Folkeparti er glad for at vi nå får på plass et vedtak her. Det betyr at vi kan få en ny, bedre og sikrere vei på E134 i Buskerud om få år.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:16:07]:** E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud er en viktig nybygging av vei fra Øvre Eiker og inn i Kongsberg. Den vil sikre en langt raskere framkomst med bil inn til Kongsberg, spesielt inn til næringsparken på Kongsberg hvor det arbeider mange tusen mennesker, og ikke minst er den nye strekningen av E134 et tiltak for å gjøre at gjennomgangstrafikken Hokksund–Notodden blir tryggere og bedre, som mange for meg har sagt.

Som den ombudsmannen på Stortingets Buskerudbenk som har nærmest geografisk tilknytning til den nye veien, vil jeg takke for det store faglige og politiske utredningsarbeidet – både under den rød-grønne regjeringa og dagens regjering – som har ført fram til at vi i dag skal gjøre et formelt vedtak om å realisere veiprojektet. Når realiseringa av veiprojektet har trukket ut i tid, så har det også sammenheng med krevende planbehandling i Kongsberg kommune, noe jeg regner med at komiteens leder har vært klar over.

Det legges opp til en anleggsstart i vår, og hovedprosjektet ventes åpnet for trafikk i 2015. Veiprojektet er blitt svært dyrt, bl.a. som følge av at 8,5 km av 13,2 km ny hovedvei bygges som firefelts vei, inkludert viktige tunneler. Det er også 10 km med sideveier, med tilhørende konstruksjoner og sideanlegg.

For å oppfylle tidligere lovnader overfor Øvre Eiker kommune i samband med ny E134 Hokksund–Kongsberg fullføres nå ny nedføringsvei til Darbu på fv. 72. Det er en viktig forbedring av veiforholdene i Darbu. Darbu har et stort potensial for bygging av nye boliger på flotte tomter på steingrunn, noe som er positivt, sett fra Senterpartiets ståsted. Bygging av boliger over den marine grense på om lag 190 moh. på grunnfjellsområde har store muligheter, både på Kongsberg og i Darbu.

Den økonomiske styringsrammen er på 4 140 mill. kr i 2014-kroner – altså det dyreste enkeltprosjekt i Buskeruds historie, så langt jeg vet. Veianlegget er finansiert med 1 780 millioner statlige kroner og 2 360 mill. kr i bompenger, altså en svært høy bompengandel. Fremskrittspartiet i fylkestinget i Buskerud stemte mot bompenger i møtet 7. mai 2014. Senterpartiet og Venstre stemte for annen plassering av bomstasjonen, og Høyre hadde protokolltilførsel med oppfordring til regjeringa om å øke statlig finansieringsandel.

Regjeringa – med Fremskrittspartiets leder som finansminister og Fremskrittspartiets 2. nestleder som samferdselsminister – har i denne proposisjonen lagt til grunn en

høyere total kostnad på prosjektet enn det som lå til grunn for lokalpolitisk behandling, og Fremskrittspartiet i Samferdselsdepartementet har valgt å skyve hele regninga over på bilistene – altså i motsatt retning av det som også Høyre sa ved fylkestingsbehandlninga.

Senterpartiet støtter i innstillinga finansieringa av vei-prosjektet. Imidlertid: Debatten rundt denne bompengefinansieringa – med tilhørende kostnadsøkninger som følge av bom på sidevei samt statens finansielle stilling – viser etter mitt syn at det nå trengs en prinsippdebatt om hvordan bompenger kan brukes, skal brukes, ved bygging av nye vei-prosjekter.

Etter min vurdering mener jeg prinsipielt at bompenger på veianlegg bare skal brukes i samband med etablering av bomringer og tilhørende køprising. Bompenger brukes i samband med etablering av bomringer og tilhørende køprising. Statens finansielle stilling er slik at det ikke er behov for å ha bompenger på ordinære veier, men det er svært hensiktsmessig av staten å ha bomringer og tilhørende køprising, for dermed å kunne regulere trafikken slik at en ikke trenger å bygge opp en kapasitet som er samfunnsøkonomisk ulønnsom. Dette er en debatt som jeg mener at samferdselskomiteen, statsråden og Stortinget bør ta, for det fører til så mye ekstrakostnader ved disse bommene, det fører til så stor lokalpolitisk debatt som er rimelig unyttig, og det er også et standpunkt som ikke minst Fremskrittspartiets ledelse har sagt at en skulle komme vekk fra. Derfor appellerer jeg til at det blir en nyorientering på dette punktet.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:21:20]:** Jeg er veldig glad for de vedtak som Stortinget nå gjør. Det er en samlet komité som fremmer tilrådingen i innstillingen om å gå vidare med prosjektet og realisere det. Dette er viktig, ikke bare for kommunene Kongsberg og Øvre Eiker, men for hele regionen, ja, egentlig for hele Sør-Vestlandet og Sør-Østlandet – for her bygger vi en vei som løser mange lokale trafikkutfordringer, og som også bidrar til å knytte Østlandet og Vestlandet tettere sammen.

Det er nok mange av oss som kommer fra Vestlandet, som har brukt E134 som den primære veien når vi har kjørt mellom øst og vest, og som har sett og opplevd hvordan det å komme seg gjennom Kongsberg er en snirklete affære. Nå får vi bedret dette. Ikke minst det å flytte tungraffikk vekk fra der hvor folk bor og jobber, og der skolebarn går, og få det over i egne traséer sånn at folk er tryggere og mer komfortable i sine lokalmiljøer, er for oss veldig viktig.

I tillegg vet en at Kongsberg-regionen er en viktig næringsregion. For oss som kommer fra oljefylket Rogaland, er det fantastisk å reise inn i skogene i Kongsberg og oppleve at noe av den mest avanserte offshore-kompetansen i verden sitter nettopp der. Det å klare å bygge veier som binder sammen bo- og arbeidsregioner både lokalt og nasjonalt, er viktig. Denne veien er et bidrag til at næringslivet i Kongsberg kommer tettere inn på de andre næringsklynene i oljeserviceindustrien, og det er også veldig bra, men ikke minst trafiksikkerhetsmessig: Buskerud har dessverre vært et av de fylkene i Norge som har hatt dårligst tall når det gjelder trafiksikkerhet og antall drepte i trafik-

ken. Dette er ett av flere viktige bidrag til å bedre den statistikken ved å bygge bedre infrastruktur.

Det er et stort prosjekt som nå skal bygges. Det har en styringsramme på over 4 mrd. kr. Dette er en styringsramme som har økt flere ganger, og prosjektet har tatt lang tid å gjennomføre. Det er ikke riktig at kostnadsveksten er fullstendig flyttet over på bilistene. Statens andel er økt med 360 mill. kr sammenlignet med Nasjonal transportplan. Men det er også høyere bompengandelen enn det en trodde da en hadde et billigere prosjekt – ja, sånn er det.

Vi legger opp til å innfri Nasjonal transportplan, ja, ikke bare innfri, men overoppfylle den. Det ser vi i statsbudsjettet for 2015. Mens budsjettet for 2014, som ble framlagt av forrige regjering, underfinansierte Nasjonal transportplan med 4–5 mrd. kr, ble budsjettet for 2015 en overfinansiering av Nasjonal transportplan med over 1 mrd. kr. Dette viser en helt klar satsing, og det betyr at flere prosjekt vil kunne framskyndes enn det en hadde lagt opp til i budsjettet for forrige år.

Når det gjelder bompengandelen, blir det bompenger her også, og det ligger jo også som en føring fra Nasjonal transportplan. Jeg synes det er veldig interessant når enkelte representanter nå går til opprør mot den transportplanen som deres eget parti var med på å framlegge, i et departement som deres parti styrte. Det er en debatt som Stortinget mer enn gjerne må ta, men vi legger oss på de føringene som foreligger. Jeg registrerer at når dagens regjering flere ganger har foreslått å redusere bomtakster, eller sågar nedbetale gjelden før tiden for å fjerne bomstasjoner, så har det skjedd til store protester fra de forrige regjeringspartiene. Hvis det nå er en nyorientering fra de partiene, er det veldig interessant, og det er en debatt som bør tas vidare.

En kan komme i gang med bygging, og en vil bli ferdig med dette prosjektet i 2019, slik det nå ligger an. Det tar noen år å bygge det, men nå er vi altså i gang. Mange av de oppslagene som har vært i media de siste årene om at en frykter forsinkelser, viser at en har tatt sorgene på forskudd. Vi leverer det som er lovt. Nå kan Vegvesenet begynne å realisere prosjektet, og jeg merker meg også at næringslivet i Kongsberg sier at om det går en måned fra eller til, er ikke det det viktigste. Det viktigste er at vi nå kommer i gang, og at det nå realiseres. Dette vil være til glede for næringslivet i lokalmiljøet, i regionen og for hele Sør-Østlandet og Sør-Vestlandet, så vi får bare si gratulerer til hverandre.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Magne Rommetveit (A) [11:26:14]:** Damåsen–Saggrenda er eit viktig prosjekt på E134, og eg er glad for at den nyleg framlagde aust–vest-utgreiinga peiker på at dette iallfall må verta ein av dei det skal satsast meir på. E134 kjem særleg godt ut dersom vegen også får ein ekstra arm frå Odda og til Bergen. E134 går i dag frå Haugesund til Drammen. Eg vil ikkje seia eit vondt ord om verken Haugesund eller Drammen, iallfall ikkje frå denne talarstolen, men i NTP-merknadene bad fleirtalet i transportkomiteen om at rv. 23 vart vurdert omklassifisert som del av E134 frå Drammen og fram til E6 i Frogne, om lag

ein times køyring frå Sverige. Korleis vil statsråden følgja opp NTP-merknadene på dette punktet?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:27:00]:** Jeg vil bare si hyggelige ting om både Drammen og Haugesund, selv om Bryne ikke får lov til å spille i samme divisjon i fotball som dem!

Når det gjelder veistandard og designering av veinummer, er det en sak som vi jobber med, ikke som en del av akkurat dette, men som vi ser på inn mot arbeidet med Nasjonal transportplan generelt. Det ble gjort en del endringer når det gjaldt fylkesveier og riksveier for noen år siden. Mange av medlemmene i dagens regjeringspartier var skeptiske til det som skjedde. Vi har ikke tenkt å gå inn og kikke på en og en veistrekning. Vi synes det er naturlig at en ser på det i en større sammenheng, og den store sammenhengen er kommunereformen som vi jobber med. Det er et tidsperspektiv og en tilnærming der. Det er viktig at vi bruker tiden vår på en effektiv måte, og det mener vi vi gjør ved å ha den tilnærmingen.

**Magne Rommetveit (A) [11:27:59]:** Takk for svaret. Oppfølginga er då: Ser statsråden det som naturleg dersom E134 vert ein av hovudsatsingsvegane aust–vest, at den vert forlengt, slik at me vestlendingar får ein veg som endar opp i Europa, og at dette kan avklarast fram mot og gjennom NTP-prosessen? Eg har høyrte noko om at dette er noko som FN visst må ta seg av. Eg forstår ikkje heilt kva FN har med det å gjera, men dersom det er sånn at det er FN som må avklara europavegstatusen, hadde det vore greitt å få sendt ein søknad av garde, for eg trur ikkje dei jobbar så veldig fort.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:28:45]:** Jeg vet ikke om jeg skal blande FN og kritikk mot FN inn i dette. Jeg tror nok europaveier ofte er noe Europa selv tar seg av. Men jeg minner om at det er lov å kjøre på riksveier ut av dette landet selv om man bor på Vestlandet. En må ikke slavisk følge et veinummer. Som vestlending vet jeg at jeg kommer meg til Europa om jeg kjører E18 og E39 også. Så det fins mange muligheter – det er mange veier til Rom.

Når det gjelder å forskottere hvilke av hovedstrekningene øst–vest som en faller ned på, tror ikke jeg at vi skal gjøre det nå. Jeg merker meg at representanten Rommetveit nå også snakker om å finne noen hovedveier. Det er en mye mer klar tone enn i Bergen for et år siden da alle veier skulle prioriteres. Så jeg opplever at vi skal kunne finne gode løsninger på de sakene som tas opp.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:29:52]:** Det jeg sa i mitt innlegg, var at totalkostnaden på prosjektet var større enn det som lå til grunn ved behandlingen av saka, bl.a. i fylkestinget, og at Samferdselsdepartementet da valgte å styre hele kostnadsøkningen over på bilistene. Det var det som var referansepunktet mitt.

Jeg understreket at Senterpartiet stemmer for finansieringa, samtidig inviterte jeg til en prinsippdebatt om bruk av bompenger. Jeg velger å overse den vanlige invidden til å diskutere hva som er sagt og gjort tid-

ligere, for det syns jeg vi har nok av her i denne salen.

Det jeg syns dog er interessant, er at statsråden sier at han ønsker en slik diskusjon om hvordan vi skal bruke bompengene. Da er mitt spørsmål om statsråden kunne legge det til grunn fra sitt departement, eller om Stortinget sjøl må fremme forslag for å få den debatten. Det kunne det være interessant å få svar på. Det siste spørsmålet er hvordan statsråden ser på bomringer med køprising, noe Senterpartiet ser som svært fordelaktig.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:31:02]:** Det er litt vanskelig å diskutere dagens situasjon uten å skule tilbake på de prinsippdebattene som har vært før. Jeg minner om at det er ikke mer enn ca. to år siden forrige regjering gjennomførte nettopp den prinsippdebatten som representanten her etterlyser. Da var det også representanten Lundteigens parti som styrte i Samferdselsdepartementet, og som var premisslegger for prinsippdebatten. Det en da vedtok, var ikke å redusere bruken av bompenger. Det var tvert imot å øke den kraftig. Det var å fjerne alle lokale rabattordninger, alle mulige tilpassinger lokalt, og si at man skal ha en rabatt på 10 pst. Så hvis Senterpartiet nå begynner å omstille seg i den debatten, er det veldig interessant og i så fall noe som en Frp-er i Stortinget vil synes var enda mer interessant. Men jeg som statsråd styrer på en regjeringsplattform som sier at vi skal bygge mer vei, og vi skal ha lavere bompengandelen. Det betyr at spesielt på hovedveistrekninger som dette, vil bompengandelen kunne gå ned, mens på bypakker vil den ikke kunne gå ned fullt så mye.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:32:09]:** Jeg takker for svaret, dog får vi mye av den samme historien om hva som har skjedd tidligere.

Det er behov for at vi som folkevalgte er rimelig dynamiske og forstår det som skjer i tida rundt oss, og de erfaringer vi gjør. Forstår jeg det rett at regjeringa har en plattform som gjør at en slik omlegging som det jeg nå skisserte og diskuterte, er i motstrid med regjeringsplattforma?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:32:47]:** Jeg tror spesielt vi som har vokst opp i landbruksområder, vet at det en høster i dag, er et resultat av det en sådde i går. Da kan en ikke, når en klager over avlingen i dag, påstå at det ikke har noen sammenheng med det en sådde i går – slik representanten Lundteigen nå forsøker seg på. Jeg påpeker altså at det er en sammenheng mellom det en selv har vært med på å vedta, og det en ser blir gjennomført.

Jeg representerer et parti som har gått til valg på at vi mener det er en ineffektiv måte å finansiere veier på: å kreve inn penger gjennom bompenger istedenfor å finansiere det over skatteseddelen. Det har det partiet jeg representerer, vært alene om. Vi tok konsekvensen av det da vi gikk inn i regjering, og har sagt at vi har fått gjennomslag for å få mindre bompenger enn det representanten Lundteigens parti og hans flertall la opp til, men vi klarer ikke å fjerne det. Det er interessant hvis representanten Lundteigen – og jeg håper han representerer hele sitt parti og ikke bare seg selv – ønsker en debatt om dette, men den debat-

ten tror jeg jeg skal invitere Stortinget til å ta og ikke la en enkeltrepresentant utfordre statsråden.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [11:33:52]:** Jeg takker for svaret, som ikke var noe svar på det jeg spurte om.

Når det ellers gjelder det å så, er det slik at man sår hvert år. Man har flerårige planter, som skaffer avling i mange år framover, og man har ettårige planter, som man sår hvert år, og som skaffer avling det enkelte år. Metaforen er rimelig god for det som er mitt standpunkt. Vi forholder oss til det som er sådd tidligere når det gjelder hvordan man finansierer denne pakka, samtidig som jeg inviterer til en diskusjon om hvordan vi skal så og høste framover av det som skal sås i de kommende år.

Spørsmålet mitt er det samme: Er en slik diskusjon, hvor man går vekk fra bompenger på prosjekter hvor det ikke er en del av bomringer og mulighet for køprising, i strid med regjeringens plattform?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:34:48]:** Det er riktig at det fins flerårige planter og mye rart – og takk og pris for det. Det gjør at vi kan ha et allsidig landbruk og en allsidig natur å være i. Samtidig minner jeg om at avlingene etter såingen til forrige regjering, som Lundteigen representerer, var at bompengeneinnhøstingen gikk fra 9 mrd. kr, til 18 mrd. kr og opp til 36 mrd. kr. Ikke på noe tidspunkt ble det sådd noen frø som betydde at en ville bruke mindre bompenger, ei heller på riksveiprojekt. Denne regjeringen har derimot sagt at vi skal så på en annen måte. Vi skal bruke mer statlige penger inn i riksveiprojekt. Vi skal bruke mindre bompenger.

Hvis representanten Lundteigen nå bryter med den politikken den forrige regjering førte, er det veldig gledelig, for dagens regjering representerer den utviklingen – i motsetning til hva hans egen gjorde. Jeg minner også om at den forrige regjeringen la fram et planteprogram for de neste ti årene, kalt Nasjonal transportplan, som la opp til 100 mrd. kr i bompenger. Ja, bompengenebruken utgjorde så mye at representanten Pollestad måtte spørre: Hvor mye vedtok de rød-grønne før de gikk av? Så det er en gledelig utvikling jeg hører, og jeg oppfordrer Stortinget til å ta debatten.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

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

**Niclas Tokerud (A) [11:36:19]:** I dag er det en gledens dag for Kongsberg. Endelig får vi på plass en løsning for E134 Damåsen–Saggrenda. Med denne veistubben løfter vi kvaliteten for en rekke trafikanter og en rekke innbyggere, for i dag sluses trafikken gjennom det som da blir en flaskehals, noe som skaper fortvilelse hos trafikanter og innbyggere.

Realiseringen av Damåsen–Saggrenda sikrer en god innfartsåre for de tusener som jobber i Kongsberg-industrien, noe som gjør industrien fornøyd. Gjennomkjørings-trafikanterene sluses – med denne realiseringen – da ikke lenger gjennom Kongsberg sentrum, noe som gjør at både

de og innbyggerne blir fornøyd. Trafikksikkerheten og det som til nå har vært en altfor belastet strekning, blir bedre. Da kan vi som politikere føle at vi har gjort vår jobb.

Jeg har hatt gleden av å jobbe med denne saken både fra Øvre Eiker kommune og på Buskerud fylkesting. I salene der har det ikke vært noen tvil om det lokale engasjementet for å få på plass en løsning. Selv de som oftest bompengefiendtlige FrP-erne i Øvre Eiker kommune gikk helhjertet inn for en bompengefinansiering i Øvre Eiker. Det har vært et press når det gjelder viktigheten av en ferdigstilling, og enigheten om at det er viktig, har vært stor. Derfor er dette en gledens dag for Kongsberg – og for hele Buskerud.

**Kristin Ørmen Johnsen (H) [11:38:25]:** Det er en gledens dag for Buskerud og Kongsberg-regionen – som flere her har vært inne på – når veistrekningen Damåsen–Saggrenda blir en realitet. Det skjer med vedtaket i Stortinget i dag. Dette har vi ventet på veldig lenge. Både Kongsberg kommune, Øvre Eiker kommune og, ikke minst, Buskerud fylkeskommune har jobbet hardt for å få realisert prosjektet. Disse fortjener stor takk. Dette har også vært et tverrpolitisk prosjekt, hvor mange har jobbet sammen.

Jeg vil spesielt takke samferdselsministeren og, ikke minst, saksordføreren, Linda C. Hofstad Helleland, for en utrolig rask og smidig behandling. Her har man virkelig stått på. Det er ikke til å legge skjul på at vi i Buskerud har vært ganske bekymret når det gjelder dette prosjektet. Det har vært utsettelse og forsinkelser. Det kunne ha blitt flere, men her har regjeringen stått på, ikke med kongsbergkneken – som noen har sagt her – men faktisk i Boklövs flotte V-stil. Og regjeringen har satt av midler, slik at vi får en anleggsstart i 2015.

Dagens vei er ikke tilfredsstillende. Den er smal, farlig og svingete. Jeg har selv pendlet langs denne veien i ti år. Veien går gjennom byen og gjennom tettbygde områder. Det gir støy, redusert luftkvalitet og rystelser i husene langs veien. Gjennomgangstrafikken har dårlig framkommelighet, og det er faktisk en døgntrafikk på rundt 19 000 kjøretøyer på det meste. Dette er den mest ulykkesbelastede strekningen i Buskerud.

I tillegg har Kongsberg en av Norges største og mest avanserte industricluster. For å komme til teknologiparken må man i dag gjennom byen. Med dette grepet har man etablert en ny atkomst til teknologiparken. Det er flott for dem som pendler, fordi pendlingen inn til byen vil fortsatt være stor. Det er pendling inn til sykehuset, som ligger i byen, til høyskolen, som ligger i byen, og til fagskolen.

Næringslivet har stått på, og de fortjener ros.

Jeg er ekstra glad for at komiteen ber regjeringen om å vurdere noen av restriksjonene på sideveiene – som antall bomstasjoner – og videre, at flertallet er opptatt av en effektiv bompengeneinnkreving, og at kostnadene for dette blir så lave som mulig. Høyre og Fremskrittspartiet mener at dette vil komme bilistene til gode, f.eks. gjennom en kortere innkrevingsperiode.

En glad dag for Kongsberg!

**Anders B. Werp (H) [11:41:40]:** Dette er virkelig Kongsbergs dag her på Stortinget. Det vi nå gjør, er å legge til rette for Kongsbergs videre og gode utvikling, både når det gjelder næringsutvikling og samfunnsutvikling.

Kongsberg har en av landets mest innovative og kunnskapsintensive næringsklynger. Verdiskapingen er stor, i så vel nasjonal som internasjonal sammenheng. Derfor er infrastruktur, tilgjengelighet og effektivitet helt avgjørende. Saken vi behandler, legger til rette for nettopp dette.

I tillegg er E134 et viktig veisamband mellom deler av Østlandet og Vestlandet, og den er en hovedferdselsåre i denne delen av Buskerud. Dagens E134 mellom Damåsen og Saggrenda er ikke god nok. På godt norsk: Den er svingete, smal og trafikkfarlig. Strekingen er, som flere har vært innom, den mest ulykkesutsatte på E134 i Buskerud.

Det kan derfor ikke understrekes sterkt nok hvor viktig det er at regjeringen nå følger opp, og at Stortinget står samlet i denne saken.

Det har vært gode lokale prosesser, hvor berørte kommuner og Buskerud fylkeskommune har gitt viktige bidrag til at denne saken nå ligger på vårt bord. Sammen med lokalt næringsliv har kommunestyre og fylkesting jobbet målrettet og effektivt. Det er svært viktig for framdriften.

Jeg husker godt at jeg som nyvalgt ordfører i Øvre Eiker deltok i feiringen da arbeidet med parsellen på E134 mellom Hokksund og Damåsen ble startet, altså den foregående parsellen på den strekingen vi behandler i dag. Det var et prosjekt som var banebrytende med et samarbeid mellom kommuner, fylke, næringsliv og statlige myndigheter. Utgangspunktet den gangen var en halvferdig vei som endte i en jordvoll midt i skogen.

Det er nå over 15 år siden. Det er et perspektiv på den langsiktige tenkningen som gode lokale og politiske krefter har i denne saken. Det er også en bekreftelse på at et samlet lokalsamfunn, næringsliv og regionale myndigheter lykkes i sitt vedvarende og kontinuerlige arbeid for en viktig og samlende sak.

Jeg avslutter med et gratulerer med dagen til innbyggere og næringsliv i Kongsberg og Øvre Eiker og en takk til alle som gjennom mange år har arbeidet for og med denne saken.

**Trond Helleland (H) [11:44:30]:** Den 28. april 1999 var det ikke så mange av oss her som var på Stortinget – bortsett fra presidenten og jeg. Lundteigen var vel kanskje også her, nei, han hadde vært her tidligere. Da stilte jeg spørsmål til samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll om faren for å få utsatt nettopp den parsellen Anders B. Werp nå nettopp nevnte, fra Hegstad til Damåsen, altså den forrige parsellen på E134. Det gir oss det perspektivet at det tar tid å bygge landets hovedveier. Det er en gledens dag i dag, når vi får på plass veien gjennom Kongsberg. For 15–16 år siden gjaldt kampen det å få videreført den veien som skulle til Kongsberg, og i dag ser vi at kapasiteten på veien mellom Drammen og Kongsberg er sprengt.

Mitt lønnlige håp er at regjeringen – og det har jeg stor tro på – nå følger opp det vi har sagt om at vi skal se på

helhetlige traseer. Vi skal gi muligheten for å bygge ut i en rekkefølge som er samfunnsøkonomisk lønnsom, og i Nasjonal transportplan står det veldig tydelig at det er behov for en dobling av tunnelkapasiteten i Strømsåstunnelen, som vil være det neste prosjektet. Da kommer en ut på en tofelts vei som går mellom Drammen og Mjøndalen, og det naturlige ville være at det ble en firefelts vei. Så er det en parsell fra Mjøndalen til forbi Hokksund, eller til det som heter Hegstad, som heller ikke er veldig optimal.

Det viser at det å ha helhetlig samferdselsplanlegging, det å tenke nasjonale stamveier eller hovedveier mellom øst og vest, som Magne Rommetveit godt beskrev, som E134 er, blir stadig viktigere. Det å vise at vi har et helhetlig grep og blikk på de viktigste hovedveiene mellom øst og vest, tror jeg også er veldig viktig.

Dagen i dag er en gledens dag for Kongsberg, og jeg vil spesielt – i tillegg til de politikerne som er berømmet – berømme næringslivet på Kongsberg, med Kongsberg Gruppen, FMC og andre i spissen som i årevis, helt siden de var med på spleiselaget som ga vei fram til Kongsberg, har stått på for å få en vei som er tjenlig for å få varene ut. I gamle dager, dvs. forrige årtusen, 1990-tallet, var Krekling-undergangen det store problemet. Da kom ikke varene fram, for de kom ikke under jernbaneundergangen. I dag er det kø, kork og kaos gjennom Kongsberg som er hovedutfordringen.

Nå tar Stortinget et viktig grep for å få orden på det, men vi må ta flere store grep for å få orden på hovedveiene mellom Østlandet og Vestlandet.

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

Sak nr. 4 [11:47:34]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold (Innst. 169 S (2014–2015), jf. Prop. 50 S (2014–2015))*

**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.

**Nils Aage Jegstad (H) [11:48:35]** (ordfører for saken): Samferdselsdepartementet fremmer i proposisjonen forslag om utbygging og finansiering av fase 1 av en bypakke for transport i Nedre Glomma-regionen i Østfold. Det er en enstemmig komité som slutter seg til forslaget, og jeg vil takke alle medlemmene i komiteen for godt samarbeid.

Det er i dag om lag 130 000 innbyggere i Fredrik-

stad og Sarpsborg, og området vokser stadig. Med om lag 110 000 innbyggere innenfor tettstedsområdet, utgjør dette landets femte største byområde. Det er derfor tenkt at regionen skal inngå en bymiljøavtale med staten, og denne bypakken vil inngå i denne når avtalene er på plass.

Dagens hovedveinett i Nedre Glomma har betydelige framkommelighetsproblemer. Dette skaper trafikk- og miljøproblemer på både hovedveinettet og sideveinettet. Hovedveiene inn mot og gjennom byene er mer eller mindre overbelastet i rushtidsperiodene, som strekker seg over en stadig større del av dagen. Avviklingsproblemerne på hovedveinettet har ført til overføring av gjennomgangstrafikk fra riksveinettet til bygatenettet i rushtidsperiodene.

Hovedveisystemet har flere kritiske lenker hvor det ikke finnes alternative veiruter. Broene over Glomma og Seutelva er eksempler på dette. Sårbarheten i transportsystemet er derfor stor, også for busstrafikken og annen nyttetraffic. Glomma utgjør en barriere for lokaltrafikken.

Som det framgår av proposisjonens tittel, er bypakken oppdelt i flere faser.

Dette har vært et tema i komiteen. I et svar på spørsmål fra komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet svarer statsråden:

«Bypakke Nedre Glomma må deles i flere faser for å kunne detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene. Dette er nødvendig for å kunne få et tilfredsstillende bilde av kostnader og muligheter for gjennomføring.

Jeg vil også peke på at det er avholdt flere møter hvor vi har hatt en god dialog med kommunene og fylkeskommunen om prosessen fremover, og grunnlaget for å dele prosjektet opp i flere faser. Jeg legger også opp til å ha en god dialog med lokale myndigheter fremover om Bypakken.

Antall faser er avhengig av lokale prioriteringer og hvor langt man er kommet i arbeidet med å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene.

Jeg vil komme tilbake til videre fremdrift for Bypakke Nedre Glomma når det foreligger nærmere avklaringer.»

Prosjekter og tiltak i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på 1,2 mrd. 2014-kroner. Finansieringen er basert på bompenger og statlige og fylkeskommunale midler. I fase 1 prioriteres prosjektet rv. 110 Ørebekk–Simo i Fredrikstad. Riksvei 110 er hovedinnfartsåren til Fredrikstad fra E6 i nord og er en viktig transportåre for lokal og regional trafikk.

Styringsrammen for prosjektet er fastsatt til 675 mill. 2014-kroner, og kostnadsrammen er fastsatt til 745 mill. kr. I tillegg prioriteres en rekke kollektivtransporttiltak og tiltak for gående og syklende i både Fredrikstad og Sarpsborg. Til sammen er det foreslått 350 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende, hvorav 170 mill. kr forutsettes finansiert med bompenger.

Videre foreslås midler til planlegging av programområdetiltak i fase 1 og prosjekter som er aktuelle i neste fase.

Som det framgår av saken, er dette en del av en stør-

re pakke. Den økonomiske rammen for hele pakken i det totale forslaget er på om lag 9 mrd. kr, men som nevnt i statsrådets svarbrev, knytter det seg usikkerhet til kostnadene for deler av prosjektene. Jeg vil imidlertid påpeke at en samlet komité i sine merknader uttrykker et sterkt behov for kontinuitet i framdriften av totalpakken. I arbeidet med saken ble jeg også gjort oppmerksom på at det vil være formålstjenlig å koordinere viktige investeringer i bypakken med framføringen av intercityprosjektet gjennom de to byene.

Jeg anbefaler komiteens innstilling.

**Irene Johansen (A) [11:53:13]:** Vi er fornøyd med at vi med denne saken som behandles i dag, kommer i gang med utbyggingen av vei og kollektivløsninger for Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune. Veisystemet i Fredrikstad og Sarpsborg har så lenge jeg har bodd i Østfold – i over 20 år – vært overbelastet og vanskelig å komme seg fram på, til stor irritasjon for innbyggere og næringsliv.

Diskusjoner om løsninger på problemene har foregått like lenge. Sterk lokalpolitisk skepsis til å fremme bypaker med bompenger i begge byene var lenge grunnen til det. Etter hvert innså flertallet av partiene lokalt at strategien med å få staten til å betale ikke ville føre fram – med unntak av Fremskrittspartiet, som hele tiden har motarbeidet dette og stemt imot. Og vi ser nå at heller ikke med Fremskrittspartiet i regjering, ville en fortsatt strategi med å få staten til å betale ført fram.

Det har i mange år vært arbeidet med å få til en enighet om kombinert utbygging av vei- og kollektivnettet og gang- og sykkelveier i Fredrikstad og Sarpsborg og finansieringen av det, og etter å ha fått til enighet om utbygging og finansiering, har Bypakke Nedre Glomma vært gjennom alle nødvendige lokalpolitiske beslutninger, i Østfold fylkeskommune og i kommunestyrene i Sarpsborg og Fredrikstad. Godt politisk håndverk fra fylkesordførere og våre ordførere i de to byene ligger bak. De har imidlertid måttet vente på stortingsbehandling av saken.

I tillegg har de også måttet tåle at den nye regjeringen endrer spillereglene. Både statsråd og statssekretær har i møter med fylkeskommunen og kommunene gitt uttrykk for at de legger den lokalt vedtatte bypakken til grunn, uten store endringer. Statsråden lovet at saken skulle legges fram for Stortinget i høstsesjonen – det har man lokalt festet lit til, men det ble vårsesjonen.

Men det mest alvorlige er at statsråden har delt opp bypakken i flere faser. Som det står i innstillingen:

«Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene i det lokale forslaget. Det er derfor behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene for å få et bedre bilde av kostnader og muligheter for gjennomføring. Videre er det behov for å etablere gode prosesser mellom statlige og lokale myndigheter for å utvikle et godt opplegg for porteføljestyring i samsvar med overordnede mål og tilgjengelig finansiering. For likevel å etterkomme lokale ønsker om raskest mulig oppstart av utbyggingen, har Samferdselsdepartementet i dialog med berør-

te lokale myndigheter besluttet å dele Bypakke Nedre Glomma i faser slik at modne prosjekter kan igangsettes uten å avvente videre planarbeid med de prosjektene som uansett ligger lenger ut i tid.»

Det riktige er at statsråden har valgt å dele den vedtatte pakken opp i flere faser uten den prosessen med lokale myndigheter han selv sier han ønsker.

Andre bypakker har blitt godkjent med et reguleringsklart prosjekt. Den nye regjeringen har – stikk i strid med det de gikk til valg på, nemlig enklere og kortere planleggingstid – valgt å gjøre prosessene enda mer krevende. De krever nå mer detaljplanlegging før resten av pakken kan fremmes. Det betyr nye runder med planlegging og politiske drøftinger, som dessverre kan føre til forsinkelser i framdriften av viktige prosjekter, som firefelts vei på fv. 109 og nye broer over Glomma i både Sarpsborg og Fredrikstad.

Jeg beklager å måtte si at nok en gang opplever Nedre Glomma at Fremskrittspartiet, som det eneste partiet som lokalt har vært imot, også i regjering ser ut til å motarbeide lokalt vedtatte løsninger fra det politiske flertallet.

Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune vil selvfølgelig gjøre alt de kan for å få en rask lokal framdrift for å få resten av pakken på plass. De hadde imidlertid trengt den dialogen, som statsråden sier han ønsker, på et tidligere tidspunkt for å unngå for mye forsinkelser. Jeg forutsetter at statsråden nå tar initiativ til det.

Det er riktig at bypakken, slik den ble vedtatt i Østfold fylkeskommune og i kommunene, har et større investeringsbehov enn hva vedtatt bompengoordning kan finansiere. Det betyr at ikke alle prosjektene som ønskes realisert, kan realiseres. Reduseres imidlertid antallet bomstasjoner, slik stortingsrepresentanten fra Østfold, Erlend Wiborg fra Fremskrittspartiet, sier at statsråden jobber for, vil det redusere inntekspotensialet, og enda færre prosjekter vil kunne realiseres.

Som jeg innledet med å si, er det bra at vi med vedtaket i dag kommer i gang med utbygging av vei og kollektivløsninger for Nedre Glomma, men regjeringen må ta på alvor at det nå er en dyp bekymring lokalt for at regjeringens behandling vil endre fundamentet for saken, som er lagt gjennom de lokale vedtakene, noe som vil kreve nye lokalpolitiske prosesser i fylket og i kommunene, med risiko for ytterligere forsinkelser. Den bekymringen må statsråden ta på alvor og få fortgang i behandlingen av resten av bypakken. Først da blir det en riktig gledens dag også i Østfold, slik det var for Buskerud i forrige sak.

**Kjell Ivar Larsen (FrP) [11:58:22]:** Nå starter fase 1 av en bypakke for transport i Nedre Glomma-regionen i Østfold. Saken som prioriteres, er rv. 110 Ørebekk–Simo i Fredrikstad, i tillegg til en rekke kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende i både Fredrikstad og Sarpsborg. Videre blir det foreslått midler til planlegging av prosjekter som er aktuelle i neste fase av bypakken.

I dag er det store framkommelighetsproblemer, noe som også vil øke med forventet stor befolkningsvekst i re-

gionen. Det er også mange trafikkulykker grunnet dagens uoversiktlige trafikkavvikling.

Fremskrittspartiet mener at en viktig målsetting med pakken er å redusere reisetiden for persontransport og øke kapasiteten inn mot og mellom bysentraene. I tillegg må forutsigbarheten for godstransporten i området bli bedre.

Også i denne saken er Fremskrittspartiet tilfreds med at komiteens flertall er opptatt av at bompengerevisjonen skal være effektiv, og at kostnadene knyttet til innkreving og finansiering skal være så lave som mulig. Fremskrittspartiet mener også at lavere kostnader vil kunne komme bilistene til gode gjennom lavere bompengetakster eller kortere innkrevsperiode, og har en merknad sammen med Høyre om dette.

Til slutt: Når det gjelder det videre arbeidet med Bypakke Nedre Glomma, blir det avsatt midler til planlegging av neste fase av prosjektet, og noen av de sakene Fremskrittspartiet mener må ha høy prioritet, er bl.a. utbygging av fv. 109 i Sarpsborg og ny bru over Glomma i Sarpsborg.

**Hans Fredrik Grøvan (KrF) [12:00:34]:** Kristelig Folkeparti er positiv til det initiativet som er tatt i regionen, og vi støtter helt og fullt opp om den avtalen som er framforhandlet lokalt. Det er bra at fase 1 kommer til godkjenning nå. Det vil sikre oppstart av det bompengeutløsende prosjektet i Fredrikstad, rv. 110 Ørebekk–Simo, innen de fristene som er forutsatt ved den lokale behandlingen av Bypakke Nedre Glomma. Nå kan dette prosjektet starte opp i 2015 og etter planen ferdigstilles i 2017.

Fase 1 har en ramme på 1,2 mrd. kr, mens hele Bypakke Nedre Glomma, sånn som det foreligger lokale vedtak for, har en ramme på ca. 9 mrd. kr. Det betyr at det må komme flere faser av Bypakke Nedre Glomma til godkjenning i Stortinget. Lokalt er det stort fokus på videre framdrift, og det blir viktig nå framover å få gjort tilstrekkelige avklaringer, som det står i proposisjonen, i plangrunnlaget før neste fase kan fremmes.

Helt konkret gjelder dette om godkjent kommunedelplan for ny Sarpebru på fv. 118 vil være en tilstrekkelig avklaring, eller om det kreves godkjent reguleringsplan. Men dette har jeg tillit til at departementet vil følge opp på en god måte. Jeg regner med at departementet legger opp til en dialog med lokale myndigheter og Statens vegvesen om videre framdrift.

I Sarpsborg er det fv. 109 Torsbekkdalen–Tindlund som er det bompengeutløsende prosjektet. Dette er et noe mindre prosjekt enn det tilsvarende prosjektet i Fredrikstad.

Bypakke Nedre Glomma er delt opp i flere faser. Jeg ser at Arbeiderpartiet og Senterpartiet problematiserer dette, men jeg mener det var riktig å få behandlet denne saken nå, altså fase 1. Selsagt skal ikke dette forsinke den helhetlige pakken, selsagt ikke, men nå kommer en i gang, og det er det som er bra. Så må det naturligvis vurderes fra gang til gang om det er hensiktsmessig å dele opp bypakker i mindre deler. Her må en være pragmatisk etter min oppfatning, og når det gjelder Nedre Glomma, kan en f.eks. se på mulighetene for om neste fase bør inneholde både fv. 109 Torsbekkdalen–Tindlund og ny Sarpebru på fv. 118. Her må man være lydhør overfor lokale ønsker.



Et annet punkt som er viktig å få avklart, er om det kan benyttes bompenger til drift av kollektivtransporten. Dette er ikke med i fase 1, som behandles i dag, men jeg merker meg at Samferdselsdepartementet vil avklare forutsetningen for en sårn driftsstøtte i det videre arbeidet med bypakken. Skal vi gi folk en reell mulighet mellom bil og kollektiv, er det helt nødvendig å sikre det økonomiske grunnlaget for en sterk utbygging av kollektivtilbudet.

Nå er det ikke uten videre helt uproblematisk å benytte bompenger til drift av kollektivtransporten dersom dette eskalerer, og dersom bompengefinansiering gjør at offentlige myndigheter trekker seg unna finansielt. Det er viktig at stat, i samarbeid med lokale myndigheter, finner gode løsninger for finansiering av kollektivtransporten, bl.a. med et økt statlig engasjement. Jeg er glad for at regjeringen, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, har betydelig mer offensiv vilje til å støtte opp om kollektivtransporten i og rundt bysentra enn det den forrige regjeringen hadde.

Men oppsummert: Bypakken som vedtas i dag, er en god sak, den er bra for regionen. Kristelig Folkeparti støtter det som her ligger, og så ser vi fram til at også resten av Nedre Glomma-pakken kan komme på plass.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:04:40]:** Senterpartiet er positiv til det lokale engasjementet som har ført fram til at man får på plass Bypakke Nedre Glomma. Dette er en folkerik region med to store byer, Sarpsborg og Fredrikstad. Komiteen har nettopp vært på reise i Østfold og har både sett og fått høre om de utfordringene som er der med tanke på trafikkavviklingen. Det er stort behov for å løse de trafikale utfordringene, og det er stort behov for å legge til rette for et bedre og attraktivt kollektivtilbud.

En annen ting – i tillegg til kollektivtilbudet – er å tenke innfartsparkering på knutepunkt, som kan gjøre at ikke alle må kjøre så langt som en del gjør for å parkere bilen for eventuelt å ta toget. Det er en grense for hvor lenge man ønsker å kjøre før man kommer fram, slik at å tenke innfartsparkering i det videre arbeidet tror jeg også er utrolig viktig.

Dette er som sagt en region hvor veldig mange reiser med bil fordi det er mest lagt til rette for det i dag. I tillegg til at man får et attraktivt kollektivtilbud, synes Senterpartiet det er viktig å legge til rette for mer gange og sykkel, ikke minst fordi Sarpsborg og Fredrikstad er utnevnt til sykkelbyer. Da blir det viktig at man i det videre løpet også tenker på hvordan man kan intensivere arbeidet for å få til det.

Som nevnt av både saksordføreren og flere andre er Bypakke Nedre Glomma delt opp i flere faser, og noen ganger erkjenner vi at det er nødvendig fordi man må løse dette på et sånt vis. Men det som er viktig for Senterpartiet, er å bidra til å sikre at man ikke forsinkes helheten i den totale pakken ved å dele det opp.

Til slutt: Det er ingen tvil om at denne bypakken trengs. Det er veldig mange gode tiltak man har klart å forhandle fram. Det er en start – en positiv start – og det er viktig at man klarer å realisere helheten raskt. Så gratulerer til Østfold – det er en god start, og så

får vi alle sammen bidra til at dette realiseres fullt ut.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:07:16]:** Det er gledelig at et enstemmig storting slutter seg til også denne saken. Det er viktig å utbedre vei- og trafikkforholdene i Nedre Glomma-regionen. Det å legge til rette med bedre veier, få bedre bruforbindelser, bedre kollektivtrafikk og bedre forhold for gående og syklende er viktig for å få et stort lokalsamfunn til å fungere godt. Både Fredrikstad og Sarpsborg viser at de vokser, det er attraktive steder å bo. Da må vi sørge for at økt befolkning ikke bare opplever at veiene fra i går er det som er styrende, men at man faktisk bygger regionens infrastruktur.

Jeg synes det er interessant å høre fra Arbeiderpartiets representanter at de påpeker at denne debatten har pågått i mange, mange tiår, men skylder på dagens regjering for at noe har tatt en måned lengre tid enn det man ønsker. Jeg synes vi skal huske perspektivene her, og vi skal også se hva som er grunnlaget for at vi nå har delt opp denne bypakken i faser. Det er nettopp fordi denne regjeringen, og dette flertallet med Kristelig Folkeparti og Venstre, ønsker å realisere dette så fort som mulig. Når vi ser at en bypakke ikke kan fortelle hvordan Sarpebrua skal være, hvor mye den koster, og hvor mye mange av prosjektene vil koste, ville man med normalpraksis måttet si at da skal hele pakken vente. Det ville ha betydd at alle prosjektene hadde ventet. Vi mener det er viktig å komme i gang med det som er kvalitetssikret, det vi vet hvordan skal bygges, og det vi vet hvor mye skal koste. Derfor deler man opp i faser – ikke for å forsinke, men nettopp for å holde god framdrift, og det er det vi opplever skjer.

Sammen med ordførerne i disse byområdene, sammen med fylkesordføreren og ikke minst sammen med næringslivet har vi diskutert disse problemstillingene mange ganger: Hva er mulig å få på plass nå – for å komme i gang? Hvilke ting trenger man å jobbe med for å planlegge – nettopp for at man skal kunne anslå kostnader, nytte og fysisk utforming?

Jeg opplever at etter disse møtene har næringslivet i Sarpsborg og Fredrikstad gått ut og sagt at dette er bra, og at de ikke mistenker noen politisk trenering. Dette har å gjøre med å finne gode løsninger. Da synes jeg det er litt trist når Arbeiderpartiets representant forsøker å lage et spill rundt dette framfor å lytte til de nøytrale aktørene fra næringslivet som sier: Vet du hva, dette handler om praktiske løsninger.

Jeg velger å forholde meg til alle de konstruktive aktørene i denne debatten og gleder meg over at vi nå kan komme i gang med viktige veiprojekt, viktig satsing på kollektivtransport og viktig satsing på gang- og sykkelveier.

Vi begynner nå med å prioritere prosjektet rv. 110 Ørebekk–Simo i Fredrikstad. Vi prioriterer en rekke kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende både i Fredrikstad og i Sarpsborg.

Så er det viktig at vi fortsetter arbeidet med detaljplanlegging av de ytterligere tiltakene som kommer senere. Jeg skal love at vi kommer til å fremme neste fase så fort det

overhodet lar seg gjøre, i samarbeid med de lokale myndigheter, lokalt veivesen og lokalt næringsliv. Dette er å bygge byer, bygge bo- og arbeidsregioner, og det er dagens stortingsflertall svært, svært opptatt av.

Jeg vil også minne om at det skjer mye annet spennende for denne regionen. Satsingen på intercityutbygging er viktig, for det handler om at de som velger å bo i Nedre Glomma-regionen, også lett skal kunne komme seg til f.eks. Stor-Oslo for å kunne jobbe der – og motsatt vei, sånn at man knytter ulike deler av næringslivet bedre sammen gjennom rask og god transport.

Jeg vil oppfordre Arbeiderpartiet til å ta en diskusjon med seg selv om den debatten vi nå ser, om det å begynne å forsinke arbeidet med Follobanetunnelen er med på å styrke eller svekke arbeidet med å bygge intercitystrekningen til Østfold. De signalene som nå kommer fra enkelte i Arbeiderpartiet, og som ikke blir motsagt av andre, vil være med på å svekke Nedre Glomma-regionen når det gjelder å få intercityoppkobling til resten av Østlandet. Den debatten mener jeg er mye viktigere enn å prøve å så tvil om hvilken prosess som har vært i denne saken. Jeg konstaterer at næringslivet støtter opp om det vi foreslår.

Jeg sier tusen takk til Stortinget, som har behandlet denne saken på en god måte. Jeg vil bare minne Arbeiderpartiet om at denne saken faktisk ble fremmet i høstsesjonen, som lovet, og den blir behandlet i vårsesjonen. Dette synes jeg også vitner om at Stortinget gjør jobben sin på en god måte – og det setter jeg veldig pris på – sånn at vi kan gå videre med å realisere innholdet som nå blir vedtatt.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Ingvild Kjerkol (A) [12:12:18]:** Bypakke Nedre Glomma er et etterlengtet prosjekt hvor de lokale og regionale politikerne har tatt modige politiske valg, som næringslivet i regionen har stilt seg bak. Debatten viser at her er man enige om at det er viktig med rask framdrift. Men når statsråden fra Stortingets talerstol sier at arbeiderpartirepresentanter med sine uttalelser er med på å så tvil om intercityutbyggingen, må jeg be statsråden beskrive nærmere hva han mener da. Det var det han avsluttet sitt innlegg med.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:12:52]:** Stortinget vedtok for kort tid siden gjennomføringen av Follobanen, der en sier at Follobanetunnelen skal være en hurtigbanetunnel uten stopp. Nå registrerer jeg at lokale arbeiderpartirepresentanter i Stortinget, med støtte fra partileder Gahr Støre, har vært ute og sagt at man bør anlegge en stasjon i denne tunnelen. De som har gjort utredningen, Norconsult, sier at nå bør vi ha en KVVU-prosedyre for tunnelen og muligheten for stasjon. En KVVU tar som regel ett til to år, så skal en eventuelt i tillegg lage en reguleringsplan, og så skal en eventuelt begynne å bygge. Det betyr at de kontraktene som nå holder på å bli inngått, vil måtte legges på is med det erstatningsansvaret det har. Det betyr at om en velger den løsningen som Arbeiderpartiet nå begynner å skissere, som Arbeiderpartiet selv valgte bort i 2010 da de satt i regjering, blir ikke Folloba-

nen en hurtigbane lenger, det blir en normal bane. Man vil også få en løsning som fagfolk sier er dårligere enn om en heller bruker Østfoldbanen som løsning for denne regionen.

**Ingvild Kjerkol (A) [12:14:02]:** Når statsråden blir utfordret på at han ikke klarte å legge fram denne saken etter forventningene fra regionen, og man har valgt å gjøre dette i en fasevis utbygging, som står i ganske sterk motsetning til den politiske retorikken om en mer sammenhengende og effektiv utbygging av transportsystemene, begynner altså statsråden å snakke om en helt annen sak, hvor Arbeiderpartiet – Arbeiderpartiets lokallag – skal ha sagt noe. Ja vel.

Lokalt er de bekymret i Nedre Glomma-regionen, og de hadde ønsket seg bedre dialog i forkant. Hvilke forsikringer kan statsråden gi i denne saken, som vi diskuterer i Stortinget i dag, om den videre framdriften?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:14:52]:** For det første var det representanten Kjerkol selv som tok opp Follobanetunnelen i sitt første spørsmål, og jeg svarte på det.

Men jeg er veldig glad for å svare på den saken vi nå behandler, nemlig Nedre Glomma. Der har jeg fra talerstolen forsikret at vi gjør det vi kan for å sikre god framdrift. Det er også grunnen til at vi har delt opp denne planen – for å kunne fremme de prosjektene som er gryteklare, istedenfor at vi skal sitte og vente på alt. Når til og med ordføreren i Sarpsborg innrømmer at han ikke vet hvor mye en ny Sarpebru vil koste, hvordan den skal se ut, og hvordan den skal bygges, er det i seg selv et tegn på at planleggingen ikke har kommet langt nok.

Normalt ville en da i sånne prosedyrer satt hele pakken på vent. Det mener jeg er uholdbart. Derfor deler jeg den opp, sånn at det som er klart, kan bygges, og det som ikke nå er klart, kan utredes videre med sikte på å komme i gang så fort som mulig. Det er en måte der man sikrer framdrift på de viktige tingene, sånn at man ikke forsinke pakken totalt sett. Her er det en pakke som skulle vært realisert over mange, mange år. Nå sørger vi for at vi holder framdriften på de tingene som lå først i køen, uten å måtte forsinke andre ting.

**Ingvild Kjerkol (A) [12:15:58]:** Spørsmålet mitt var hvilke forsikringer statsråden kan gi for den videre framdriften, og det svarte ikke statsråden på. Han svarte med at man starter med denne første fasen. Så var det heller ikke representanten Kjerkol som dro inn Follobanen. Det var det statsråden som gjorde i en sammenheng som statsråden selv må stå for.

Jeg vil derfor stille spørsmålet igjen, for her er lokalt næringsliv veldig opptatt av den videre framdriften. De lokale myndighetene må kjøre sine planprosedyrer, og de kunne tenkt seg å få bedre dialog i forkant, slik at de kunne begrense dette i tråd med den retorikken de har hørt regjeringen ønsker å vise handlekraft bak. Så jeg spør igjen: Hvilke forsikringer kan statsråden gi for den videre framdriften?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:16:48]:** Jeg nevnte i mitt andre svar at vi vil ha framdrift så fort som mulig. Det betyr at vi jobber tett, og det sa jeg også i mitt innlegg. Vi jobber tett med de lokale aktørene, både ordfører, veivesen og andre, for å sørge for at en får gjennomført planprosesser på de andre strekningene også i de andre prosjektene, slik at en får levert dem til Stortinget og får gjort vedtak. Så langt er det ingen av de varslede prosjektene som blir forsinket som følge av den oppdelingen, men det betyr at hadde vi gjort sånn som en vanligvis gjør, ventet med hele pakken, så ville en fått forsinkelser.

Så mener jeg også det er naturlig at når en diskuterer sånne ting, akkurat som da vi diskuterte utbyggingen av E134 Damåsen–Saggrenda, at man ikke bare må se Kongsberg-regionen isolert, men ser hva den veien betyr for Sør-Vestlandet og Sør-Østlandet. På samme måten mener jeg det er viktig å ha visjoner for hele østfoldområdet, og ikke minst for Nedre Glomma-regionen, for å vise ikke bare hva de ulike små veistrekingene i byområdene betyr, men hvordan intercity er med og drar den regionen inn i Oslo-området. Det er da jeg sier at det er bekymringsfullt når Arbeiderpartiet forsøker å trenere framdriften på det prosjektet.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Bengt Morten Wenstøb (H) [12:18:14]:** Det er en gledens dag, slik jeg ser det. Jeg var med på det vedtaket i Fredrikstad bystyre for mange år siden også, så jeg vet godt hva man mente lokalt. Det i hvert fall jeg vil gi uttrykk for, er at vi er der nå. Vi er der regjeringen faktisk velger å si at vi har gjennomføringskraft, og vi ønsker å få til en god løsning for regionen. Når statsråden sier at han ønsker å se det i en helhet og lage god planlegging, handler det først og fremst om kvalitetssikring. Utfordringen for regionen er nettopp at man har hatt lange prosesser, og man er nå i en situasjon der man faktisk får gjennomført.

Det er, som mange har påpekt, mange som bor i regionen. Det er en region i vekst, og det er det femte største byområdet. Hovedveinettet i Nedre Glomma-regionen har betydelige framkommelighetsproblemer, og det betyr mye trafikkproblemer. Det er også alvorlig at det har ført til at gjennomgangstrafikken fra riksveinettet går til bygater i rushtidsperiodene, med de utfordringer det medfører.

Sårbarheten i transportsystemet er stor. Det gjelder også busstrafikken og annen nyttetraffikk. Glomma utgjør en barriere for lokaltraffikken. Det er et sterkt ønske om å starte utbyggingen av de høyest prioriterte prosjektene i pakken så raskt som mulig. Det er alle enige om.

Det man derimot sier, og som jeg tror er ganske vesentlig, er at man faktisk har en faseinndeling og kvalitetssikrer del for del, og det er ingen som har hevdet at det nødvendigvis vil ta lengre tid, men det er noe med kvalitetssikringen av hva man gjør. I så måte vet jeg at statsråden har god vilje med hensyn til at dette skal bli en pakke som regionen er fornøyd med.

Nedre Glomma-regionen er et viktig vekstområde for

næringsliv og forskning, men skal denne utviklingen fortsette, er man avhengig av god framkommelighet. Det gjelder også i forhold til havneutvikling. Transport av gods på havet er viktig og krever gode havneløsninger. De fleste vil hevde at vei, jernbane, havner og kollektiv transport bør ses i sammenheng. Det er for så vidt noe jeg også er enig i. Først og fremst gir det helhetlige løsninger, men det gir også næringsutviklere forutsigbare rammevilkår.

Nedre Glomma-regionen har gründere som ønsker å satse kapital på nye næringer, som ønsker å ta samfunnsansvar og være med i et viktig byutviklingsarbeid. Men det krever et tett samarbeid om felles mål, nasjonalt og lokalt.

Regjeringen ønsker satsing på næringsutvikling, forskning, omsorgsteknologi og internasjonalt samarbeid. Nedre Glomma-regionen har alle forutsetninger for å bidra i dette arbeidet, men det krever en god infrastruktur. Jeg er helt sikker på at regjeringen leverer på dette området.

**Ingjerd Schou (H) [12:21:22]:** Dette er en etterlengtet sak, en overmoden sak, og den har vært gryteklar i mange år. Det er en god sak for hele regionen, og den er viktig for både gods- og persontransport.

Når det gode er sagt, har jeg lyst til å gi noen refleksjoner tilbake til det jeg hørte Arbeiderpartiet og representanten Irene Johansen si. Det er slik at denne proposisjonen ble fremmet høsten 2014, ikke våren 2015. Den ble fremmet 19. desember i fjor, og det er høstsesjonen.

Det andre er at representanten også påstår at det ikke har vært kontakt med lokale myndigheter, og med skam å melde må jeg si at det er feil. Det har vært gjentatte møter med ordførere og politiske myndigheter, i større omfang – tror jeg – enn det jeg har opplevd de siste åtte årene, og jeg har vært en del av dette politiske landskapet lenge.

I tillegg er det ikke slik, som representanten også sa, at næringslivet påstår at dette er en trenering av en samferdselspakke i Nedre Glomma-regionen. Næringslivet har gitt tydelige tilbakemeldinger om at de opplever at regjeringen prioriterer nettopp Nedre Glomma, og de er godt tilfreds med den utviklingen som nå skjer. For Østfold – Nedre Glomma, men også hele regionen – er en del av hovedstadsområdet. Da henger tog, vei og sjø og havn nøye sammen, og jeg synes det er meget trist at Arbeiderpartiets representant har benyttet denne saken til nok en gang å fremme et politisk spill.

Når regjeringen nå deler opp denne pakken, er det for å få kontroll over fremdriften, for å få kontroll over kostnadene, og dette behovet har ligget der også i de foregående åtte år. Det er slik at det har vært gjort for dårlig arbeid, og vært for dårlig kontroll, når det gjelder fremdrift og grunnarbeid, men også når det gjelder kostnad og kostnadskontroll. Når ordføreren i Sarpsborg må si at vi ikke kan bygge ut Sarpebrua fordi vi ikke vet hvor mye den koster, sier det seg selv at sånn kan vi for fremdriftens skyld ikke behandle fellesskapets midler. Da må vi ta kontroll over det, slik at vi får utviklet og kvalitetssikret fremdriften.

Når det gjelder å trenere, er det med noe undring jeg ser når det gjelder Follobanen – som er svært viktig for framkommeligheten til og fra Østfold og hovedstadsregionen – at Arbeiderpartiet lokalt i Oslo faktisk foreslår å

gjøre den om til en lokalbanestrekning med en egen stasjon midt inne i en tunnel, og at det ikke blir den høyhastighetsbanen som Stortinget faktisk har forutsatt. Jeg håper at Arbeiderpartiet totalt sett besinner seg og ikke er med på å medvirke til fire års forsinkelse av et samferdselsprosjekt som er viktig nasjonalt, men også regionalt for Østfold.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:24:36]:** Jeg tenkte at jeg ikke skulle ta ordet i denne saken, men når ministeren begynner å sparke til Arbeiderpartiet, slik han forsøker her, er jeg dessverre nødt. Jeg synes det i hvert fall er på sin plass å gjøre både forsamlingen og saken oppmerksom på at de som har vært med og prøvd å bidra til å få denne saken fort opp å gå, ikke nødvendigvis er hans eget parti lokalt – sannsynligvis heller tvert imot. For vi vet, alle vi som har fulgt denne saken – vi var jo også på besøk og så på viktigheten av den – at når Arbeiderpartiet sier at vi ønsker å ha en helhetlig sak, er det ikke fordi vi ikke ønsker at vi skal få dette på plass raskest mulig. Det er for å se til at framdrifta blir sånn som den var tenkt.

Når man da kommer med et forslag om oppsplitting, kan man stille seg spørsmålet om hva den vil føre til. Vi vet i hvert fall at Fremskrittspartiet lokalt helt klart har vært mot å gå inn for dette prosjektet, på grunn av bompengene. Det var kanskje en av de største sakene de kjørte på i lokalvalgkampen, og selvfølgelig: Der, som på veldig mange andre plasser, var de ute med løftebrudd overfor velgerne. Så jeg synes kanskje ministeren burde roe seg litt ned når det gjelder å skyte, når vi vet hvordan partiet hans selv har agert lokalt i denne saken.

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

Sak nr. 5 [12:26:06]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i vegtrafikkloven (tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy)* (Innst. 170 L (2014–2015), jf. Prop. 45 L (2014–2015))

**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.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:27:15]** (ordfører for saken): Som presidenten redegjorde for, gjelder det endringer i vegtrafikkloven slik at man får rett til tilbakeholdelse av kjøretøy til sikring av sanksjoner og hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy.

Komiteen har vært veldig samstemt i sin behandling.

Det er egentlig bare positive understrekinger fra en enstemmig komité om at dette er et viktig tiltak. Vi har hatt gode, raske drøftinger. Vi stilte et spørsmål til departementet om muligheten til å ha noe lignende i yrkestransportloven. Vi fikk et positivt svar tilbake fra statsråden, som sa at det hadde vært til vurdering, men man ønsket ikke å forsinke behandlingen av denne hjemmelen, som vil ligge i vegtrafikkloven. Men man gjør videre vurderinger. Dette har komiteen tatt inn i sin innstilling – som er enstemmig – og ber om at man kommer tilbake til Stortinget ved en senere anledning med vurderinger knyttet både til ulovlig kabotasje og til yrkestransportloven.

Jeg ønsker å takke komiteen for en veldig fin holdning til det å gjøre det beste for å få en god prosess i forbindelse med det vedtaket vi skal gjøre i dag, og også peke litt framover på tiltak som komiteen er opptatt av, for å sikre at det går rett for seg i transportnæringen som sådan.

Bare noen få kommentarer utover det. Det er viktig at man har ryddighet i transportnæringen. Vi har jo hatt noen tilfeller som har vist at det er behov for å ha noe strammere grep for å stoppe dem som ikke ønsker å følge norsk lov og rett, som denne saken handler om.

Statsråden redegjorde i den første saken vi behandlet, litt om andre typer saker som er under utarbeidelse. Jeg oppfatter det vel slik at komiteen ser positivt på at man har en holdning der man skjerper kravene litt. Det har over flere år vært økende innførsel av varer fra trailere der føreren kanskje ikke har hatt med seg det nødvendige – verken regelverket i hodet eller teknisk utstyr, så det er behov for å skjerpe tiltakene. Norsk transportnæring har vært veldig positiv til at man følger nøye opp, for de har sett at det er en konkurranseulempe når folk har sjansen til å stikke av fra eventuelle bøter, som det bl.a. er snakk om her.

Dette er en god sak, som komiteen enstemmig slutter opp om.

**Kari Raustein (FrP) [12:30:31]:** Utvidelse av tilbakeholdsretten av kjøretøy, som foreslått i denne saken, vil medføre at flere førere nektes å kjøre videre etter brudd på veitrafikklovgivningen. Det vil også føre til at flere bøter blir betalt, og med det være en viktig bidragsyter til å øke trafikksikkerheten på norske veier og utjevne konkurransen i transportnæringen.

Jeg vil påpeke andre gode tiltak som regjeringen har gjennomført for nettopp å skape tryggere forhold på veiene. Det er blitt gjennomført mer kontroll på grensene. Vi har fått krav om vinterdekk på tungbil både for trekkvogn og tilhenger, og det er krav om obligatorisk bombrikke. I tillegg arbeides det nå for muligheten for vinterførerkort.

Men hver dag ruller hundrevis av livsfarlige vogntog over norske grenseoverganger. De kjører seg fast i snøen på glatt føre, nettopp fordi mange ikke er skodd for det norske vinterføret. Viktige ferdselsårer blir sperret altfor ofte, og dette koster mye både i tid og penger for transportnæringen. I tillegg forårsaker det mange farlige situasjoner. Dette skjer til tross for informasjonskampanjer, flere kontroller, høyere bøtenivå og nye forskrifter med krav om mønsterdybde og kjettinger.

Erfaringsmessig er inndrivelse av bøter ilagt uten-

landske førere langt vanskeligere enn for førere som har fast bopel i Norden. Det gjør at en ikke treffer, og vi får ikke den ønskede effekten mot nettopp de utenlandske sjåførene og yrkessjåførene med de sanksjonene som vi har i dag. Når vi vet at en stadig større andel transportarbeid i Norge utføres med tunge kjøretøy med nettopp utenlandske førere, er det ekstra viktig at sanksjonene virker.

De endringene som vi foreslår i dag i vegtrafikkloven § 36 b, er utrolig viktige endringer – det ikke bare å måtte vente til dom eller vedtatt forelegg, men at dette også skal gjelde der bot eller gebyr er utstedt. Det å utvide retten til også å gjelde regionveikontorer og Tollvesenet er viktige endringer. Den tilbakeholdsretten skal kunne benyttes uavhengig av hvilket land føreren av kjøretøyet er bosatt i.

Erfaringsmessig respekterer ikke enkelte førere vedtak fattet av kontrollmyndighetene. Det er da behov for ytterligere sanksjoner. For å sikre gjennomføringen her er mekaniske eller elektroniske innretninger veldig gode hjelpemidler. Jeg vil spesielt nevne hjullås, som er en voldsomt effektiv sikring i så måte.

Avslutningsvis vil jeg påpeke viktigheten av de foreslåtte endringene, nettopp for å øke trafikksikkerheten for alle oss som bor her i Norge, og sikre like konkurranseforhold mellom norske og utenlandske aktører i transportnæringen.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:33:50]:** I mange, mange år har en kunnet lese i avisen hvordan vogntog som ikke er gode og trygge for veiene, allikevel finnes på veiene, hvordan vogntog som blir stoppet ett sted, og får påpakning for ikke å ha bremsene i orden, dagen etter kan bli sett kjørende i en helt annen del av landet og åpenbart ikke har respektert de kjøreforbud og pålegg de har fått. Politiet og Vegvesenet har ikke hatt de fullmaktene de trenger for å stoppe bilene og sørge for at en betaler sine bøter i stedet for å reise ut av landet. Det har vært mye frustrasjon blant folk flest som har lest om dette i media, og ingen har grepet fatt i det.

Vegvesenet, politiet og Tollvesenet avdekker ofte feil og mangler på kjøretøy. Noen ganger er det nok med et bruksforbud, andre ganger får en bot eller gebyr, men en har altså ikke hatt tilstrekkelig med fullmakter til å håndheve dette på en god måte. Det får de nå. Det er viktig for trafikksikkerheten, det er viktig for konkurransesituasjonen i transportmarkedet, og det er viktig rett og slett fordi det blir en enklere måte å innkreve gebyr og bøter som ilegges førere som i dag er bosatt utenfor Norden. Der er det vanskelig å inndrive pengene, og mange av dem stikker av uten å gjøre opp for de kostnadene de har pådratt seg, og får da en konkurransefordel i forhold til andre. Det var vel NRK Nordland som påviste at en har 200 mill. kr utestående i bompengebøter fra utenlandske sjåførere. Det er ikke en situasjon som vi har vært fornøyd med.

Vi har derfor fremmet dette forslaget, og jeg er veldig glad for at Stortinget enstemmig vedtar det, og at en sågar sier at det er et godt tiltak. Det burde vært gjennomført for lenge siden, men nå får endelig Vegvesenet de fullmaktene de trenger.

Det å kunne holde tilbake kjøretøy inntil boten er betalt,

vil bidra til å effektivisere innkrevingen. Det vil også gjøre at utenlandske kjøretøy som kommer til Norge, vet at blir en stoppet, så får en en kostnad. Da må de begynne å regne på prisene sine på en helt annen måte enn i dag, de må komme med kjøretøy som er i bedre stand, og de må være rustet for norske trafikkforhold på en bedre måte, rett og slett fordi det handler om å ha fair konkurranse i markedet.

Vi vet at selv om en kan innkreve bøter, er det en del situasjoner der en får kjøreforbud på grunn av dårlig teknisk stand. Det er mange historier, også fra Vegvesenet, om at biler som får kjøreforbud den ene dagen, stikker av og er på veien igjen så fort kontrollen er over. Ved å ta i bruk hjullås har en fysisk stoppet bilen, og den kommer ikke videre.

De vedtak Stortinget nå gjør, er egentlig enkle grep, men vil ha store effekter, og det er veldig bra at en har en så enstemmig oppslutning om og positiv omtale av det. Vi skal sørge for at Vegvesenet får de midlene de trenger for å kunne iverksette dette. Dette kommer altså i tillegg til en kraftig økning i kontrollvirksomheten, en kraftig innstramning i en del andre regler som gjør at vogntog – tunge kjøretøy på norske veier – får mer rettferdig konkurranseforhold, rett og slett fordi flere av aktørene må ta mer hensyn til de samme kostnadene og de samme reglene enn det som har vært tilfelle fram til i dag.

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

Sak nr. 6 [12:37:30]

*Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag frå stortingsrepresentantane Jenny Klinge, Gerd Eli Berge og Heidi Greni om etablering av overvåkingskamera på alle køyrbare norske grenseovergangar* (Innst. 171 S (2014–2015), jf. Dokument 8:23 S (2014–2015))

**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 innefor 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.

**Kjell Ivar Larsen (FrP) [12:38:45]** (ordfører for saken): Representantforslaget vi har til behandling i dag, fra stortingsrepresentantene Jenny Klinge, Gerd Eli Berge og Heidi Greni, omhandler etablering av overvåkingskamera på alle kjørbare norske grenseovergangar.

Transport- og kommunikasjonskomiteen viser til representantforslaget og vedlagt uttalelse fra Finansdepartementet ved statsråden i saken.

Ordningen med smarte overvåkingskameraer – ANPR,

Automatic number plate recognition – er allerede etablert og er et viktig verktøy for å styrke grensekontrollen.

I dag benyttes ANPR-overvåkingskamera på 15 grenseoverganger, og det er konkrete planer om etablering på ytterligere sju grenseoverganger, herunder to ferjeterminaler.

Toll- og avgiftsdirektoratet fikk i oppdrag å utrede – og har utredet – hva som skal til for å styrke grensekontrollen. Den rapporten ble levert i november 2014 og har flere anbefalinger, der en av disse er å etablere ANPR på alle kjørbare grenseoverganger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelige Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen nå vil vurdere direktoratets anbefalinger og komme tilbake til dette, bl.a. i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.

Andre sider ved ANPR-overvåkingskamera som også vil bli vurdert nærmere, er viktige personvern hensyn og spørsmålet om å utvide grensen for lagringstid, som i dag er på én time.

Komiteens flertall mener på denne bakgrunn at forslagsstillernes intensjoner er godt ivarettatt i regjeringens pågående arbeid og foreslår derfor at forslaget vedlegges protokollen.

Komiteens mindretall, medlemmet fra Senterpartiet, har varslet et annet forslag til vedtak, og jeg regner med at Senterpartiet vil redegjøre for sitt syn.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:41:03]:** Ordningen med smarte overvåkingskamera, såkalt ANPR, er et etablert og viktig verktøy for å styrke overvåkingen på veg og er allerede i bruk på 15 grenseoverganger. Det ligger allerede planer for utvidelse med sju nye grenseoverganger, derav to ferjeterminaler.

Grenseoverskridende kriminalitet er et stadig større problem, der vi ser at det smugles mer av både varer, dyr – ja, sågar mennesker – og narkotika. Man registrerer også at dette har fått et mer profesjonelt preg, og det ligger store penger i organisert kriminalitet. Derfor vil økt bruk av teknologiske hjelpemidler effektivisere dette arbeidet og være helt nødvendig for å klare å øke kontrollen. En full etablering av ANPR på alle kjørbare grenseoverganger og ferjeterminaler med anløp fra utlandet er kostnadsberegnet til 110 mill. kr i investeringer og vil ha årlige driftskostnader på 20 mill. kr. En utvidet bruk av ANPR vil være den mest kostnadseffektive måten å øke kontrollen og kunnskapen om den grensekryssende aktiviteten på, sier Toll- og avgiftsdirektoratet.

En viktig premiss for at ANPR-systemet skal gi økt kunnskap, er muligheten for å lagre opplysningene. I dag er det kun tillatt med maks én times lagringstid. Toll- og avgiftsdirektoratet anbefaler at dette økes til ett år. Dette må da veies opp mot sikkerhet og personvern. I saka har man ikke tatt stilling til den utvidede lagringstida, men bedt om at regjeringen vurderer dette nærmere.

Direktoratets anbefaling mener jeg må vektlegges, men jeg er litt bekymret for den anbefalingen som ligger i saka – for hvordan regjeringen vil håndtere det med lagringstid. Når vi ser på andre teknologiske hjelpemidler

som er tatt i bruk med stor effekt, ser vi dessverre at dagens samferdselsminister og regjering har stoppet bruken av dette. Da tenker jeg på bruken av streknings-ATK, gjennomsnittsmåling med fotobokser, som også er et nyttig elektronisk hjelpemiddel. Her har dagens regjering, med Fremskrittspartiet og Høyre, tenkt å stoppe alle planlagte prosjekt, selv om det kan dokumenteres at man nesten reduserer antallet drepte og skadde med 50 pst. med å ta det i bruk – ikke minst i lange tunneller. Derfor er det bra at man nå ønsker å ta dette hjelpemiddelet i bruk, som jeg forstår alle er enige om. Arbeiderpartiet ser fram til at vi får på plass disse overvåkingskameraene så snart som mulig, og ikke minst at man raskt får avklart lagringstida, som jeg heller ikke har registrert at noen har sagt noe tydelig om i dag – kanskje med unntak av Senterpartiet, som har signalisert at de er skeptiske til en utvidet lagringstid. Men som sagt: Direktoratet er veldig tydelig på at skal de kunne benytte seg av denne kunnskapen, kan det ikke være én times lagringstid.

**Helge Orten (H) [12:44:30]:** Det er i grunnen stor enighet i komiteen om at ANPR, automatisk gjenkjenning av nummerskilt, er et effektivt virkemiddel for å styrke grensekontrollen, og derfor skal jeg ikke holde et veldig langt innlegg.

Ordningen er allerede etablert på 15 grenseoverganger, og toll- og avgiftsetaten har konkrete planer om å utvide dette til sju nye grenseoverganger, hvorav to er ferjeterminaler. Ifølge brev fra finansministeren til komiteen vil regjeringa vurdere dette i forbindelse med budsjettet for 2016, noe flertallet i komiteen har sluttet seg til.

Erfaringene som Toll- og avgiftsdirektoratet har skaffet seg om bruk av ANPR så langt, er gode. Det viser seg å være et effektivt virkemiddel for å plukke ut objekt til kontroll basert på etterretningsopplysninger og kontrollhistorikk. Slik sett er dette et kostnadseffektivt tiltak for å styrke grensekontrollen og som helt klart vil kunne forebygge og avdekke organisert kriminalitet.

I tillegg vil oversikt over kontrollhistorikken gjøre arbeidet med å avdekke ulovlige kjøretøy enklere, noe som vil ha betydning for arbeidet med å styrke trafikksikkerheten og avdekke ulovlig kjøring.

Toll- og avgiftsetaten har i dag anledning til å lagre opplysninger fra ANPR i maksimalt én time. Etaten viser til at det kan være ønskelig å utvide denne lagringstida til ett år for å skaffe et bedre grunnlag for å gjøre strategiske og taktiske analyser. En utvidet lagringstid vil selvfølgelig gi bedre mulighet for å avdekke gjennomgående mønster og vurdere objekt med tanke på kontroll ved framtidige passeringer. Det er uten tvil en fordel med utvidet lagringstid av kontrollhensyn. Jeg vil likevel påpeke at en utvidelse av lagringstida må nødvendigvis bli sett opp imot personvern hensyn, og jeg registrerer at regjeringa vil komme tilbake til dette ved behandlingen av en eventuell utvidelse av ordningen med ANPR.

Regjeringa flerdobler arbeidet med kontroll av tyngre kjøretøy. Gode verktøy som ANPR er viktig for å gjennomføre effektive og målrettede kontroller. Vi ser at økt kontrollaktivitet gir resultat, ulovligheter blir avdekket,

trafikkikkerheten blir bedret, og det virker forebyggjende. Nettopp derfor er det viktig at regjeringa er så tydelig på at en skal fortsette å styrke kontrollaktivitetene, og en utvidelse av ANPR vil være en viktig del av dette arbeidet.

**Jenny Klinge (Sp) [12:47:09]:** Landegrensene har ein nøkkelfunksjon når det gjeld å forebyggje og kjempe mot kriminalitet. Kan vi effektivt stoppe aktuelle personar og gjenstandar på grensa, kan vi avverje mykje kriminalitet elles i landet.

Dei siste åra har besлага av narkotika auka betrakteleg. Smugling av alkohol og sigarettar, andre gjenstandar og dyr aukar. Stadig meir smugling er eit samfunnsproblem, som vi har eit politisk ansvar for å rydde opp i.

Senterpartiet er bekymra for det som skjer, og tek denne situasjonen på det største alvoret. Vi får høyre om ressursmangel i tollvesenet som gjer at dei har problem med å ha døgnbemanning på nokre av dei meste trafikkerte grensestasjonane i Noreg. Det er då grunn til å stille spørsmålet: Kva med alle dei ubemanna grensestasjonane?

Tida er inne for å ta grep. I framlegget frå Senterpartiet, som er utgangspunktet for denne debatten i dag, inneber det å ta i bruk teknologien med smarte overvakingskamera ikkje berre enkelte plassar, men på alle grenseovergangar i heile landet.

Noreg skal vere eit ope land på dei fleste vis, men dette dreier seg om korleis vi effektivt kan stoppe dei som kjem hit til lands for å drive med grenseoverskridande kriminalitet.

Dette er kriminalitet som aukar både i omfang og alvorgrad. Med dette som bakgrunn er det nødvendig at vi tek i bruk tilgjengeleg teknologi og metodar som kan vere effektive verkøy mot denne typen kriminalitet.

Skal vi kjempe mot kriminalitet effektivt, er vi avhengige av at tollvesenet og politiet ligg nokre skritt framfor dei kriminelle miljøa, ikkje at det er motsett.

Representantforslaget tek inn over seg nettopp dette. Stortinget blir invitert til å vere med på å gje marsjordre til regjeringa om at dette skal prioriterast. Det er ingen grunn til å vente med å etablere smarte overvakingskamera på alle grensene våre.

Kva slags funksjonar har så desse kameraa? Jo, dei har skiltgjenkjenning – dei kjenner altså igjen skilt, noko som gjer at ein effektivt kan luke ut mistenkelege køyretøy. Dei vil kunne kjenne igjen køyretøy som tidlegare er brukte til straffbar aktivitet, og tollvesenet kan sjå etter andre unormale ting ved køyretøyet.

Behovet for effektiv grensekontroll vil berre bli større og større dei komande åra. Grenseoverskridande kriminalitet vil auke i omfang. Viss vi ikkje er villige til å bruke teknologi for å kjempe mot dette, hamnar vi fort på etterskot.

Noreg har mange grenseovergangar. Mange fylke har grenseovergangar, og vi skal ikkje stikke under stol at mange av dei ubemanna grenseovergangane blir brukte til å smugle illegale gjenstandar inn i landet.

Når vi har tilgjengeleg teknologi, er det då nokon grunn til at desse ubemanna grenseovergangane ikkje skal kunne overvakast? Nei, det er ikkje det. Det vil vere viktig å få

montert kamera på desse overgangane, slik at ein operasjonssentral kan kartleggje aktiviteten og sørge for meir målretta kontrollar.

Kameraa som er monterte særleg i Østfold, har hatt svært positiv effekt. Tiltaket bør derfor gjerast til eit nasjonalt tiltak.

For Senterpartiet er dette ei viktig sak. I vårt alternative statsbudsjett for 2015 hadde vi lagt inn ei fullfinansiering av ei slik investering på alle norske køyrbare grenseovergangar.

Eg er skuffa over at fleirtalet av politikarane i denne salen i dag ikkje vil gje marsjordre til regjeringa. Nye utgreiingar og analysar er ein effektiv måte å trenere ei sak på, for å sleppe dei økonomiske konsekvensane. Men vi må ikkje gløyme at hensikta med tiltaket er å kjempe mot alvorleg kriminalitet. Pengar brukte på dette området inneber store summar sparte på andre område.

Når det gjeld lagringstida, som også har vore oppe i debatten, er Senterpartiet tydeleg skeptisk til ei utviding, men det finst mange alternative løysingar mellom eit år lagringstid, som er føreslått, og dagens ein time. Dette er det mogleg å finne ei god, praktisk løysing på som samtidig varetek personvernet.

Eg tek med dette opp Senterpartiet sitt forslag i saka.

**Presidenten:** Representanten Jenny Klinge har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:51:36]:** Dette er en sak hvor det er ganske stor enighet om at det er et fornuftig virkemiddel en diskuterer. Det er et virkemiddel som i økende grad er tatt i bruk, og som svaret fra finansministeren viser, er det altså tatt i bruk 15 steder. Flere steder er det under planlegging. Så den store dramatikken er det ikke i dette. Jeg viser også til at svaret fra finansministeren viser at vi vurderer det på ytterligere strekninger, og det er dermed i tråd med det forslaget som her fremmes.

Jeg har selv vært på flere grensestasjoner og sett systemet i bruk. Vegvesenet har tatt det i bruk langs mange av veiene i Norge, og det er et svært godt virkemiddel for å kunne sørge for at både tollvesen, vegvesen og andre gjør målrettede kontroller når de er ute – at en stopper de bilene eller kjøretøyene som utgjør en risiko, som en har en historikk på, istedenfor at en gang på gang stopper biler som ikke har noen feil, som har alle sine ting i orden.

Dette vil også være et virkemiddel som på grensene vil gjøre at tollere eller andre vil kunne se hvilke biler som kommer, og kunne sjekke mot sine databaser om dette er biler som har vært brukt i kriminell virksomhet tidligere, og blitt registrert av Vegvesenet på den måten, eller lignende.

Så det jobbes med det. Det er framdrift, og så vil utrullingene skje gradvis.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:53:05]:** I dette Dokument 8-forslaget er lagringstid av opplysninger et viktig moment. I dag har, som sagt, Toll- og avgiftsetaten lov til å

lagre opplysningene fra automatisk nummerskiltavlesning i maksimalt én time. Toll- og avgiftsetaten sier at et viktig premiss for at dette systemet skal gi økt kunnskap, er at man utvider mulighetene for å lagre opplysninger lenger for å kunne gjennomføre analyser på strategisk og taktisk nivå. Direktoratet anbefaler sågar å øke lagringstida til ett år. Dette må selvfølgelig vurderes opp mot viktige personvern hensyn. Mitt spørsmål til ministeren er da, ettersom vi for så vidt legger dette i hendene på ham: Hvordan stiller ministeren seg til dette premisset fra direktoratet om en utvidelse til ett års lagringstid, og når vil dette bli avklart?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:54:16]:** Jeg synes det er mest passende her bare å sitere siste avsnitt fra svaret fra finansministeren til transport- og kommunikasjonskomiteen. Brevet er datert 5. desember 2014. Der står det:

«Departementet vurderer no framlegget frå direktoratet og vil kome tilbake til det mellom anna i statsbudsjettet for 2016. Vi vil òg sjå nærare på forslaget om lagringstid i samarbeid med andre ansvarlege styresmakter.»

Regjeringen har altså gitt svar på dette og vil komme tilbake i statsbudsjettet for 2016.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:54:52]:** Jeg har lest det, og det kan tolkes sånn at en vil komme tilbake til det som gjelder investeringer i budsjettet. Men hvis det tolkes sånn at man samtidig vil avklare lagringstid, er jo det et klart og tydelig svar.

Men som jeg sa i mitt innlegg, er vi kjent med at ministeren og regjeringen har stoppet bruken av viktige elektroniske hjelpemidler, og jeg tenkte da spesielt på – som jeg også nevnte – dette med streknings-ATK og argumenter med hensyn til personvernet. I lys av den saken er det gledelig at man vil ta i bruk dette hjelpemiddelet, men på streknings-ATK slettes opplysningene straks man har passert, og man viser at det har en stor effekt.

Så spørsmålet mitt til ministeren med tanke på det er: Er det sånn at dagens regjering generelt vil holde tilbake med elektronisk trafikkovervåking, eller i hvert fall lagring, eller gjelder det bare streknings-ATK?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:55:52]:** Streknings-ATK er en helt annen sak enn det en diskuterer her. Vi har vært veldig positive til bruk av automatiske skiltgjenkjenningssystemer nettopp fordi det forenkler tollernes og, for min del, Vegvesenets kontrolloppgaver langs veiene. Det betyr at bilister som det gang på gang viser seg ikke har problemer med sitt kjøretøy eller sin kjøreatferd, vil kunne kjøre forbi kontrollvirksomheten, mens biler som utgjør en risiko, blir stoppet. Det er en viktig måte å ta de farlige kjøretøyene eller sjåførene i trafikken ut på til daglig, og det er det som er det viktige.

Vi har altså en portefølje av virkemidler innenfor trafiksikkerhetsområdet som er veldig sterke. Et av de viktigste grepene vi gjør, er f.eks. å øke satsingen på vedlikehold av veiene kraftig, sånn at veistandarden er god og dermed ikke er med på å skape farlige situasjoner. Det koster mye penger, og for meg er det det viktigste gre-

pet, sammen med det vi har diskutert tidligere i dag: kontroll av vogntog o.l. Vi ser jo nå at ulykkestallene går nedover – heldigvis. Vi mener at vår strategi er riktig.

**Presidenten:** Representanten Kjell-Idar Juvik – til replikk nr. 3.

**Kjell-Idar Juvik (A) [12:57:04]:** Et kort oppfølgings-spørsmål – siden ministeren ikke svarte på spørsmålet mitt, prøver jeg på nytt: Er ministeren positiv til en utvidet lagringstid på denne skiltgjenkjenningsovervåkingen?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:57:23]:** Da kan jeg sitere mitt første svar. Finansministeren skriver:

«Vi vil òg sjå nærare på forslaget om lagringstid i samarbeid med andre ansvarlege styresmakter.»

Dette svaret kommer altså i forbindelse med at vi sier at vi skal komme tilbake til saken i budsjettet for 2016.

Vi kan godt lage en mye større debatt om bl.a. datalagringdirektivet, men jeg tror at alle vet at når det gjelder personvernrettigheter og lignende, er de aller fleste partier i dette storting mye mer opptatt av det enn spørsmålsstilleren er. Så der er vi nok litt uenige.

**Jenny Klinge (Sp) [12:58:07]:** Eg set pris på mange av formuleringane i svarbrevet frå Finansdepartementet, der statsråden m.a. seier:

«Eg meiner representantane fremjar eit godt forslag som viser at dei er opptatt av å styrkje grensekontrollen.»

Dette er heilt rett oppfatta. Vi ser kor viktig grensekontroll er og synest det er viktig å gjere moglege og relevante tiltak snarast råd.

Kor høgt vil regjeringa prioritere temaet «smarte overvåkingskamera», og meiner statsråden det er realistisk å få dette på plass i 2016?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:58:42]:** For det første: Jeg vil ikke forskuttere Stortingets budsjettbehandling for neste år. Det er Stortinget som bestemmer bevilgningene. Men det er ingen tvil om at denne regjeringen har hatt veldig gode erfaringer med økt bruk av skiltgjenkjenningssystem etter hvert som vi har rullet det ut. Jeg vil også påpeke at dette er et godt forslag, og det er i tråd med måten regjeringen tenker på. Jeg vil minne om at den utredningsjobben som har blitt gjort, og som en også viser til i forslaget, ble gitt av finansminister Siv Jensen den 28. mars 2014, altså under dagens regjering. Så det å styrke grensekontrollen er et arbeid som dagens regjering og flertallet er opptatt av, og jeg er veldig glad for at også Senterpartiet viser det samme engasjementet.

**Jenny Klinge (Sp) [12:59:27]:** Eg vil nok ein gong tilbake til brevet frå Finansdepartementet, for der viser ein til at Riksrevisjonen har tilrådd at toll- og avgiftsetaten skal skaffe seg meir systematisk kunnskap om trafikkmengdene ved dei ubemanna grenseovergangane som eit grunnlag for prioritering av kontrollressursane. Eg har forståing for at dei største er dei viktigaste, men samtidig må ein vel seie at i denne samanhengen er ikkje mengda trafikk så rele-



vant. Kven og kva som passerer, vil vere vel så viktig, i alle fall når ein skal førebyggje kriminalitet – og uansett er det eit kostnadseffektivt tiltak.

Meiner regjeringa at dei minste grenseovergangane, dei med minst trafikk, er mindre relevant når ein skal etablere smarte overvakingskamera?

**Statsråd Ketil Solvik-Olsen [13:00:17]:** Når en har mange grenseoverganger og noen få steder der en skal begynne å rulle det ut, er det naturlig at en begynner der det er mest trafikk og dermed størst mulighet for å avdekke ulovlig aktivitet. Det betyr ikke at det ikke finnes ulovlig aktivitet der det er mindre trafikk, men det handler om å prioritere hvor en skal begynne. Jeg mener det riktig å begynne der det er størst sjanse for å avdekke ting. Men en vet også at det i kriminelle bander er smarte folk, så de vil jo prøve å tilpasse seg, sånn at de kan reise dit risikoen for å bli tatt er minst. Det tilsier at når en skal prøve å tette et system, kan en ikke overse lite trafikkerte strekninger, for da kan en risikere at den kriminelle trafikken velger nettopp de strekningene. Derfor er det viktig at vi arbeider videre med utrulling, og det har også finansministeren varslet i sitt brev.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.  
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

Sak nr. 7 [13:01:26]

*Innstilling frå arbeids- og sosialkomiteen om representantforslag frå stortingsrepresentantane Fredric Holen Bjørdal, Dag Terje Andersen, Anette Trettebergstuen, Lise Christoffersen og Sonja Mandt om eit tryggare arbeidsmiljø for arbeidstakarar i valds- og trugsmålutsette yrke (Innst. 174 S (2014–2015), jf. Dokument 8:25 S (2014–2015))*

**Presidenten:** Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen 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 tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og 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.

Så vidt presidenten kan se, er saksordføreren ikke i salen. Det betyr at presidenten gir ordet til representanten Fredric Holen Bjørdal, som står som nr. 2 på talerlisten.

**Fredric Holen Bjørdal (A) [13:02:18]:** Bakgrunnen for dette representantforslaget er at undersøkingar over fleire år har vist at det er nokre yrkesgrupper som er særleg utsette for vald og/eller truslar om vald i arbeidet sitt. For eksempel viser ein Fafo-rapport frå 2009 at 60 pst. av barnevernstilsette og tilsette i bustader for psy-

kisk utviklingshemma har opplevd dette i løpet av det siste året.

Det er ingenting som tyder på at desse tala har gått ned sidan 2009. Så store tal tydeleggjer at for ganske mange arbeidstakarar er vald på jobb vorten daglegdags. Det bryt med intensjonen i arbeidsmiljølova om å sikre eit arbeidsmiljø som er helsefremjande, og som gjev full tryggleik mot fysiske og psykiske skadeverknader. Seinare års alvorlege hendingar i t.d. Nav og barnevernet har aktualisert dette, og det viser at det er behov for ytterlegare tiltak.

Å bli utsett for vald og truslar kan leie til alvorlege fysiske, psykiske og sosiale konsekvensar for arbeidstakarar. I mange tilfelle vil dette gå ut over arbeidsevna. 137 000 arbeidstakarar blir utsette for vald eller truslar minst ein gong i månaden, ifølgje Arbeidstilsynet. Å bli utsett for dette er ikkje ei privatsak, men ei arbeidsmiljøutfordring som må løysast gjennom tett samarbeid mellom partane i arbeidslivet. Dette er heilt i samsvar med arbeidsmiljølova, som seier at arbeidstakarar så langt det er mogleg skal beskyttast mot vald, truslar og uheldige belastningar som følgje av kontakt med andre på jobb.

Det er mange yrke som har vald og truslar som ei arbeidsmiljøutfordring. Maktutøvande yrke, som politi- og fengselsvesen, arbeidstakarar som handterer verdisaker, helsepersonell og andre i omsorgs- og servicebransjen, er blant dei mest utsette. Dobbelt så mange kvinner som menn rapporterer om vald og truslar. Det er ein del bransjar som har ei negativ utvikling. For eksempel vart talet på registrete hendingar i Nav nesten firedobla frå 2010 til 2013. Nav har sjølv presentert ei rekkje tiltak som bør vurderast innførte for å betre tryggleiken. Fleire tilsetteorganisasjonar meiner at dei må ta grep for å betre situasjonen.

Dette høyrer med til bakgrunnen for at Arbeidarpartiet no meiner regjeringa må setje i verk fleire tiltak. Difor er vi veldig tilfredse med at ein samla komité i dag kjem med viktige signal til statsråden på dette området. Eg vil takke heile komiteen for godt samarbeid – og ein særleg takk til saksordføreren for hennar bidrag til å skape einigheit.

Statsråden får i dag ei klår tilråding frå arbeids- og sosialkomiteen om at ei forskrift til arbeidsmiljølova om vald og truslar kan vere eit viktig verktøy for å møte desse utfordringane. Eg trur at ei slik forskrift er det viktigaste tiltaket i representantforslaget vi behandlar i dag. Difor er det veldig gledeleg at komiteen samrøystes anbefalar dette. Sverige har hatt ei slik forskrift sidan 1993. Dersom vi innfører tilsvarende i Noreg, blir det mogleg å få på plass systematiske, heilskaplege analysar i tryggleiksarbeidet. Det blir eit systematisk verktøy for arbeidsgjevar som bidrar til å ta på alvor dei tilsette som står i krevjande arbeidssituasjonar. Ei slik forskrift vil plassere ansvaret for tryggleikstiltak og utgreiing av desse hos arbeidsgjevar. Det må omfatte alt arbeid der det er risiko for vald eller truslar.

Vidare må det i ei slik forskrift liggje krav om at arbeidsgjevar skal greie ut alle forhold som har noko å seie for vald eller truslar om vald, og setje i verk dei tiltaka som er nødvendige, f.eks. kva slags bemanning arbeidsplassen må ha for å løyse oppgåvene, eller kva slags kompetanse, korleis arbeidet må organiserast, og, vidare, korleis dei fysiske rammevilkåra må vere – i tillegg til ei vurdering

av om arbeidsplassen har kompetanse og moglegheit til å løyse oppgåvene, eller om risikoen er så stor at det er andre som må involverast. Tryggleiksutstyr for raskt å kunne tilkalle hjelp i farlege situasjonar, strenge krav til risikovurdering ved aleinearbeid og ansvar for god oppfølging av valds- og trusselutsette arbeidstakarar er også sentralt innhald i ei eventuell ny forskrift. Truleg finst det mange tilfelle der sjukefråveret og uførleik kunne vorte unngått dersom oppfølginga hadde vore betre og meir systematisk.

Heile komiteen er einige om utfordringsbildet her. Vi ventar no på tiltak frå regjeringa. Det blir veldig interessant å høyre korleis statsråden vil følgje opp denne komitéinnstillinga.

Hans Andreas Limi hadde her overtatt presidentplassen.

**Kirsti Bergstø (SV) [13:07:50]** (ordfører for saken): I dag er det en god dag. I dag er det en god dag for et politisk fellesskap som arbeids- og sosialkomiteen er. Det er det fordi vi gjennom merknadsarbeidet og gjennom diskusjonene rundt representantforslaget vi nå behandler, har kunnet evne å komme fram til enighet der hvor vi kan enes. Det er jeg, som saksordfører, svært glad for, og derfor vil jeg starte med å takke for det gode samarbeidet i komiteen, hvor vi ser at de utfordringene man har i valds- og trusselutsatte yrker, er utfordringer som vi alle ser, og bekymringer som vi alle deler.

Så er det naturlig å takke representantene for å fremme forslaget og for å løfte fram en veldig viktig sak og et veldig viktig område.

Mange av de tyngste jobbene som vi er helt avhengig av at utføres i en velferdsstat, og som vi er helt avhengig av at utføres med høy kompetanse og faglig trygghet, er innenfor yrkesgrupper og arbeid som ofte kan være knyttet til risiko for trusler og vold. Det gjelder dem som jobber på Nav-kontor og som er saksbehandler hver dag, det gjelder dem som patruljerer gatene våre og som skal rykke ut idet man føler seg utrygg og utsatt for kriminalitet, og det gjelder dem som skal ta vare på dem som ikke nødvendigvis evner å ivareta seg selv, og som kan være til fare for sine omgivelser – som barnevernsbarn, utviklingshemmede osv. Det er en bransje jeg selv har jobbet innenfor, der jeg kjenner utfordringene godt, og der jeg også har kjent hvordan det kan virke inn på kroppen idet man ikke ivaretas.

Derfor er jeg veldig glad for at vi har evnet å konsentrere oss om det punktet som også høringsinstansene løftet fram da vi hadde høring om saken, nemlig behovet for en forskrift – en klargjørende forskrift som kan være et verktøy både for arbeidsgiver og for arbeidstaker for å kunne trygge dem som trenger trygghet, og som i dag utsettes for vold, trusler og også en uakseptabel arbeidshverdag.

Vi har sett at det er en kjønnet praksis, der det er forskjell på sikkerheten mellom kvinnedominerte bransjer og mannsdominerte bransjer, og vi ser at det er større trygghet i forskrift knyttet til det å jobbe med bor enn til det å jobbe med barn. Det er en urett som komiteen samlet ser at er nødt til å rettes opp i, for også de som jobber med

mennesker, skal ha et tilstrekkelig vern i sin arbeidshverdag.

Derfor vil jeg si at det er en god dag å være politiker når man kan samles om områder som trenger satsing, og som utgjør en så viktig del av menneskers liv, nettopp fordi morgendagen skal kunne bli bedre for sosialarbeidere, for politifolk, for dem som jobber i Nav, og for dem som er velferdsstatens fotsoldater og skal sikre oss trygghet når vi trenger det. Det har gjort sterkt inntrykk å følge med på pårørende, på ansatte, på mennesker som over lang tid har delt sine erfaringer, og også på hvordan man har stått maktesløs tilbake idet man som fagperson har ønsket å utføre en god jobb, men likevel ser at de rammene man har for å utføre faglighet, ikke har vært trygge nok.

Det er jeg glad for at vi er i ferd med å gjøre noe med. Jeg er glad for at vi legger inn et samlet ønske og et samlet behov for en forskrift på feltet, sånn at arbeidstakere i framtiden kan gå på jobb med større trygghet, og sånn at arbeidsgivere i framtiden kan få det verktøyet som er nødvendig for å sikre sine ansatte.

**Hege Jensen (FrP) [13:13:14]:** Det er dessverre slik i vårt samfunn at en rekke arbeidstakere er bekymret for sin egen helse og sikkerhet når de går på jobb. Slik skal det ikke være. Noen arbeidstakere jobber i yrker der de jevnlig kommer i kontakt med psykisk ustabile eller syke mennesker som ikke alltid klarer å styre sine egne handlinger. Noen arbeidstakere jobber i yrker der de kan komme i kontakt med kriminelle som er villig til å sette andres helse og sikkerhet i fare.

La meg gjøre det helt klart at Fremskrittspartiet mener at alle har krav på at arbeidsplassen skal være så trygg som mulig. De som jobber som sosionomer, vernepleiere, sykepleiere, vektere eller i barnevernet eller politiet, må sikres bedre enn det gjøres i dag. Jeg synes det er viktig å huske at arbeidet for et tryggere arbeidsmiljø kan og bør følge to hovedspor. Det første er å finne måter å minske volden på. Det andre er å gjøre det enklere og tryggere å takle vold når den først oppstår.

De som er psykisk ustabile og syke, og de som er i livskrise eller på annen måte i en presset situasjon, må gis bedre behandling av helsevesenet og andre offentlige etater. Det er klart at syke som kan være en fare for eget eller andres liv og helse, kan og bør få hjelp så snart som mulig. I dag går mange av dem og venter på hjelp i lang tid etter å ha fått henvisningen sin. Det er uholdbart og skaper et samfunn med økt risiko.

Når det gjelder kriminelle, er det dessverre slik at en liten gruppe av de kriminelle står for en stor del av kriminaliteten. Derfor bør det settes inn større ressurser på å sikre samfunnet mot disse, og de utgjør en økt risiko for arbeidstakere som politi og vektere, men også for andre. Det er nødvendig med en styrking av etterforskningen, påtalemyndighetene og straffegjennomføringen. På den måten vil kriminelle i større grad skjønne at vold, det lønner seg ikke.

Jeg vil takke forslagsstillerne for at de tar opp denne viktige problemstillingen, og for at de gjør det på en konstruktiv måte. Vi vet at utfordringene med vold og trusler

ikke er noe nytt. Og selv om de rød-grønne ikke fikk gjort så mye mens de selv satt i regjering, er det godt å merke seg at vi nå har et samlet storting bak ønsket om å gjøre noe i fellesskap.

**Bente Stein Mathisen (H) [13:16:25]:** Forslagsstillerne har tatt opp en veldig viktig sak. Vold og trusler om vold er en reell problemstilling og en del av hverdagen for veldig mange arbeidstakere. Det er særlig sosionomer, vernepleiere, barnevernspedagoger, helsepersonell, som sykepleiere og hjelpepleiere, og polititjenestemenn og vektere som er mest utsatt for vold og trusler på arbeidsplassen. Som representanten Holen Bjørdal også viste til i sitt innlegg, kommer det frem i en Fafo-rapport at så mange som 60 pst. av barnevernsansatte og ansatte i boliger for utviklingshemmede har opplevd vold eller trusler om vold i løpet av det siste året. Dette er en trend som har holdt seg stabilt på et så høyt nivå helt siden 2009. I tillegg har det vært rapportert om en del svært alvorlige hendelser. De mest alvorlige: da en ansatt ble drept på et Nav-kontor i Oslo i 2013, og det siste tilfellet i fjor høst da en nattevakt ble drept av en beboer i boligen hun arbeidet i.

Det er bekymringsfullt at så mange rapporterer om at de opplever å bli utsatt for vold og trusler i forbindelse med utøvelse av yrket sitt. Arbeidsmiljøloven er veldig klar på dette området. Det står i § 4-1:

«Arbeidsmiljøet i virksomheten skal være fullt ansvarlig ut fra en enkeltvis og samlet vurdering av faktorer i arbeidsmiljøet som kan innvirke på arbeidstakerens fysiske og psykiske helse og velferd. Standarden for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø skal til enhver tid utvikles og forbedres i samsvar med utviklingen i samfunnet.»

Loven sier videre i § 4-3:

«Arbeidstaker skal, så langt det er mulig, beskyttes mot vold, trusler og uheldige belastninger som følge av kontakt med andre.»

Det er viktig at man på utsatte arbeidsplasser tar dette på alvor. Det er et lederansvar å være i forkant, fange opp signaler om utrygghet, gjøre risikovurderinger, gjennomføre vernerunder sammen med ansatte, tillitsvalgte og verneombud. Er risiko til stede, skal det settes inn tiltak for å beskytte arbeidstaker mot vold og trusler. Dessverre opplever en del ansatte at dette ikke har nok oppmerksomhet og prioritet. Det må liksom skje noe før tiltak blir satt inn.

Min lokalavis, Budstikka, skrev nylig om en som jobber som nattevakt i en omsorgsbolig for psykisk syke. Han ble utsatt for overfall og drapsforsøk med kniv på vekten sin for to år siden. Han fikk 17 knivstikk, det ene gikk inn rett ved øyet. Han hadde flaks; han ble ikke blind og han overlevde. Det som kom frem etter overfallet, og som denne nattevakten ikke visste noe om, var at beboeren som angrep ham, var anmeldt for drapstrusler. Taushetsplikten ble brukt som begrunnelse for at dette ikke var kjent for personalet som skulle passe på og følge opp beboerne i boligen. I dag er nattevakten tilbake i jobb i samme bolig, men han har siden hendelsen vært opptatt av å påpeke at ansattes rettigheter til en trygg og sikker arbeidsplass må gå

foran lederes misforståtte tolkning av hva taushetsplikten innebærer.

For det er et lederansvar å beskytte ansatte mot vold og trusler, og for å forebygge alvorlige hendelser må nødvendig informasjon og rapportering om hva som kan trigge og provosere frem en trusselsituasjon, komme frem. Det er en del av risikovurderingen, og det er ikke å bryte med taushetsplikten. Det er et lederansvar å påse at nødvendige tiltak settes inn, ut fra hvilken risiko det handler om. Det kan f.eks. være behov for fysiske sikringer, alarm for å tilkalle hjelp, opplæring i konfliktdependende kommunikasjon, økt bemanning i perioder med økt risiko, eventuelt økt bemanning på permanent basis.

Komiteen gjennomførte høring i forbindelse med behandlingen av forslaget. Både LO, Fellesorganisasjonen, Norsk Sykepleierforbund og Politiets Fellesforbund var enstemmige og tydelige på at de lenge har ønsket større oppmerksomhet rundt dette temaet, og at regjeringen bør vurdere å utarbeide en egen forskrift til arbeidsmiljøloven om vold og trusler om vold, og det de sa, gjorde faktisk inntrykk.

Det er tverrpolitisk enighet i komiteen i denne saken. Det bør bli større oppmerksomhet om disse arbeidsmiljøutfordringene, og komiteen ser at det kan være behov for en presiserende forskrift til dagens lov i forhold til vold og trusler, noe organisasjonene har tatt til orde for lenge. Loven er i utgangspunktet klar og tydelig nok når det gjelder dette feltet, men en presiserende forskrift ville signalisert at myndighetene mener at håndtering av voldsrisiko og psykososiale forhold er særdeles viktig, og at disse faktorene bør likestilles med de mer tradisjonelle fysiske arbeidsmiljøfaktorene, som allerede har fått en egen forskrift.

Partene i arbeidslivet skal ha reell innflytelse på denne prosessen fremover. Det er gode signaler. Det å forebygge vold og trusler om vold på arbeidsplassen må synliggjøres bedre og tas mer på alvor.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [13:21:12]:** Det er et viktig tema som her blir tatt opp, og som flere før meg har vært inne på, er det en samlet komité som går inn for at det kan være behov for en presiserende forskrift i arbeidsmiljøloven – og det står Senterpartiet bak.

Samtidig sier en enstemmig komité:

«Trygghet på arbeidsplassen er også et spørsmål om god ledelse.»

Jeg vil knytte en del bemerkninger til det. Vi står overfor en innstilling som har listet opp en rekke ulike yrkesgrupper: sosionomer, vernepleiere, barnevernspedagoger, sjukepleiere og politi. Det er både fellestrekk og forskjeller mellom disse yrkesgruppene. Det er klart at de forskrifter som gjelder for politiet, og den ledelse som utøves overfor politiet, må være annerledes enn det som gjelder for og utøves overfor sosionomer, vernepleiere og barnevernspedagoger.

Når det gjelder politiet, er jo de en del av beredskapsorganisasjonene, og ikke minst i forbindelse med behandling av Innst. 210 S for 2012–2013 i kontroll- og konstitusjonskomiteen, som angikk Gjærv-kommisjonens rapport,

var det en bred diskusjon rundt temaet «ledelse» i beredskapsorganisasjonene. Der var det en merknad fra de daværende regjeringspartiene, Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, hvor en tok tydelig til orde for det som kalles operasjonsbasert ledelse. Det betyr at en skal stole på den som står i førstelinja, og den som står i førstelinja, skal ha de nødvendige midler – utdanning, utstyr, kommunikasjon og trening – slik at en kan gjøre den jobben. Og det overordnede nivået skal stole på vedkommende som står i førstelinja, og det skal hele tida være en bred kommunikasjon, slik at vedkommende under de rådende omstendigheter kan føle den nødvendige trygghet.

Det er mulig å lære noe av den diskusjonen som var på det punktet i forbindelse med Gjorv-kommisjonen – også for sosionomer, vernepleiere, barnevernspedagoger og sjukepleiere. For – som sagt – en presiserende forskrift er viktig, men jeg tror ikke vi skal ha så stor tro på forskrifter og regelverk at det i praksis kan erstatte det å ha en god ledelse og en god kultur i en organisasjon, hvor en på ulike nivåer tar ansvar for at det skal være trygge forhold.

Det er viktig å få større oppmerksomhet rundt hvordan ledelse og gjennomføring av arbeidet utføres. «Ledelse» er ikke noe entydig, verken som begrep eller praksis. Ledelse refererer seg til samhandling mellom mennesker, der noen handler og gjennom sine handlinger påvirker andres adferd. Noen leder, og andre ledes. Det er tale om bestemte relasjoner mellom mennesker, men det er også slik at det man forstår som god ledelse, er avhengig av hvilke verdier som ønskes realisert, hvilke oppgaver som skal løses og hvilken type situasjon ledelse må finne sted i.

I offentlige organisasjoner, som f.eks. forvaltningsorganisasjoner, der rettsstatsverdier har høy prioritet, der lover og regler skal følges, og der beslutningsalternativene i hovedsak er gitt, stilles det andre krav – som nevnt – til god ledelse enn i en politiorganisasjon. Det er imidlertid en fellesnevner og et viktig læringspunkt. Det er at det er den ledelsen som blir utøvd i situasjonen, som er avgjørende.

Det er altså viktig å sikre initiativ, kreativitet, eierforhold til arbeidsoppgavene, ansvarsfølelse og dermed en kollektiv forpliktelse. I denne ledelsen, den såkalte oppdragsbaserte ledelsen, er hensikten at den som har den beste situasjonsforståelsen, skal innse viktigheten av å øves opp til å handle sjølstendig, men i tråd med det overordnede nivåets intensjon. Det er viktig å trene på å ta initiativ og på å handle sjølstendig i nye og uoversiktlige situasjoner – altså stimulere til en adferd som kan karakteriseres som å utvikle det myndige mennesket.

Senterpartiet vil understreke viktigheten av at ledere slipper til og tar i bruk erfaringer fra sine medarbeidere. Førstelinja i oppdrag må gis myndighet og tillit og oppfordres til å ta i bruk sin kompetanse. Samtidig må førstelinjas folk gis utdanning – som nevnt – som gir trygghet i utførelsen av krevende oppdrag, og de må ha utstyr som er moderne, for å kunne løse oppgavene.

Altså: Presisering av forskriften er viktig, men det er viktigere at det i offentlig sektor drilles på ledelse som utvikler det myndige mennesket, slik at den som står i situasjonen, har støtte fra sin overordnede og til enhver tid gjør

det som er nødvendig for å få en trygg arbeidssituasjon og for å gjøre en god jobb.

**Iren Opdahl (V) [13:26:42]:** Jeg vil først framheve og takke Arbeiderpartiet for deres initiativ til saken om et tryggere arbeidsmiljø for arbeidstakere i valds- og truselsutsatte yrker. Jeg synes det er en viktig og god innstilling som er lagt fram.

Fafo-rapporten fra 2009 setter søkelyset på enkelte underreksponerte problemstillinger i arbeidslivet. De som representerer yrker som møter og arbeider med og for mennesker som opplever store utfordringer og omveltninger i eget liv, det være seg psykisk, fysisk, sosialt eller åndelig, er i større grad enn andre arbeidere utsatt for vold og trusler.

Hvordan den profesjonelle aktøren møter den andre, sier mye om menneskesinn. Det speiler også den enkelte helsearbeiders utøvende kunnskapsnivå på ulike områder, som kultursensitivitet, sykdom, helse og naturlige reaksjonsmønstre hos mennesker i ulike kriser og/eller retts-situasjoner. Vold og trusler er en måte å kommunisere på. Ofte kan det komme som desperasjon over en situasjon, og som en reaksjon på egne følelser. Reaksjoner i form av vold eller trusler kan også komme på bakgrunn av sykdom der situasjonen oppleves uoversiktlig for den enkelte, og slik framprovoserer en reaksjon.

Poenget mitt er at uansett hvem den hjelpetrengende er, skal medmennesket møtes med respekt. Den andre skal føle seg møtt, sett og lyttet til. Da mener jeg at kunnskap om mennesket som helhet er av stor betydning, og hvordan vi kommuniserer, blir essensielt. Et tryggere arbeidsmiljø handler mye om å eliminere risikoutsatte situasjoner og hvordan vi møter disse utfordringene.

Jeg tror alle som arbeider med mennesker, ønsker å være til støtte og hjelp. Jeg tror samtidig vilje alene ikke er nok. Hjelpen må være kunnskapsbasert, og det må være tilstrekkelig med bemanning, som besitter den etterspurte kunnskapen på de ulike arbeidsplassene, for å møte utfordringen. Samtidig er det et problem med uønsket deltid innenfor omsorgsyrkene i dag. Det skaper uforutsigbarhet i flere ledd og kan være en medvirkende årsak til negative opplevelser for både utøver og mottaker av helsehjelp.

Selv er jeg kommunalt ansatt og har gjennomført to videreutdanninger etter min grunntidning som sykepleier. Begge utdanningene har jeg kostet selv, samtidig som jeg har måttet ta permisjon uten lønn under en praksisperiode på over to måneder for å fullføre videreutdanning innen psykisk helse, til tross for at min kommune ønsker å satse på og ruste opp kunnskapen på området. Hvorfor sier jeg dette? Fordi det ikke er unikt for meg. Det finnes få ordninger hvor primærhelsetjenesten dekker utgiftene til etter- og videreutdanning innen helsefag. Noen flere ordninger er det om en arbeider i spesialisthelsetjenesten. Som regel vil en også tjene noe bedre på å arbeide der.

Jeg mener en god ledelse ser verdien av å bidra til kunnskapsutvikling. Her vil arbeidsgivers vilje og evne til å støtte og tilrettelegge for kunnskapsutvikling ha stor betydning. Det kan være økonomisk tilrettelegging for etter- og videreutdanning, det kan være forum for kunnskaps-

deling blant ansatte i de ulike avdelinger og institusjoner, det kan være å sette av tid til refleksjon og veiledning blant ansatte, det handler også om å begrense slitasjen på arbeidstakerne, redusere stressende episoder i form av å ha tilstrekkelig med ansatte som besitter nødvendig faglig kunnskap på arbeid til enhver tid. For å være en attraktiv arbeidsplass som tiltrekker seg kunnskapsrike medarbeidere, vil lønn og arbeidstidsordning ha betydning.

Venstre ønsker å øke spesialiseringen av helsepersonell i primærhelsetjenesten for å heve kvaliteten på tilbudet ved å heve kvaliteten til den enkelte arbeider og ha flere verktøy til å møte utfordrende situasjoner. Kommunikasjon er det verktøyet vi mener skal benyttes for å formidle tanker, følelser, meninger, opplevelser og mer med hverandre. Min påstand er at selve møtet og opplevelsen av møtet mellom den profesjonelle hjelperen og mottakeren av en eventuell hjelp vil være av stor betydning. Jeg mener riktig kunnskap fremmer forståelse og samarbeid. I Venstre mener vi at kunnskap kan forebygge vold og trusler og dermed skape et tryggere arbeidsmiljø for arbeidstakere i utsatte yrker.

**Statsråd Robert Eriksson [13:31:55]:** La meg aller først få lov til å takke forslagsstillerne for å ha satt et viktig forslag på dagsordenen, og jeg vil også takke komiteen for å ha behandlet et viktig forslag.

La meg også gjenta det jeg har sagt tidligere: Enhver arbeidstaker skal føle seg trygg når han drar til jobb, er på jobb, og når han drar hjem fra jobb. Vi har alle et ansvar for å legge til rette for at man kan ha en god og trygg arbeidsplass å gå til og virke i. Derfor er det viktig for meg å understreke at Arbeidstilsynet har høy kvalitet på sitt arbeid når det gjelder dette, og de prioriterer det svært høyt. Bare i 2014 har de gjennomført om lag 400 tilsyn målrettet mot vold og trusler på arbeidsplasser.

Det er også riktig, som flere av medlemmene i komiteen peker på, at det er enkelte grupper som er mer utsatt. Da synes jeg det er viktig å gjenta – som jeg har sagt fra denne talerstolen – at også arbeidsgiverne har et klart ansvar for å sørge for at man har trygge arbeidsplasser, at man gjør de nødvendige forberedelser og har de nødvendige innretningene som gjør at vold og trusler kan minimaliseres på den enkelte arbeidsplass.

La meg ta et eksempel for å underbygge hva jeg egentlig mener: Mange Nav-ansatte opplever vold og trusler i sin arbeidshverdag. Da er det viktig at man gjør enkle, tydelige grep, som bl.a. at man er flere sammen når man møter brukere, for å forhindre og redusere risikoen for at man blir stående alene og kan bli utsatt for vold og trusler.

Det vil også være viktig at man i Nav-sammenheng har gode rettsrom som gjør det mulig å kunne komme ut av en vanskelig situasjon på en enkel og god måte. Slike ting er det viktig at arbeidsgiver legger til rette for. Det vet jeg at Arbeidstilsynet også følger opp på en god måte.

Jeg er glad for at man også diskuterer om man bør gjøre flere grep, nye grep, andre grep for å tydeliggjøre og forbedre innsatsen, og denne debatten har i stor grad dreid seg om hvorvidt man skal ha en forskriftsregulering. Jeg utelukker ikke en forskriftsregulering, men jeg minner

om at arbeidsmiljøloven har klare bestemmelser om hvordan man skal forebygge, og hvem som har ansvar for å forebygge vold og trusler på arbeidsplassene.

Jeg er veldig glad for at den arbeidsgruppen som er nedsatt, har gått gjennom dette på en god måte og gjort et godt stykke arbeid. Jeg er også veldig glad for at Arbeidstilsynet nå etter at arbeidsgruppens rapport har blitt lagt fram, setter seg ned i samarbeidsforumet med partene i arbeidslivet for å vurdere videre om man skal ha en forskrift, hvordan en eventuell forskrift skal utformes, og hvordan den skal se ut. Jeg ser frem til det arbeidet. Jeg synes det er positivt at man legger opp til en sånn videre oppfølging, og at Arbeidstilsynet som skal ut og drive tilsyn, følger opp på en god måte og gjør dette på en riktig måte, og at man har et godt samarbeid og setter seg ned i partssamarbeidet for å finne ut hvordan man skal gå videre.

Jeg gleder meg til det arbeidet er ferdig, og så vil jeg vente på Arbeidstilsynet og samarbeidsforumets anbefalinger. Når de ligger på mitt bord, vil jeg raskt ta stilling til hvordan man kan gå videre. Det vil også være naturlig at man informerer Stortinget og kobler Stortinget på i det videre arbeidet.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Fredric Holen Bjørdal (A) [13:36:34]:** Eg synest statsråden heldt eit godt innlegg. Eg synest det er bra at statsråden deler verkelegheitsbeskrivinga til komiteen. Så synest eg det er veldig positivt at statsråden trekkjer fram betydinga av trepartssamarbeidet i diskusjonen om korleis få eit tryggare arbeidsmiljø for arbeidstakarar i valds- og trusselutsette yrke.

Eg har berre lyst til å understreke at ein samla komité og alle høyringsinstansane i denne saka anbefaler denne forskrifta og ser på ho som eit veldig viktig tiltak, kanskje det viktigaste i dette representantforslaget. Eg oppfatar statsråden som litt meir tilbakehalden. Kan statsråden utdjupe dette? Kjenner statsråden til noko argument som talar mot ei slik forskrift? Viss ikkje – kan Stortinget rekne med at statsråden vil gå inn i desse diskusjonane med ei svært positiv haldning til snarast mogleg å få på plass ei slik forskrift?

**Statsråd Robert Eriksson [13:37:39]:** Når jeg sier at jeg er positiv til det arbeidet som nå foregår i Arbeidstilsynet og mellom partene i samarbeidsforumet, er det nettopp fordi man der sitter og diskuterer ikke bare om man skal ha en forskrift, men også følger opp arbeidsrapporten på en god måte og finner ut – om man skal ha denne forskriften – hvordan den skal innrettes. Jeg synes det er både viktig og riktig ut fra mitt ståsted å ta dette arbeidet så pass seriøst at jeg avventer hvilke anbefalinger jeg får fra samarbeidsforumet, og, når de legger dette frem for departementet, ta tak i saken, melde tilbake og gripe fatt i det. Jeg mener at i respekt for det arbeidet som nå foregår mellom partene og i Arbeidstilsynet, vil jeg avvente deres anbefaling – og mener det kan være klokt.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Bengt Morten Wenstøb (H) [13:38:51]:** Jeg tror alle er enige om at vold og trusselutsatte situasjoner er en viktig sak, og ikke minst at det er viktig å følge det over tid. Det som er utfordringen i dag, er jo at man har fokus på dette, men det fokuset må vare. Det er et tankekors at de situasjonene vi snakker om, der man kan bli utsatt for trusler, er de uforutsigbare situasjonene – situasjoner som oppstår i barnevernet, der man ikke visste på forhånd at det kunne bli situasjoner av en veldig alvorlig karakter. Det betyr at man bl.a. behøver mye veiledning, men det betyr også at man er i en situasjon der de som hjelper andre, behøver hjelp selv, at man står i en situasjon der man kan bli utsatt for trusler som man ikke har forutsett på forhånd.

En av de aller viktigste tingene, som det kanskje ikke har blitt sagt så mye om i debatten, er holdninger som at «det er sånn man må regne med», at man må regne med å bli truet i sånne yrker – en slags holdningskultur som går på at det kanskje ikke er så farlig. Det er nettopp dette jeg synes er viktig å understreke, at man må ha nulltoleranse. Ofte handler det, ikke minst, om holdninger til kvinner, som jeg tror det er ganske vesentlig at man faktisk også arbeider med i denne sammenhengen.

Forskrift er vel og bra, men det må handling til lokalt. Dette må følges opp på en måte lokalt, og det handler først og fremst om kompetanse, lederskap og om å bli tatt på alvor.

Trepartssamarbeid har flere nevnt, og jeg er for så vidt helt enig i det, og det handler jo ikke minst om lederskap. Og det handler ikke minst om at når situasjonen oppstår, så tar man seg tid til å sette seg ned og snakke igjennom og ta konsekvensen av de opplevelsene de ansatte har hatt.

**Fredric Holen Bjørdal (A) [13:40:50]:** Sjølv om komiteen i all hovudsak er heilt enig om utfordringsbiletet i dag, kjem eg ikkje utanom å nemne det store stridstemaet i vår, for det har også innverknad på det vi diskuterer i dag: arbeidsmiljølova. Ho er ei av dei fremste folkehelse-lovene våre. Ho er fundamentet for helse, miljø og sikkerheit i arbeidslivet, og ein føresetnad for tryggleik på jobb er eit sterkt regelverk, der fast tilsetjing er hovudregelen. Eit fullt forsvarleg arbeidsmiljø er avhengig av arbeidstidsordningar som er føreseielege, og som tek omsyn til arbeidstakarane si helse, velferd og sikkerheit.

Arbeidarpartiet meiner at regjeringa utfordrar denne sikkerheita med dei føreslåtte endringane sine til arbeidsmiljølova. Vi er uroa over verknaden forslaga kan få for den enkelte arbeidstakaren. Auka anledning til bruk av overtid, auka rammer for snittutrekning av arbeidstid, lågare faktor for beredskapsvakt og ei meir generell opning for søndagsarbeid meiner vi vil ta arbeidslivet i ei negativ retning. Arbeidarpartiet meiner, til liks med mange av høringsinstansane, at forslaga frå regjeringa klart svekkjer dei verneformåla arbeidsmiljølova er meint å ha.

Lange arbeidsøkter aukar risikoen for ulykker, feilhandlingar, helseskadar osv., og omsynet til å førebyggje slike uheldige effektar bør vege tungt. Slike verneom-

syn er i for liten grad varetekte i forslaget frå regjeringa. Ungdom og arbeidsinnvandrarak er overrepresenterte på arbeidsulykkesstatistikken, og vi veit at mange av desse er mellombels tilsette. Ofte får dei inga eller lita opplæring og blir sette til arbeidsoppgåver dei ikkje er kvalifiserte til, med svært mangelfull HMS-oppfølgning.

Arbeidarpartiet meiner at arbeidsmiljøregelverket av i dag er ein føresetnad for tryggleiken på jobb, og at arbeidsmiljølova difor må bli styrkt snarare enn å bli svekt.

**Arve Kambe (H) [13:43:04]** (komiteens leder): Når representanten Holen Bjørdal velger å snakke om arbeidsmiljøloven i en sak som ellers er enstemmig, bør han ha en virkelighetsoppfatning som er mer i tråd med det han sier. Hele poenget med noen av endringene i arbeidsmiljøloven når det gjelder f.eks. barnevernsinstitusjoner eller institusjoner for andre typer mennesker, er at noe av det som sies, er at man vil ha trygge ansatte. Man vil ikke ha så mange ansatte å forholde seg til, og man vil at de som er ansatt på en slik institusjon eller boligtilbud, skal ha full stilling. Etter åtte rød-grønne år er hovedregelen for veldig mange av disse at de ikke har full stilling. Regjeringens forslag til ny arbeidsmiljølov, hvor man har en gjennomsnittsberegning av arbeidstid, vil bidra til at flere vil kunne jobbe.

Jeg var på besøk på en barnevernsinstitusjon i Sola kommune. Der var det en jente som fortalte hvor forferdelig hun opplevde det å forholde seg til 16–17 ansatte rundt seg, som eneste bruker av tilbudet. Det var de ansatte helt enig i, og kommunen var enig. Hva gjorde de? De laget en gjennomsnittsberegning, som førte til at det var relativt få ansatte, men i full stilling og med mye fri mellom øktene, noe som bidro til at jenta hadde større sjanse for å komme seg ut i ordinær bolig og leve livet sitt, framfor hele tiden å ha folk rundt seg som hun ikke kjente.

Jeg tror hele poenget med den gjennomsnittsberegningen vi ser, er at det fører til fulle stillinger til de ansatte, bedre kvalitet på dem som skal være der, og ikke minst bedre pensjonsopptjening for de ansatte. Så hvorfor argumentere med at arbeidsmiljøloven svekker denne typen tjenester? Hele poenget er faktisk at arbeidsmiljøloven styrker denne typen tjenester. Det er vi veldig fornøyd med.

**Kirsti Bergstø (SV) [13:45:32]:** La det være klart at den rød-grønne regjeringen hadde en lang og konkret kamp for å sikre fulle stillinger og hindre deltidsarbeid. Det så vi jo konkrete resultater av, bl.a. i helseforetakene.

Det er ikke bare i denne salen at man er gode arbeidsgivere, det er man også i kommunene og lokalt. De alternative arbeidstidene man har i dag, de turnusene man har i dag, som folk jobber i, med forskjellige erfaringer fra, er utarbeidet i dagens arbeidsmiljølov. Dagens lovverk, ifølge dem vi hadde på høring, og som vi alle har hørt erfaringene til – fra forskjellige arbeidstakerorganisasjoners side – framhever at det nettopp er romslighet for å lage gode løsninger innenfor dagens lovverk. Så la ikke det ligge til grunn at man er nødt til å endre dagens arbeidsmiljølov for å trygge ansatte i utsatte sektorer og i utsatte bransjer. Tvert imot tenker jeg at det er veldig mye som er

mulig å gjøre innenfor dagens lovrammer, hvis vi bare er villig til å se hva de virkelige utfordringene er, og gjøre noe med det.

Jeg er glad for at man fra komiteens side har valgt å peke på behovet for en presiserende forskrift for å kunne trygge arbeidsdagen for dem som elsker jobben sin, men som skal kunne utføre den med trygghet. Jeg setter også pris på at statsråden i sitt innlegg ikke avviste et slikt initiativ, og jeg ser fram til at vi sammen skal jobbe for å få gjennom en forskrift som kan gi folk den nødvendige sikkerheten i sitt arbeidsliv som man fortjener.

**Dag Terje Andersen (A) [13:48:01]:** La meg først si at jeg syns vi har hatt en god debatt om dette store problemet som gjennom dette Dokument 8-forslaget er reist. Og når mange gir ros til komiteen og saksordføreren, med rette, vil jeg først og fremst gi ros til Fredric Holen Bjørdal, som faktisk tok initiativet til dette Dokument 8-forslaget, og for den grundige måten han, sammen med alle gode krefter, har jobbet for å få det fram.

Det var ikke mulig å la være å ta ordet, siden diskusjonen om arbeidsmiljøloven kom opp, etter representanten Kambes innlegg. Det er riktig at det går an å endre arbeidsmiljøloven for å styrke muligheten til heltid. Det gjorde vi, de rød-grønne partiene, gjennom flertall i Stortinget, etter forslag fra regjeringa, i juni 2013. Vi brukte arbeidsmiljøloven til å utvikle den framover. Vi har gjort mange endringer, bl.a. for å styrke muligheten til heltid. Jeg la sjøl fram forslag om det da jeg var statsråd i 2009, som styrket fortrinnsretten til heltidsstilling for dem som sto i deltidsstilling. Den ble ytterligere styrket i juni 2013.

Jeg syns det er veldig bra at representanten Holen Bjørdal tar opp sammenhengene i politikken, for det er ikke bare de punktene vi nå snakker om, som påvirker tryggheten i arbeidslivet – det gjør den samlede arbeidsmarkedspolitikken. Og der syns jeg at representanten Kambes innlegg var usedvanlig klargjørende. Han fortalte om et vellykket eksempel fra en barnevernsinstitusjon, hvor det var mulig å få til fleksible ordninger innenfor gjeldende arbeidsmiljølov, med de mange muligheter for unntak og fleksibilitet som ligger i den. Vi har en fleksibel arbeidsmiljølov i dag, som får til nettopp den typen løsninger. Men det blir altså foreslått en svekket arbeidsmiljølov, som ikke trygger situasjonen i arbeidslivet. Hoveddebatten om det kommer vi tilbake til den 24. mars.

**Bente Stein Mathisen (H) [13:50:20]:** Jeg trodde ikke at denne debatten skulle handle om arbeidsmiljøloven i vid forstand. Jeg trodde vi skulle ha den debatten senere, like før påske. Men jeg kan heller ikke la være å ta ordet når den først kommer opp.

Arbeidsmiljøloven er viktig for alle – for fast ansatte, for dem som har midlertidige eller vakante stillinger og for deltidsansatte. Og – bare så det er sagt – Høyre er opptatt av å hegne om arbeidsmiljøloven. Vi vil slåss for den. Men det er ingen motsetning mellom det å forsvare arbeidsmiljøloven og det å åpne opp for noen små justeringer som harmonerer mer med dagens praksis. Dette med turnus ble nevnt her: Man får det til innenfor dagens arbeidsmiljølov

ved å søke de sentrale fagforeninger om dispensasjoner. Men det som ligger i forslaget til ny arbeidsmiljølov, er jo å slippe den prosessen. Det blir litt som å videreføre dagens praksis, men uten disse omstendelige søknadsprosessene. Det er bl.a. det forslaget til ny arbeidsmiljølov handler om.

Det har vært snakket om dette med å få større stillinger: Ja, de virksomhetene som har søkt om dispensasjoner, og som har fått til alternative turnuser, har også fått til flere hele stillinger, og det er jo noe vi alle er enige om. Så jeg forstår egentlig ikke denne debatten.

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

Sak nr. 8 [13:51:52]

*Innstilling fra arbeids- og sosialkomiteen om gjennomgang av ordninga med supplerande stønad til personar over 67 år med kort butid i Noreg (Innst. 180 S (2014–2015), jf. Meld. St. 9 (2014–2015))*

**Presidenten:** Etter ønske fra arbeids- og sosialkomiteen 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 tre replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og 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.

**Presidenten:** Første taler er representanten Hege Jensen, for ordfører for saken.

**Hege Jensen (FrP) [13:52:54]:** Ordningen med supplerende stønad til personer over 67 år som har kort botid i Norge, er en relativt ny ordning. Den ble innført i 2006, etter et vedtak i denne salen i 2005. Den har derfor vært på plass kun i ni år. Det er nå på sin plass å ta en gjennomgang av hvordan ordningen virker, og om den har et forbedringspotensial.

Da ordningen ble vedtatt, var Fremskrittspartiet mot selve ordningen. Heldigvis har den blitt endret på flere punkter og framstår i dag som langt bedre enn den som opprinnelig ble innført.

De fleste er godt kjent med at det finnes en rekke krav til eventuelle mottakere av stønaden. Ikke bare må man være over 67 år, den er behovsprøvd og skal ta hensyn til all inntekt, også inntekt i utlandet.

Det er også en viktig side ved stønaden at den ikke er eksporterbar til EØS-området. Og det stilles krav om ikke å oppholde seg ute av landet i mer enn tre måneder av gangen. Akkurat dette vil jeg komme tilbake til senere i mitt innlegg.

Antallet som mottar stønaden, har økt gradvis – fra 2 400 da den ble introdusert, til over 3 200 per i dag. Det er ikke noen overraskelse for noen, men for noen av oss er det

en indikasjon på at det kommer stadig flere til landet som ikke har tilstrekkelig ressurser til å ta vare på seg selv.

Her er vi ved noe av sakens kjerne. Før ordningen kom på plass, var det også en rekke personer som hadde flyttet til Norge som ikke hadde tilstrekkelig ressurser til å klare seg selv. De måtte gå på sosialen for å greie seg. Dagens ordning har som intensjon å ta vekk stigmaet ved å søke om sosialhjelp og har klart det så godt at vi kan anta at det blir utbetalt mer gjennom denne ordningen enn det ville ha blitt til de samme menneskene hvis de hadde måttet gå på sosialen.

En av hovedårsakene til at stadig flere kvalifiserer seg til denne stønaden, er utilstrekkelig opparbeiding av pensjonsrettigheter. Det skyldes i hovedsak to forhold, enten at man er kommet til Norge i en så høy alder at man ikke rekker å gå av med pensjon før man når pensjonsalderen på 67 år, eller at man har lite eller få incentiver til å arbeide de årene man har fra ankomst til pensjonsalder.

Jeg er tilfreds med at et flertall i komiteen ber om at regjeringen ser på incentiver for å styrke arbeidslinjen, sett i lys av at det nå åpnes for at arbeidstakere har en lovmessig rettighet til å stå i jobb fram til 72 år, og at man kan opptjene pensjonspoeng fram til 75 år. Det må være et mål at flest mulig kan tjene til livets opphold på egen hånd, istedenfor å bli passiv mottaker av en slik stønad.

Jeg er også tilfreds med at et flertall i komiteen presiserer at ordningen må følges opp, slik at den i størst mulig grad blir målrettet mot dem som virkelig trenger den støtten. Man kan anta at det er en mulighet for å forbedre hvordan behovsprøvingen gjennomføres, slik at ingen får utbetalt midler hvis de egentlig ikke trenger det.

Det er også viktig å nevne at man får på plass gode, hensiktsmessige kontrollrutiner. Ingen er tjent med at folk som åpent ignorerer kravene til mottak av stønaden, som eksempelvis ved å oppholde seg i utlandet i mer enn tre måneder av gangen, kan gjøre dette uten risiko for å bli avslørt.

Opposisjonen er i sine merknader veldig opptatt av at Fremskrittspartiet stemte mot den opprinnelige ordningen. Det ble også trukket fram at ordningen har fått flere viktige og gode avgrensninger de senere år. Jeg vil argumentere for at disse endringene er gode, og at de minsker muligheten for misbruk og feilutbetalinger.

**Lise Christoffersen (A) [13:57:38]:** Saksordføreren har gitt en oversikt over hva denne saken handler om – formelt sett. Formelt sett svarer regjeringa på Stortingets ønske om en gjennomgang av erfaringene med den ordninga som ble vedtatt i 2005, og som skulle sikre ei minste samla inntekt for personer over 67 år, på nivå med ytelsene til minstepensjonister, inklusive forsørgertillegg for ektefelle under 67 år og barn under 18 år. På vegne av Arbeiderpartiet vil jeg berømme statsråden for å ha svart på oppgaven på en grundig måte. Det er innhentet statistikk fra SSB og Nav som dokumenterer den faktiske bruken. Det er innhentet informasjon om praktiske sider ved saksbehandlninga fra dem som behandler sakene i Nav. Meldinga viser at ordninga fungerer etter hensikten.

Begrunnelsen i sin tid var todelt. For det første: Det

store flertallet av de aktuelle mottakerne var og er innvandrere. Det var mange fra Bosnia, en del fra den tredje verden, ca. 100 opprinnelig norske, men som hadde oppholdt seg i utlandet over lang tid. Alternativet til supplerende stønad ville vært sosialhjelp. Supplerende stønad ble ansett som en mer verdig ordning for den enkelte. For det andre: Ved å innføre en ordning med supplerende stønad tok staten en større del av det økonomiske ansvaret for å sikre alle i Norge en verdig alderdom. En positiv bieffekt av det var at en også dempet kommuners motvilje mot å bosette eldre innvandrere. I seg selv er det lite verdig å oppleve at noen kommuner får seg til å sortere mennesker på denne måten, men det er en annen debatt, som jeg skal la ligge her og nå.

Jeg har vært inne på det formelle rundt dagens sak og gitt statsråden honnør for det. Men reelt sett snakker vi i denne saken om noe helt annet, der jeg ikke er like villig til å rose regjeringa, dessverre heller ikke stortingsflertallet. I denne saken snakker vi om noen av dem som har minst av alle. Vi snakker dessuten om dem som har aller minst sjanse til å kunne bedre sine egne levekår gjennom inntekt av eget arbeid, og som heller ikke vil få lang nok botid til å oppnå det vi regner som et minimum for pensjonister å leve av i Norge.

Jeg nevnte at meldinga viser at ordninga har fungert etter hensikten. Det er i tillegg ei ordning som er rammet inn av streng inntektsprøving, når det gjelder både inntekt og formue. Mottakerne må søke hvert år ved personlig fram møte. Antall mottakere har vært som forventet. Forbruket av sosialhjelp har gått ned, som forventet. Avkorting mot egen inntekt øker, som forventet, med økende botid.

To tredeler av mottakerne er enslige. Kun et meget lite antall, 214, fikk i 2013 forsørgertillegg for ektefelle/samboer under 67 år, kun 38 hadde forsørgeransvar for barn under 18 år. De siste tallene Stortinget fikk, var henholdsvis 250 og 40 personer.

Det var, som saksordføreren også var inne på, ei ordning som ble innført med støtte fra alle partier, unntatt Fremskrittspartiet. Så ser vi til vår store overraskelse i budsjettet og samleproposisjonen, bare kort tid før denne meldinga legges fram for Stortinget, at hele regjeringa og stortingsflertallet med et pennestrøk velger å fjerne begge forsørgertilleggene. Reelt sett snakker vi kanskje om den prisen noen innbyggere i dette landet må betale for at Høyre har sluppet Fremskrittspartiet inn i regjering, for den gangen ordninga ble innført, var det som nevnt bare Fremskrittspartiet som stemte imot. Denne meldinga viser med all tydelighet at det er snakk om et sted mellom 200 og 300 av dem som har aller minst, som skal være med på å betale en del av denne prisen.

Regjeringspartiene har et spesielt forhold til incentiver. De som har mye, blir flittigere av å få mer, de som har minst, blir flittigere ved å få enda mindre. Det er en filosofi Arbeiderpartiet ikke deler, og vi har derfor heller ikke sluttet oss til komiteens flertall, som sier seg tilfreds med at forsørgertilleggene er fratatt denne sårbare gruppa. Jeg er, må jeg innrømme, spesielt overrasket over Venstres holdning i dette spørsmålet.

Når det gjelder meldinga for øvrig, drøftes det noen



justeringer og presiseringer som Arbeiderpartiet er enig i, med ett forbehold, og det gjelder dem som er innlagt på institusjon. Dersom det blir likt for alle når det gjelder midler til eget forbruk, støtter vi det som regjeringa har presentert i meldinga.

Helt til slutt: Arbeiderpartiet er også helt enig med regjeringa i at ytterligere kontrolltiltak ikke er nødvendig. Vi trenger ikke byråkrati for byråkratiets egen skyld, og når de som jobber med det, sier at kontrollen er bra, og regjeringa sier at kontrollen er bra, har vi ikke støttet flertallet i komiteen, som ønsker ytterligere kontrolltiltak.

**Per Olaf Lundteigen (Sp) [14:03:06]:** Jeg vil starte med det som representanten Lise Christoffersen sa om at dette er en ordning som kan gjøre at det kan bli verdige forhold, at vi kan få et statlig ansvar, og at en gjennom det kan legge til rette for at en lettere får bosatt eldre innvandrere i kommunen. Det var meget poengtert sagt fra representanten Christoffersen, og jeg slutter meg helt til det.

Det som saken nå gjelder, er hvordan dette er fulgt opp videre. Regjeringa har gjennomgått ordninga med supplerende stønad til personer over 67 år med kort botid i Norge, med basis i et stortingsvedtak 17. mars 2005. Formålet er som nevnt at eldre innvandrere over 67 år med kort botid i Norge og liten eller ingen alderspensjon fra folketrygden, sikres en inntekt på samme nivå som minstepensjonsnivå.

Senterpartiet er tilfreds med gjennomgangen og de forhold som blir belyst og gjennomgått. Senterpartiet mener det er viktig at ordninga målrettes mot dem som virkelig trenger støtte, samt begrenser feilutbetalinger og misbruk. Spesielt er det viktig å kontrollere at mottakere ikke har hatt utenlandsopphold i mer enn to måneder. Dette er viktig for å beholde den folkevalgte støtten for ordninga, en ordning som Fremskrittspartiet for kort tid sida var motstander av. Det kan ikke undervurderes at vi hele tida må opptre som ombudspersoner her i Stortinget og fornemme hva som rører seg ute blant folk, og sikre at de ordninger som blir laget, er etter intensjonen, og ikke kan misbrukes, for det vil føre til at vi får en grunnleggende tilleggsviskt i forhold til en rekke nødvendige og avgjørende viktige ordninger.

Senterpartiet er derfor enig i at regjeringa vurderer forslag til forbedringer av rutiner og krav til dokumentasjon med sikte på å forebygge og hindre misbruk av ordninga. Men jeg vil understreke, og understreke spesielt overfor statsråden, at Senterpartiet forutsetter at regjeringa, statsråden, kommer tilbake til Stortinget med eventuelle endringer av oppfølging før de blir satt i verk. Dette er ikke minst viktig fordi det er avgjørende for det unntaket Norge fikk fra eksportkravet fra EU, hvor det heter at

«ordninga byggjer på behovsprøving, at siktemålet er å sikre ei minsteinntekt, og at utgiftene ikkje vert dekte ved trygdeavgifter».

Det var det sentrale premisset for at en fikk unntak i henhold til EUs regelverk.

Senterpartiet slutter seg til departementets samlede vurdering av ikke å gå inn for at ordninga med supplerende stønad blir utvidet til personer under 67 år. Vi er fornøyd

med ordninga slik den er og vil altså påse at en unngår at det utvikler seg misbruk av ordninga – slik at den kan videreføres. Vi håper at Fremskrittspartiet også støtter ordninga om de en gang skal komme i opposisjon ved et seinere høve.

**Sveinung Rotevatn (V) [14:06:49]:** Supplerande stønad er ei viktig ordning for personar som har kort butid i Noreg, og dermed har knapp eller inga pensjonsopptening. Det er ei viktig oppgåve for fellesskapet å sørge for at alle skal ha ei inntekt å klare seg med i alderdomen.

Ordninga med supplerande stønad sørger for at den gruppa vi her snakkar om, har ei inntekt på linje med minstepensjonsnivået i folketrygda. Det er rett og rimeleg. Alternativet ville fort vere å hamne på stønadsordningar som er meinte å vere mellombelse og unntaksvis. Dette ville vore ei lite verdig løysing for dei det gjeld, og det ville dessutan lagt eit tyngre press på kommunale budsjett, der vi ønskjer det skal vere rom for ein raus økonomisk stønad nettopp for dei som har eit mellombels eller unntaksvis behov. I tillegg er det som representanten Christoffersen er inne på, kommunane sin vilje til å busetje eldre innvandrere, eit ikkje uvesentleg argument i denne samanhengen.

Venstre er glad for at regjeringa har gjennomført ein gjennomgang av ordninga, slik Stortinget har bedt om, sidan det trass alt er ei relativt ny ordning. Slik eg les evalueringa som er gjort, fungerer ordninga stort sett etter hensikta, og det er særleg positivt at ordninga ser ut til å ha bidratt til at talet i den aktuelle gruppa for økonomisk stønad har vorte tydeleg redusert.

Det blir meldt om visse problem med å kontrollere at mottakarane ikkje har hatt opphald i utlandet meir enn det er anledning til etter reglane. Dette er det viktig at blir følgt opp nøye framover. Departementet foreslår i tillegg ein del mindre endringar i ordninga for å presisere det som er uklart i regelverket. Det synest fornuftig og vil truleg gjere lova enklare å praktisere.

Det synest også fornuftig at ein på dette tidspunktet ikkje går inn for å utvide ordninga til grupper under 67 år. At krinsen som i dag er mottakarar av ordninga, er avgrensa, blir i evalueringa peika på som ein av grunnane til at ordninga stort sett fungerer bra og er enkel å kontrollere. Å utvide gruppa ville venteleg kunne auke kontrollproblema og ville inkludere menneske som normalt ville ha enklare for å skaffe seg inntekter ved sidan av ytinga. Eg oppfattar også at ein samla komité med innstillinga sluttar seg til at ordninga med supplerande stønad ikkje bør utvidast.

Til slutt vil eg seie at det er bra at ordninga vi her snakkar om, i det alt vesentlege no har eit samla storting i ryggen. Det styrkjer legitimiteten bak ordninga, og med dei presiseringane som no blir gjorde, vil ho forhåpentlegvis også fungere endå betre.

**Statsråd Robert Eriksson [14:09:57]:** Jeg er veldig glad for at et så klart flertall i Stortinget har sluttet seg til regjeringens fremlegg i denne saken, og jeg synes også det er viktig å understreke, som flere har vært inne på, at ordningen i hovedsak har fungert etter intensjonen. Vi snak-

ker her om folk med kort botid, vi snakker om at det skulle være en minsteinntektsikringsordning for å forhindre at folk ble stående på bar bakke når man kom hit.

Jeg synes også det er interessant å trekke frem noen andre tall: Når vi ser på tall fra 2006, så hadde 64,6 pst. av mottakerne redusert ytelse som følge av inntektsprøving, mens tallet hadde økt til 75,3 pst. i 2013. Den viktigste årsaken til redusert ytelse er egenopptjent alderspensjon fra folketrygden. Det synes jeg er et interessant og viktig signal, som viser at stadig flere har kommet og enten fått en fot innenfor arbeidslivet i Norge, eller har med seg opptjening. I utgangspunktet snakker vi her om mennesker som har få eller ingen opptjening fra andre land. Det betyr at flere har begynt å få opptjening i Norge og har en tilknytning til arbeidslivet. Det synes jeg er positivt og gledelig.

Så er jeg veldig glad for det som også representanten Lundteigen sa, at det er viktig – for alle våre velferdsordninger – å ha en god og riktig kontroll for å sikre legitimiteten til våre velferdsordninger. Legitimitet er helt avgjørende hvis vi skal bygge opp, bevare og videreutvikle et godt, solid velferdssamfunn som er bygd opp gjennom flere generasjoner.

Så registrerer jeg også at noen har tatt til orde for at man ikke burde ha gjort noe med forsørgertillegget. Jeg mener det er riktig at man nå har gjort de grepene man har gjort på det området. Det gjør at ordningen – enda tydeligere – er innrammet på den måten den var tiltenkt, nemlig som en minsteinntektsikringsordning, samtidig som man har en ordning som ikke blir bedre eller like god som for dem som allerede har en del opptjening i folketrygden. Det er viktig at man har et skille mellom dem som har kort botid, og dem som har litt lengre botid og har en del opptjening, slik at de som har opptjening, ikke kommer like dårlig ut. Det må være en motivasjon til både å være i arbeidslivet og bli lenger i arbeidslivet og tjene opp egne folketrygdytelser på det området.

Kort fortalt: Regjeringen og jeg er tilfreds med den behandling saken har fått. Vi er tilfreds og fornøyd med den beslutning som Stortinget her gjør i dag.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Lise Christoffersen (A) [14:13:25]:** Jeg har et spørsmål til statsråden: Anser han at inntekt av eget arbeid er et reelt alternativ for eldre innvandrere med kort botid og dårlig språk, kanskje til og med analfabeter? Og hvis ja, har statsråden gjort seg noen tanker om hvor disse jobbene finnes?

**Statsråd Robert Eriksson [14:13:46]:** Jeg mener at vi skal legge til rette for at ethvert menneske kan få oppleve en av de største frihetene et menneske kan få, nemlig å være selvforsørget med egen inntekt, uavhengig av alder. Jeg mener at vi har en vei å gå. Regjeringen gjør masse på en bred front for å få flere til å komme inn i arbeidslivet og flere til å stå lenger i arbeidslivet. Så kjenner ikke jeg til – og jeg tror ingen av oss som sitter i denne sal kjen-

ner til – kompetansen – til hver enkelt der ute og kan peke på hvilke jobber eller hvilke næringer vedkommende har kompetanse til. Det som jeg er opptatt av, er å sørge for at vi får til et godt, fleksibelt og inkluderende arbeidsliv, som tar i bruk også den ressursen eldre arbeidstakere har. Jeg er overbevist om at mange som kommer til vårt land, også har en arbeidsevne og en ressurs som vi kan ta i bruk i større grad.

**Lise Christoffersen (A) [14:14:50]:** Nå er det sånn at forsørgertillegget ikke bare blir fjernet for samboere og ektefeller, men også for barn under 18 år. Jeg lurer på: Er det et nytt prinsipp i norsk velferdspolitikken at barn under 18 år med gamle foreldre forventes å bidra til egen forsørgelse ved at man kutter i pensjonen til foreldrene, eller skal det bare gjelde de 40 barna som nå har fått merke dette på kroppen?

**Statsråd Robert Eriksson [14:15:16]:** Dette er ikke en pensjonsordning – der tar representanten feil – det er en minsteinntektssikringsordning, og jeg mener at det er riktig å fjerne forsørgertilleggene i en minsteinntektssikringsordning, som supplerende stønad er. Derfor har vi foreslått dette, nettopp fordi man skal ha et skille mellom de velferdsordningene som er opparbeidet gjennom rettigheter, og en minsteinntektssikringsordning. Det har vi gjort på denne måten, og jeg mener det er en god måte å gjøre det på.

**Lise Christoffersen (A) [14:15:44]:** Jeg registrerer at statsråden og undertegnede er uenige på det punktet. Vi snakker tross alt om 18-åringer som har foreldre eller en forsørger over 67 år. Men nok om det.

Hvis det nå skulle vise seg at sosialhjelpsforbruket igjen øker blant eldre innvandrere med forsørgeransvar på grunn av den innstramminga som har vært gjort, og det igjen også viser seg å få ny negativ effekt for bosetting av eldre innvandrere, vil statsråden da vurdere å endre på denne innstramminga og innføre forsørgertillegg for denne sårbare gruppa på nytt?

**Statsråd Robert Eriksson [14:16:21]:** Det vil i så fall statsråden ta en vurdering av hvis det teoretiske tilfellet som representanten peker på, måtte oppstå.

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

Etter at det var ringt til votering, uttalte

**presidenten:** Før vi går til votering vil representanten Kenneth Svendsen fremsette et representantforslag.

**Kenneth Svendsen (FrP) [14:27:26]:** Jeg har den glede å fremme et forslag på vegne av Jan-Henrik Fredriksen, Oskar J. Grimstad, Odd Henriksen, Regina Alexandrova, Margunn Ebbesen og meg selv om lov om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Midlertidig bestemmelse om bruk av snøscooter i tidligere forsøkskom-

muner. Jeg ber om at det blir behandlet etter forretningsordenens § 39 annet ledd bokstav c.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet i henhold til representantens anmodning.

Da er vi klare til å gå til votering over sakene på dagens kart.

I sak nr. 1 foreligger det ikke noe voteringstema.

#### *Votering i sak nr. 2*

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014 av 16. mai 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordningene (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009 om felles regler om yrkes- og markedsadgang for person- og godstransport på veg.

#### *Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### *Votering i sak nr. 3*

Komiteen hadde innstilt:

##### I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til utbygging og finansiering av E134 Damåsen–Saggrenda i Buskerud. Vilkårene framgår av Prop. 49 S (2014–2015) og Innst. 168 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregningsteknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i Prop. 49 S (2014–2015) og Innst. 168 S (2014–2015).

##### II

Stortinget ber regjeringen frem mot at prosjektet er ferdig og i den første tiden etter at veien er åpnet, vurdere muligheten for å kunne redusere noen av restriksjonene som Prop. 49 S (2014–2015) legger opp til på sideveiene, herunder muligheten for å redusere antallet bomstasjoner. Regjeringen bes samtidig om å vurdere effekter og konsekvenser av eventuell trafikklekkasje på sideveiene.

#### *Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### *Votering i sak nr. 4*

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold. Vilkårene framgår av Prop. 50 S (2014–2015) og Innst. 169 S (2014–2015).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregningsteknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og føringene i Prop. 50 S (2014–2015) og Innst. 169 S (2014–2015).

#### *Votering:*

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### *Votering i sak nr. 5*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

#### *lov*

om endringer i vegtrafikkloven  
(tilbakeholdsrett i kjøretøy til sikring av sanksjoner, hjemmel for bruk av innretning til immobilisering av kjøretøy)

#### *I*

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

Kapittel V overskriften skal lyde:

#### **Kap. V. Reaksjoner ved overtredelse m.m.**

§ 36 nr. 3 annet punktum, nytt tredje punktum og nytt fjerde punktum skal lyde:

*Det samme gjelder i tilfelle som er nevnt i skattebetalingsloven § 14-11 første ledd, og dersom trafikktrygd ikke blir holdt i kraft, jf. bilansvarslova § 19. Bruksforbud som nevnt i første punktum kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.*

§ 36 nr. 9 nytt annet og tredje punktum skal lyde:

*Pålegg om hvile kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.*

§ 36 a annet ledd skal lyde:

*Når kjøretøy påtreffes med overlast som medfører gebyrplikt etter første ledd, kan politiet eller regionvegkontoret ta kjøretøyet i forvaring for eierens regning og risiko eller forby bruk av det inntil gebyr og omkostninger er betalt eller sikkerhet for betaling er stilt. Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning. § 31 a fjerde ledd gjelder tilsvarende for gebyr for overlastning.*

§ 36 b skal lyde:

*§ 36 b. Tilbakeholdsrett i motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn*

*Dersom motorvognfører ilegges eller antas å ville bli ilagt straff eller gebyr for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven, kan politiet, regionvegkontoret og tollvesenet treffe avgjørelse om å holde tilbake motorvogn og kjøretøy som trekkes av motorvogn inntil bot, gebyr og omkostninger er betalt, eller sikkerhet for betaling er stilt. I saker der politiet vurderer å holde tilbake kjøretøy etter anmeldelse, er regionvegkontorets og tollvesenets tilbakeholdsrett for å sikre betaling av bot tidsbegrenset til påtalemyndigheten har avgjort påtalespørsmålet eller, dersom påtalemyndigheten har besluttet å utferdige forelegg, til forelegget er meddelt.*

*Tilbakeholdelse kan bare skje når det er nødvendig for å sikre betaling av nevnte beløp. Tilbakeholdsretten kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning.*

*Er beløpet ikke betalt innen 2 måneder etter rettskraftig avgjørelse eller endelig fastsatt gebyr, kan tilbakeholdte kjøretøy selges. Bestemmelsene i § 37 sjetten til åttende ledd får tilsvarende anvendelse.*

§ 37 åttende ledd nytt annet og tredje punktum skal lyde:

*Forvaring kan om nødvendig sikres ved hjelp av mekanisk eller elektronisk innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt.*

## II

Loven gjelder fra den tid kongen bestemmer.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

*Votering i sak nr. 6*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem ett forslag, fra Jenny Klinge på vegne av Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa leggje fram forslag om å etablere overvakingskamera (ANPR) ved alle køyrbare grenseovergangar i Noreg, slik at dette kan setjast i verk i 2015.»

Votering:

Forslaget fra Senterpartiet ble med 90 mot 6 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.30.10)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:23 S (2014–2015) – representantforslag frå stortingsrepresentantane Jenny Klinge, Gerd Eli Berge og Heidi Greni om etablering av overvakingskamera på alle køyrbare norske grenseovergangar – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 7*

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:25 S (2014–2015) – representantforslag frå stortingsrepresentantane Fredric Holen Bjørdal, Dag Terje Andersen, Anette Trettebergstuen, Lise Christoffersen og Sonja Mandt om eit tryggare arbeidsmiljø for arbeidstakarar i valds- og trugsmålutsette yrke – vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 8*

Komiteen hadde innstilt:

Meld. St. 9 (2014–2015) – om gjennomgang av ordninga med supplerande stønad til personar over 67 år med kort butid i Noreg – vedlegges protokollen.

**Votering:**

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 9 [14:31:40]

**Referat**

1. (178) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan-Henrik Fredriksen, Oskar J.

Grimstad, Odd Henriksen, Regina Alexandrova og Margunn Ebbesen om lov om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Midlertidig bestemmelse om bruk av snøscooter i tidligere forsøkskommuner (Dokument 8:69 L (2014–2015))

Enst.: Behandles etter forretningsordenens § 39 annet ledd bokstav c.

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

Møtet hevet kl. 14.32.

---