

Møte onsdag den 1. juni kl. 10

President: Eirin Falde

Dagsorden (nr. 87):

1. Spørretime
– muntlig spørretime
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo (Innst. S. nr. 200 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 50 (2004-2005))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontogtrafikk på Alnabanen (Innst. S. nr. 189 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:41 (2004-2005))
4. Interpellasjon fra representanten Geir-Ketil Hansen til samferdselsministeren:
«Ekstremvær som på Vestlandet høsten 2004, med opptil 50 stengte veier samtidig, kan oppstå oftere i framtida. Arktisk råd har utarbeidet en omfattende klimarapport, Artic Climate Impact Assessment (ACIA), som varsler en oppvarming av arktiske strøk 4-7 grader neste 100 år, med mer ekstreme værforandringer, mer nedbør og økt rasfare i Norge. Statens vegvesen har satt i gang arbeid med å møte økt risiko og mer slitasje på veier og bruer som følge av klimaendringer. Lite tyder på at andre samferdselsområder under Kystverket, Jernbanelverket, Avinor og telekommunikasjon er kommet særlig langt.
Hvilke tiltak planlegger Regjeringen for å møte de varslede klimaendringer og forebygge skader på liv, helse og infrastruktur innenfor samferdselssektoren?»
5. Referat

Presidenten: Representantene Per Roar Bredvold, Kjjetil Bjørklund og Per Ove Width, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Valg av settepresident

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

Presidenten vil foreslå Kjell Engebretsen. – Andre forslag foreligger ikke, og Kjell Engebretsen anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møte i dag og for de gjenværende møter i inneværende uke.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagsmøtet – om nødvendig – fortsetter utover den reglementsmessige tid kl. 15 til dagens kart er ferdigbehandlet.

– Ingen innvendinger er kommet mot presidentens forslag, og det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Spørretime

– muntlig spørretime

Presidenten: Stortinget mottok mandag meddelelse fra Statsministerens kontor om at følgende regjeringsmedlemmer vil møte til muntlig spørretime:

- utenriksminister Jan Petersen
- statsråd Valgerd Svarstad Haugland
- statsråd Laila Dåvøy

De annonserte regjeringsmedlemmer er til stede, og vi er klare til å starte den muntlige spørretimen.

De representanter som i tillegg til de forhåndspåmeldte ønsker å stille hovedspørsmål, bes om å reise seg. –

Vi starter da med første hovedspørsmål, fra representanten Kristin Halvorsen.

Kristin Halvorsen (SV) [10:04:30]: Jeg vil gjerne stille et spørsmål til utenriksministeren.

Det ble som kjent et meget klart nei i den franske folkeavstemningen om en ny EU-grunnlov, og det er ventet at valgresultatet vil bli det samme når Nederland nå skal stemme. Dette er jo ikke noen hvilke som helst land i EU-sammenheng. Vi snakker her om dem som har utgjort selve kjernen i EU-samarbeidet. Som kommentar til dette resultatet har Jan Petersens statsminister sagt følgende:

«Jeg tror en seriøs debatt om norsk medlemskap i EU nå vil bli skjøvet noe ut i tid. Det vil ta noe tid før vi ser hva slags EU som avtegner seg. Ingen vil nå føle noe hastverk med å innby folket til å ta standpunkt til en organisasjon som det er et så uklart bilde av.»

Er utenriksministeren enig i dette, og betyr ikke det at Høyres plan om en ny søknad i 2007 er fullstendig urealistisk?

Utenriksminister Jan Petersen [10:05:38]: Jeg er enig i at to tunge og viktige land som Frankrike og Nederland selvfølgelig betyr enormt mye i denne sammenheng. Jeg sier det, fordi jeg tror vi også skal minne oss selv om at viktige EU-land som Spania og Tyskland jo har ratifisert selve konstitusjonen, slik at bildet er blandet.

Når det så gjelder direkte det spørsmål som Kristin Halvorsen har stilt meg: Det er vel et tegn på at man begynner å bli gammel, når man siterer seg selv, men jeg har lagt inn at én av forutsetningene for at saken eventuelt kommer opp igjen i Norge, er at EU har lagt konstitusjonsspørsmålet bak seg, og det kan jeg i og for seg gjenta. Så er spørsmålet når det i så fall vil skje. De spørsmålene som EU nå står overfor, må jo adresseres ganske umiddelbart. Så jeg tror ikke det er lettere å gjette på tidspunktet nå enn før, men jeg tror ikke at man her vil ha et uavklart problem over lengre tid. Dette må EU gå i gang med nå, ganske umiddelbart.

Jeg tror man da også vil se at selve traktaten omfatter bl.a. en god del spørsmål som allerede er avklart i EU, og som det som sådan ikke blir noen endringer på. Bare gjennom rettskjennelser og på andre måter har det på mange måter vært en kodifisering av den praksis som allerede er lagt ned. Jeg tror at det er lettere å være tydelig på hvilke tidstabeller det måtte være, når støvet nå legger seg, men jeg tror nok at man må være forberedt på at støvet kan komme til å legge seg om ikke altfor lang tid. Man vil da sortere ut at en del av premissene var helt relevante i for-

hold til konstitusjonen. En del av premissene i voteringene var kanskje ikke fullt så relevante i forhold til konstitusjonen.

Så til spørsmålet om tidspunkt for når dette kommer opp igjen: Det er ikke så godt å si når det kan være, men, som sagt, jeg tror ikke man skal regne med at dette nødvendigvis vil være skjøvet veldig langt ut i tid.

Kristin Halvorsen (SV) [10:07:55]: Jeg takker utenriksministeren for svaret, og kan vel konstatere at det ikke akkurat er en utenriksminister fra Høyre som spruter av lyst til å ta den store debatten om et eventuelt nytt norsk medlemskap i EU, i hvert fall ikke akkurat i dag.

Det som er veldig spennende og gledelig for SV når vi har fulgt den franske debatten rundt folkeavstemningen, er at veldig mange av de argumentene som franske velgere har lagt vekt på, har vært venstresidens argumenter mot norsk EU-medlemskap i Norge, selv om debatten har vært annerledes i Frankrike.

Jeg har lyst til å spørre utenriksministeren: Er det ikke et veldig alvorlig tankekors for ja-siden at den tette integrasjonen som man legger opp til gjennom grunnloven, har så lite folkelig forankring som den tydeligvis har i Frankrike, for i Frankrike har jo valgdeltakelsen vært høy, mye høyere enn f.eks. i Spania og Tyskland, og dette er et spørsmål som det virkelig er engasjement for? Er det ikke slik at for en ihuga ja-tilhenger er dette et alvorlig tankekors?

Utenriksminister Jan Petersen [10:09:03]: Med Sem-erklæringen bak meg kan jeg som utenriksminister ikke på noe tidspunkt sprute for en EU-debatt, men som tidligere Høyre-leder kan jeg gjøre det, og jeg vil gjøre det nå.

Jeg tror absolutt at en del av de argumentasjonene som er ført i Frankrike, vil det være viktig å møte i debatt. Jeg vil vise til at det ikke holder for Europas fremtid. Jeg deler de oppfatninger som bl.a. min forgjenger Thorbjørn Jagland gav uttrykk for i Aftenposten i dag, at her er det virkelig en jobb å gjøre også fra vår side. Den tidligere partilederen ville være innstilt på å gå i gang med dette umiddelbart, og jeg tror kanskje at månedene som kommer, også vil vise det.

Presidenten: Det blir fire oppfølgingsspørsmål – først Øystein Djupedal.

Øystein Djupedal (SV) [10:09:56]: Høyres nestleder og Regjeringens finansminister, Per-Kristian Foss, sa at en grunn til at det ble nei i Frankrike, var at det var rasister og kommunister som hadde stemt imot. Derfor ble det altså nei. Jeg synes dette var en ganske uhyrlig uttalelse, og svært upassende for en statsråd i en norsk regjering. Det hadde vært interessant å få utenriksministerens syn på dette. Mener han virkelig at det var rasistiske og kommunistiske argumenter som gjorde at det ble nei i Frankrike, og at dette hadde noe som helst å gjøre med det massive nei-flertallet?

Som en oppfølging av dette vil jeg be om utenriksministerens vurdering av om det ikke er på sin plass å be om en unnskyldning. Jeg vil tro at det franske folk som har stemt nei, vil føle seg ganske tråkket på av denne forklaringen fra en norsk minister. Hadde det ikke vært riktig av en norsk regjering ved utenriksministeren her i Stortinget i dag å si unnskyld, dette står selvfølgelig ikke Regjeringen bak?

Utenriksminister Jan Petersen [10:10:55]: Det var svært mange premisser for de avstemninger som ble foretatt; premissene, som jeg nevnte i svaret til Kristin Halvorsen, var både relevante og kanskje ikke fullt så relevante i forhold til det faktiske spørsmålet som ble stilt til det franske folk. Det betyr at det var mange premisser langt utover dem som her ble nevnt, som også lå til grunn under den folkeavstemningen. Men det er ikke alle av dem som har vært helt relevante, for å si det forsiktig. Når noen åpenbart tror at man kan stemme seg vekk fra globaliseringsutfordringen, er det grunn til fornyet debatt.

Presidenten: Trond Giske – til oppfølgingsspørsmål.

Trond Giske (A) [10:11:46]: Det som burde bekymre alle, uavhengig av EU-standpunkt, er den enorme avstanden det er mellom det eliten mener i ulike land, f.eks. i parlamentet i Frankrike, hvor det er overveldende flertall for EU-grunnloven, i parlamentet i Nederland, hvor det var overveldende flertall for grunnloven, i Riksdagen i Sverige, hvor det var stort flertall for euro, og folket som har sagt nei i alle disse tre landene. Det er et demokratisk dilemma, og det skaper en manglende legitimitet for de strukturene som bygges. Jeg tror at en av grunnene er at man hele tiden sier at utviklingen er på vei i en annen retning enn det den faktisk er. Man er ikke for en grunnlov, man er ikke for en euro, man er ikke for overnasjonalitet, og så kommer det etter hvert.

I stortingsdebatten om EU-medlemskap i september 1994 sa daværende Høyre-leder Kaci Kullmann Five et tindrende klart nei fra Høyre til en tanke om en EU-grunnlov. Hva er det som har fått Høyre til å skifte mening fra det tindrende klare standpunktet mot en EU-grunnlov i 1994?

Utenriksminister Jan Petersen [10:12:41]: Det var jo ikke utenriksministeren som da ble interpellert. Det var åpenbart den tidligere partilederen som ble interpellert.

Jeg er ikke helt sikker på om jeg fikk tak i Giskes poeng. Men når EU selv har valgt å kalle dette en konstitusjon, er det dens innhold som er avgjørende. Konstitusjonen kodifiserer i stor grad regler som allerede ligger der. Etter mitt skjønn ville den vært viktig på mange områder, fordi den ville åpne opp, demokratisere og strømlinjeforme beslutningsprosessene for 25 medlemsland, og følgelig ville den også kunne tjene Europa bedre enn det grunnlaget som man nå må gå tilbake til, nemlig Nice-traktaten og det regelverket som for øvrig ligger der. Det er mulig at Giske er mer opptatt av form enn av innhold, men da tror jeg han bommer på målet.

Presidenten: Stortinget kjenner ikke partilederen. Det kjenner bare utenriksministeren.

Morten Høglund – til oppfølgingsspørsmål.

Morten Høglund (FrP) [10:13:44]: Ifølge NTB sier utenriksministeren at han er skuffet over resultatet i Frankrike. Vår finansminister har brukt sterke ord på å karakterisere dem som frembrakte nei-flertallet i Frankrike. To fremtredende representanter for den norske regjering har altså tydelig gitt uttrykk for at de ønsket et annet resultat.

Kan utenriksministeren bekrefte at resultatet i Frankrike overhodet ikke endrer noe for Norge, at vårt anliggende og vårt forhold til EU forblir det samme med et ja eller et nei i Frankrike, og tilsvarende med et nei-resultat i Nederland i dag, at vår situasjon er og forblir uendret?

Utenriksminister Jan Petersen [10:14:25]: Da jeg uttalte at jeg var skuffet, var det nettopp på grunn av den premissen jeg gav på slutten av mitt svar til Giske, nemlig at jeg tror at konstitusjonen ville gjort det lettere for EU å fungere, og man kunne få en beslutningsprosess som er på høyde med det å ha 25 medlemsland. Men det er også riktig, som Høglund sier, og som jeg har sagt en rekke ganger, at Norges forhold i dag baserer seg på et avtalegrunnlag som nettopp knytter seg opp til det eksisterende traktatgrunnlag i EU, som da må være det som EU nå faller tilbake på inntil man eventuelt måtte få i gang en ny prosess. Det er jo ikke slik at EU nå kommer inn i noe lov-tomt rom, eller at man har stemt imot EU som sådan. Man har stemt imot denne måten å uttrykke det på rent formelt. Men debatten i Norge gjelder hvilke implikasjoner dette vil få for en eventuell norsk endring av forholdet til EU, altså selve EU-medlemskapet, og da viser jeg til det svaret jeg gav til Kristin Halvorsen.

Presidenten: Åslaug Haga – til oppfølgingsspørsmål.

Åslaug Haga (Sp) [10:15:36]: Det franske nei var en folkelig protest mot elitestyre, manglende demokrati og økt overnasjonalitet i EU. Det var et kunnskapsbasert nei som franskmennene gav. Jeg tror utenriksministeren har rett når han sier at EU neppe kan leve med en uavklart situasjon knyttet til grunnloven. Erfaringen vi har, er jo at EU har en eventyrlig evne til å komme seg rundt folks protester. Man bryr seg ikke om det i særlig grad, og prosjektet snubler videre i samme retning som det var lagt opp til før folket protesterte. Det så vi i forbindelse med Maastricht og Danmark, det så vi i forbindelse med Nice og Irland.

Mitt spørsmål er om utenriksministeren overhodet tror at det franske nei vil få noen som helst konsekvenser for utviklingen i EU. Så noterer jeg meg at utenriksministeren ikke svarte på spørsmålet fra Øystein Djupedal. Kanskje det burde være på sin plass med en unnskyldning til det franske folk for finansministerens uttalelser.

Utenriksminister Jan Petersen [10:16:47]: Til det siste spørsmålet: Det tror jeg ikke. Jeg har gitt et svar på det spørsmålet.

Jeg synes det er interessant at Åslaug Haga nå benytter begrepet «protest» om det som er det franske folks avgjørelse i saken. Det synes jeg heller ikke er en vurdering som bør være riktig. Jeg tror man skal respektere avgjørelsen uten å stemple den som en protest. Man bør se mer konstruktivt på det enn som en protest, etter mitt skjønn.

Jeg tror også man skal være litt forsiktig med å bruke begrepet «folkelig». Man skal huske at det var 54,9 pst. som stemte imot. Det var tross alt 46,1 pst. som stemte for. Det betyr at det franske folk i dette spørsmålet har vært splittet, og er splittet. At EU nå må sette seg ned og tenke gjennom hva man gjør, er helt på det rene. På den annen side vil jeg advare mot å tro at man nå går inn i et slags tomt rom. Man faller tilbake på de traktater som er, og det betyr at man får leve med (presidenten klubber) de noe mer kompliserte beslutningsprosesser som man hadde på forhånd. Men at spørsmålet om frustrasjon over globaliseringen og Frankrikes økonomiske utvikling (presidenten klubber igjen) er relevant i denne sammenheng, må jeg nok si jeg vil sette spørsmålsteget ved. Det er helt åpenbart ting som bør ligge på siden av det hele, og som (presidenten klubber igjen) vil svekke utsagnskraften.

Presidenten: I denne muntlige spørretimen skal man holde seg til tiden, så vi minner hverandre om det.

Vi går videre til neste hovedspørsmål.

Trond Giske (A) [10:18:34]: Fra én union til en annen og en langt mindre omfattende en, nemlig den unionen vi hadde med Sverige. Jeg har et spørsmål til kulturministeren.

Det gjelder feiringen av 1905-jubileet, eller markeringen, for å bruke kulturministerens terminologi. Det viser seg at 2005-markeringen har gått på et dundrende underskudd. I revidert blir det presentert en ekstraregning på 27 mill. kr for å få 1905-festen velberget i havn. Ifølge media kan ekstraregningen kanskje bli på oppimot 40 mill. kr. Den nytilsatte lederen, Dag Dyrdal, sier at han er sjokkert over manglende økonomisk styring i selskapet. Det har vært manglende bevissthet om hva man forvalter, sier Dyrdal etter en drøy uke i jobben.

Mitt spørsmål til kulturministeren er: Hvordan kunne man havne i et slikt uføre, hvor man fullstendig mangler kontroll over et såpass oversiktlig prosjekt som en feiring av et 100-årsjubileum for Norges uavhengighet skulle være?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:19:39]: Berre for å ta det med markeringa og kulturministeren si utsegn: Trond Giske har i kulturkomiteen vore med på merknader der ordet «markering» er brukt, og eg har ikkje registrert at Arbeidarpartiet har teke avstand frå det. Så både Regjeringa og Stortinget står saman om at vi skal markera unionsoppløysinga. Eg for min del pleier alltid å understreka at dette skal vera ein fest likevel, sjølv om det

i papira står at det er ei markering. Det synest eg eigentleg er ein bagatell.

Det som har skjedd, er, som òg representanten seier, ganske utruleg. For å seia det slik: Departementet vart ikkje gjort merksam på dette før rett før påske, heilt i slutten av mars. Vi hadde generalforsamling i god tid før det, utan at noko varsel vart gitt til oss på området. Så vi vart like overraska som alle andre.

Det er ca. 27 mill. kr vi har lagt inn i revidert. Om det blir meir, veit eg ikkje enno. Den nye leiinga, det nye styret og den nye direktøren går no gjennom heile saka, og dei skal komma tilbake til oss så fort dei kan, med ei oversikt. Så får vi komma tilbake til Stortinget med den informasjonen vi sit på. Dette er veldig sørgjeleg, og det er faktisk fleire som stiller det same spørsmålet som representanten Giske har stilt til meg: Korleis kunne dette skje med omsyn til eit såpass oversiktleg prosjekt som ei slik feiring skulle vera? Eg vonar at vi skal få fleire svar når den nye styreleiaren og direktøren har gått gjennom heile arbeidet til selskapet, og at vi kan komma med tilfredsstillande svar til Stortinget. Eg kan dessverre ikkje gi dei i dag.

Trond Giske (A) [10:21:19]: Det er sikkert riktig at Stortinget bruker samme sjargong. Her skal vi ha en «minnemarkering», ikke et jubileumsmøte, den 7. juni, sikkert til minne om unionen som falt bort.

Mitt spørsmål gjelder profilen på 7. juni-markeringen. På hjemmesidene til Hundreårsmarkeringen, i pressemeldingene, kan vi lese om undersøkelser som Hundreårsmarkeringen har foretatt, som viser til homoseksualitet i Rogaland og i Agder, og som viser at nordmenn er «selvgode, egoistiske, negative, nasjonalistiske, innadvendte og fordomsfulle».

Mitt spørsmål er: Synes kulturministeren at det er riktig bruk av penger i en feiring av Norges 100-årsdag, som det egentlig er, å drive på med den typen ting, eller burde vi brukt denne anledningen til å markedsføre norsk kultur, norske tradisjoner og norsk næringsliv på en positiv måte ute i den store verden, slik man ofte gjør når man har 100-årsmarkeringer og jubileer?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:22:11]: Ja, og det er det vi gjer. Dei sitata som representanten kjem med, er ikkje sitat som Hundreårsselskapet står bak, men det er komme innspel frå andre, som synest at ein gjer noko feil og har prioritert noko feil i forhold til kva Hundreårsselskapet har gitt pengar til. Dei er i sin fulle rett til å gi støtte til prosjekta som skal vera med og feira og markera unionsoppløysinga.

Det kjem til å skje mykje rundt omkring i heile landet. Vi har allereie hatt ei markering i Drammen, der omtrent alle drammensarane stilte opp og var med på feiringa. Det var ei forestilling i Drammens Teater, som òg vart vist på fjernsyn. Det skal vera markeringar i Stortinget, det skal vera konsertar, det skal vera ulike arrangement i dei store byane, og i mange kommunar legg ein opp til ulike arrangement. Så når året er omme, vonar eg at alle saman føler at vi verkeleg har fått feira denne unionsoppløysinga, at Noreg vart eit fritt land. Og eg vonar ikkje at den negative

haldninga som eg føler representanten viser heile tida, skal vera med på å prega den feiringa som vi no går i møte. Eg vonar at vi skal få det kjekt, og eg vonar òg at dei som ynskjer å vera med i feiringa i heile landet får høve til det i mange av dei ulike arrangementa som skal vera rundt om.

Presidenten: Det blir tre oppfølgingsspørsmål – først Sigvald Oppebøen Hansen.

Sigvald Oppebøen Hansen (A) [10:23:28]: Det kan vere god grunn til å tru at hovudårsaka til den store budsjettsprekken er mangel på sponsorar. Store norske selskap var ikkje interesserte i å støtte hundreårsjubileet til Noreg og ville ikkje bli kopla til det opplegget som Hundreårsmarkeringa planla.

Statoil seier rett ut at ei av årsakene er den profilen ein har lagt opp for jubileet. Fortel ikkje det eigentleg alt om at ein her har valt ei altfor negativ linje? Meiner ikkje kulturministeren at feiringa av Noregs hundreårige uavhengigheit burde vore så positiv at store norske sponsorar fann det bryet verdt å knyte namnet sitt til det?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:24:15]: No har vi fått ein del sponsorinntekter, men ikkje alle som vi hadde vona skulle sponsa opplegget, har gjort det.

Men når det er sagt, vil eg seia at eg synest eigentleg at ein er litt etterpåklok når ein kjem med desse merknadene no. Departementet har i budsjettproposisjonen lagt fram det som skal vera profilen på feiringa. Stortinget og kulturkomiteen har hatt full rett til å gå inn og seia at dette er ikkje bra nok, vi må gjera det betre. Det kom ikkje eit pip då dette vart handsama i Stortinget. No sit ikkje representanten i kulturkomiteen, men eg hadde vona at dei frå Arbeidarpartiet som sit i kulturkomiteen, gjorde lekse si då dette var oppe til handsaming. For då kunne dei vore med og påverka, og vi kunne gitt signal til Hundreårsselskapet om at dette ikkje er godt nok. Den jobben gjorde dei ikkje, men ein kjem med utspel no når vi står rett framfor feiringa og alt er planlagt. Det er for seint, eg beklagar, men når ein ikkje var vaken då dette vart sendt til Stortinget, og ingenting vart sagt då profilen – ikkje detaljane, det legg ikkje vi i departementet oss opp i – vart lagd, er det for seint å klaga når festen er i full gang.

Presidenten: Ulf Erik Knudsen – til oppfølgingsspørsmål.

Ulf Erik Knudsen (FrP) [10:25:33]: Det er – for å ta tak i det siste som statsråden sier – sjelden Stortinget går ned på detaljnivå i de enkelte feiringsprosjektene. Vi må forholde oss til totalen, og med den profilen som har kommet frem her, kan det virke som om det er litt ille at vi er stolt over at vi er norske. Hvis vi ser på det som har kommet frem, er det liksom som om vi skal unnskyldte oss som nasjon. Kanskje det er grunnen til at vi ikke har fått fart på feiringen vår? Jeg må spørre om hva som er så galt med å sette i fokus vår selvstendighet, vårt flagg, vår motstands-

kamp under krigen, våre idrettsprestasjoner, vår kultur og vårt næringsliv.

Mitt spørsmål til statsråden er: Kan hun garantere Stortinget at hun nå vil sørge for at man legger om stilen på feiringen – det er mye tid ellers vi kan bruke til selvkritikk, selvplaging og sidrumpethet – og at vi nå, i den siste halvdel av feiringen i år, feirer oss som nasjon?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:26:39]: Eg synest dette er ein merkeleg diskusjon. Som eg òg sa i mitt førre svar: Vi la ikkje opp til at Stortinget skulle gå inn i detaljane, det gjer ikkje vi i departementet eingong, men vi la opp til at Stortinget kunne ha ei meining i forhold til dei overordna målsetjingane, det som skulle gå på profil og korleis vi skulle markera eller feira dette. Den jobben gjorde verken representanten eller andre i kulturkomiteen då vi inviterte til det, men det kjem no. Eg trur at mykje av det som kjem til å skje rundt omkring, er godt førebudd. Eg har ikkje oversikt over alt som skal skje, og det trur eg heller ikkje representantane eller andre har, fordi det er så mange detaljar med omsyn til dette rundt om i heile landet, om konsertar og markeringar, det å visa kva vi har fått til i idrett, og vi har eit internasjonalt program som utanriksministeren sikkert kunne sagt meir om – vi vil òg markera Noreg internasjonalt. Så det ein spør etter, kjem til å skje, og då vonar eg ikkje at ein på Stortinget skal vera dei som set eit surt preg på dette, men at ein heller er med på å bakka opp det som skjer når det gjeld hundreårsfeiringa.

Presidenten: Magnar Lund Bergo – til oppfølgings-spørsmål.

Magnar Lund Bergo (SV) [10:27:59]: Jeg registrerer at statsråden nå skyver ansvaret over på komiteen i Stortinget, slik jeg oppfattet det. Vi har hatt noen møter og fått noen orienteringer, men mener statsråden at hun er fri for ansvar her og ikke har vært med på å legge premissene i den saken vi har fått til Stortinget?

Det er nevnt 27 mill. kr, 40 mill. kr – eller er det mer som skrangler i skapet? I kulturpolitisk sammenheng er dette store summer. Har statsråden en egen 1905-kasse, slik de tydeligvis har hatt internt i 1905-selskapet? Vil de pengene som skal dekkes inn her, for de må jo dekkes inn i og med at vi er ansvarlige, bli tatt fra budsjetter som egentlig er øremerket andre ting, slik at det rammer andre deler av norsk kulturliv?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:28:55]: Eg skyv ikkje ansvaret over på komiteen, men eg strekar under at eg inviterte komiteen til å vera med på å gi innspel dersom ein ynskte det. Det var noko som komiteen ikkje ville. Dei sa seg fornøgd med det som eg presenterte i budsjettproposisjonen. Det har eg teke med meg vidare, og dei signala har òg gått til 2005-selskapet. Så eg skyv ikkje frå meg ansvaret, eg berre peikar på at eg inviterte til ein dialog og til å komma med merknader under handsaminga av dette.

Når det gjeld skjelett i skapet, har eg svart på eit tidle-gare spørsmål at den nye direktøren og det nye styret no går gjennom heile 2005-selskapet og skal komma til meg med informasjon om situasjonen. Så vil eg komma tilbake til Stortinget. Vi har førebels løyvd ca. 27 mill. kr ekstra til Hundreårsselskapet. Det vart inngått mange juridisk bindande avtalar, så det hadde blitt meir strev med å gå inn i jusen og meldingar enn å betala ut dette. Det har ikkje gått ut over nokon andre kulturpolitiske satsingar, og det er ikkje Regjeringa sin intensjon at dette skal gå ut over andre kulturpolitiske satsingar. Det er finansministeren som blar opp desse kronene, det er ikkje nokon eigen pott på mitt budsjett.

Presidenten: Vi går vidare til neste hovudspørsmål.

Karin S. Woldseth (FrP) [10:30:22]: Jeg har et spørsmål til barne- og familieministeren.

Søndag 29. mai 2005 hadde Dagbladet en historie om en epilepsisyk mor som ble overvåket av barnevernet i 19 døgn – 19 døgn! Barnevernets ansatte gikk på skift hjemme hos familien i 19 døgn, bare for å overvåke hva familien foretok seg. Ikke engang tungt kriminelle blir overvåket på samme måten. Så belastende ble dette for familien at mor ble svært syk og faktisk svevde mellom liv og død på grunn av stresset som det offentlige barnevernet påførte henne.

Dette er ikke en historie fra 1950-tallet, dette er en historie fra 2005. Også politiet er svært kritisk til at barnevernet unnlater å anmelde saker hvor det åpenbart er omsorgssvikt. Så spørsmålet mitt til statsråden er: Innser statsråden at det er på tide med en kritisk gjennomgang av barnevernets funksjoner, og hva vil statsråden gjøre for å sikre at barnevernet ivaretar barna og ikke sin egen prestisje og kommunens økonomi?

Statsråd Laila Dævøy [10:31:43]: Jeg tror nok det var mange av oss som leste om denne saken, som ble svært bekymret. Denne saken er fra 2002, ikke fra 2005, slik representanten sier. Det er vanskelig for en statsråd å gå inn i én enkelt sak, men vi har selvfølgelig undersøkt noe av bakgrunnen, og vet at både fylkesmannen og kommunen har iverksatt en rekke tiltak etter 2002.

Så har Stortinget også vedtatt en stor barnevernsreform, som vi nå er inne i. Vi kan ikke generalisere barnevernet ut fra én enkelt sak som skjedde for noen år tilbake. Men det jeg kan si etter at jeg har lest fylkesmannens rapport, er at et døgnkontinuerlig tilsyn i et hjem, mot foreldrenes vilje, er ulovlig, med mindre man har et fylkesnemndvedtak, eller man er blitt enige med foreldrene om dette. Ut fra det som har stått i avisen, ser ikke det ut til å være tilfellet. Fylkesmannen opphevet dette vedtaket som ulovlig, slik vi har fått informasjon om.

Denne kommunen er en liten kommune. De har hatt mange tunge barnevernssaker. De har omorganisert barnevernet i ettertid. Både fagpersoner, faginstututter og andre har vært inne i bildet i denne kommunen, for det har vært en del kritikk mot barnevernet tidligere. BUF-etat er også tungt inne. De er i gang med et stort prosjekt, med to

omliggende kommuner, Kristiansund og Frei, der man skal etablere tiltaksteam, og man skal jobbe med å komme tidligere inn. Dette er et forebyggingsprosjekt, og det settes altså i verk en rekke tiltak.

Jeg har lyst til å si at situasjonen i barnevernet har endret seg sterkt i forhold til slik den var for tre år siden, som også representanten er kjent med. Det skjer veldig mye, og det er utrolig mye faglig god kompetanse blant de ansatte i barnevernet i dag.

Karin S. Woldseth (FrP) [10:34:03]: Jeg takker for svaret.

Det er riktig at denne saken er fra 2002. Men onsdag 1. juni, i Aftenposten, skriver man også at barnevernsansatte sier at de bruker fiktive faglige begrunnelser for å henlegge bekymringsmeldinger om barn i nød. Men den egentlige årsaken er trang økonomi.

Jeg får også daglige henvendelser fra både barn og foreldre som føler seg utsatt for offentlig maktmisbruk gjennom barnevernet. Derfor blir mitt neste spørsmål til statsråden: Når har statsråden tenkt å vurdere om man kan ha en uavhengig instans som kan holde løpende kontroll med barnevernets arbeid, noe som faktisk også fagfolk nå argumenterer for, f.eks. et fritt og uavhengig barnevernstilsyn, som for øvrig også Arbeiderpartiet nå har sagt at de skal vurdere å se på?

Statsråd Laila Dāvøy [10:35:03]: Det er også et veldig stort og viktig spørsmål som representanten her reiser. Det er ikke tvil om at vi har en god barnevernslov i dette landet. Hvis man i barnevernet i kommunene finner at et barn, en ungdom, trenger et tiltak, så skal det tiltaket iverksettes. Man kan altså ikke si at man ikke har midler til å gjøre dette. Dette er bekymringsfullt. Det er en høring i Oslo i dag nettopp om disse forholdene, som fylkesmannen er med på, og som vi får tilbakemelding om.

Når det er sagt, vil jeg minne om at vi har et uavhengig tilsyn knyttet til kommunens barnevernstjeneste, og det er fylkesmannen. Med hensyn til dette tilsynet har det vært gjort en rekke tiltak og forbedringer de siste to årene, fra 2002, kan jeg si. De utøver tilsyn, de kan gå inn og gjøre det i enkeltsaker, de går inn i klagesaker. Alle henvendelser til fylkesmannen i enkeltsaker blir behandlet fra fylkesmannens side.

Tiden strekker ikke til til å nevne alle de andre gode tiltakene. Men kanskje flere vil spørre om dette, og da kan jeg komme tilbake til det.

Presidenten: Det blir fire oppfølgingsspørsmål – først Harald T. Nesvik.

Harald T. Nesvik (FrP) [10:36:24]: Statsråden sier at vi ikke kan evaluere barnevernet ut fra en enkeltsak. Problemet er vel at dette ikke er noen enkeltsak. Vi har stadig vekk saker, og har hatt saker opp gjennom tidene, når det gjelder barnevernet og den oppfølgingen som skjer der.

Mitt spørsmål går mer på det helsemessige når det gjelder denne saken. Helsepersonell har uttalt at denne saken

muligens, eller mest sannsynlig, har påført denne kvinnen, som har epilepsi, enda større helseplager – jeg holdt på å si eskalert problemene hennes – nettopp som følge av den overvåking hun var utsatt for i sitt eget hjem. Jeg må be om at statsråden her tindrende klart sier at ja, dette har vært et overgrep mot familien, og ja, det er naturlig at når man utsetter en familie for denne typen overgrep, må man også bli stilt til ansvar i ettertid for de overgrepene man foretar.

Statsråd Laila Dāvøy [10:37:22]: Jeg vil nok en gang si at det gjøres mye bra arbeid i barnevernet. De fleste som tar kontakt med barnevernet i dag, er foreldre. De aller fleste sier at de er svært fornøyde. Og jeg vil igjen si: Vi kan ikke generalisere ut fra enkeltsaker som kommer i media.

Det kommer 30 000 meldinger til barnevernet hvert år. Vi hadde ved årsskiftet 30 000 barn på ulike typer tiltak. Så skjer det selvsagt at man i en del tilfeller burde ha gjort ting annerledes. Det er vanskelig for meg å gå inn i en enkeltsak som jeg ikke kjenner hele bredden av. Vi kjenner den fra Dagbladet. Det jeg har gjort, er å ha kontakt med fylkesmannen. Det er helt klart at fylkesmannen i dette tilfellet har sagt at hvis foreldrene er uenig i dette tiltaket – hvilket det av avisene ser ut til at de var – vil det ikke være riktig, det er ulovlig å sette i gang denne typen tiltak.

Dette er en sak fra 2002, som det er ordnet opp i, slik jeg har forstått det. Men vi kan kanskje komme tilbake til dette senere – på tomannshånd – hvis representanten vil vite mer.

Presidenten: Trond Giske – til oppfølgingsspørsmål.

Trond Giske (A) [10:38:41]: Det er selvsagt slik at barnevernet – som alle andre – kan gjøre feil. De har svært sterke virkemidler til rådighet. Derfor er det viktig at det finnes god kontroll og ettersyn av vedtak. Dette klarer statsråden.

Jeg er derimot bekymret for at man med angrepene på barnevernet på en måte gjør det vanskeligere for mange barn som er i en vanskelig situasjon. Hvis man i ettertid snakker med barn som har fått hjelp av barnevernet, sier de: Hvorfor grep dere ikke inn tidligere? Utsatt for seksuelle overgrep, vold, trakassering i hjemmet – med psykiske plager som resultat – ønsket de seg hjelp tidligere.

Vi ser at mengden av barnevernssaker og bekymringsmeldinger vokser. Det tyder på at det er flere problemer, særlig koplet til rusmiddelmissbruk. Det er nesten ingen jobb som er så viktig som det å sørge for at alle disse barna som vokser opp under utrygge forhold, kan få den håndsrekningen som samfunnet kan gi dem – selv om det gjøres feil i enkeltsaker. Så mitt spørsmål er: Kan statsråden garantere at barnevernet rundt omkring i Norge vil ha de ressursene som er nødvendige for å møte den økende mengden saker som vi nå opplever?

Statsråd Laila Dāvøy [10:39:50]: Jeg er svært enig med representanten i at det er viktig at barnevernet kommer inn så tidlig som mulig. En av de fire pilarene i det

(Statsråd Dávøy)

nye barnevernet etter omorganiseringen i 2004 er at barnevernet skal gå inn tidligere. Jeg har god kontakt med tidligere barnehjems- og barnevernsbarn. De sier akkurat det som representanten sa: Hvorfor gikk man ikke inn tidligere?

Barnevernet skal jobbe mye mer forebyggende. Det gjør de i dag. En del av barnevernsreformen – den vi nå er inne i – innebærer en utstrakt kompetanseheving knyttet til f.eks. voldsprosjektet som gjelder utsatte barn, og til seksuelle overgrep og andre fysiske overgrep mot barn. Vi har fra i år av satt i gang en omfattende opplæring, og dette vil bli videreført neste år. Det er utrolig viktig at barn ikke rammes.

Når det gjelder ressursene, er det kommunene som har ansvaret for det kommunale barnevernet. De bruker stadig flere ressurser på dette – ansetter stadig flere folk – når man ser det i et helhetsperspektiv. Barn skal ha hjelp. Barnevernsloven er klar.

Presidenten: May Hansen – til oppfølgingsspørsmål.

May Hansen (SV) [10:41:14]: Det er ikke riktig, som statsråden sier, at vi iverksetter flere tiltak enn før. Det er faktisk slik at terskelen for å iverksette tiltak i barnevernet er høyere enn tidligere. Ifølge meldinger iverksetter vi færre tiltak enn før, prosentvis.

Over til en annen sak, som gjelder kompetanse. Dette har komiteen vært inne på flere ganger i tilknytning til barn og unge som har vært utsatt for seksuelle overgrep. Det var store overskrifter i Dagsavisen i går, hvor det stod:

«Barnevernsbarn må tie om incest.»

«Ansatte i barnevernet vedgår at barn må tie om overgrep, fordi ansatte ikke klarer å snakke med de traumatiserte barna.» – De har ikke kompetanse.

Allerede i 2001 sa komiteen at vi skulle gjøre noe med dette.

SV har fremmet et forslag om Barnas Hus i Norge – et kompetansesenter og en ny avhørsmodell for barn utsatt for seksuelle overgrep. Jeg lurer på om statsråden vil iverksette dette viktige og helt nødvendige tiltaket?

Statsråd Laila Dávøy [10:42:17]: Jeg kan svare ja på det siste. Som representanten kanskje er kjent med, har vi nylig – for bare få uker siden – kommet med en strategi mot seksuelle overgrep og andre fysiske overgrep mot barn. I det ligger det både kompetanseheving av ulike tjenester knyttet til barn og unge som utsettes for dette, og gode strategier knyttet til forskning og utvikling. Det er 22 helt spesifikke tiltak, hvorav Barnas Hus er ett.

Presidenten: Eli Sollied Øveraas – til oppfølgings-spørsmål.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [10:42:57]: I Aftenposten for i dag er overskrifta:

«Barnevernet skjuler omsorgssvikt i Oslo.»

Det står vidare:

«Den egentlige årsaken er trange budsjetter.»

Men ifølge avisa er dette skjult av «fiktive rapporter».

Oslo, den største kommunen i landet, er den kommunen som legg bort flest saker, over 30 pst. Dersom dette er riktig, er det urovekkjande. Og då er det eit stort paradoks at kommunalministeren argumenterer for større kommunar – for kommunesamanslåing – nettopp med tanke på auka kompetanse, noko som skal betre situasjonen for barnevernet. Den informasjonen som har komme til oss, viser at det er utfordringar innanfor barnevernet, uavhengig av storleiken på kommunane.

Spørsmålet mitt er: Meiner barne- og familieminister at større kommunar automatisk vil medføre at barnevernet vert styrkt?

Statsråd Laila Dávøy [10:44:01]: Dette er et stort og vanskelig spørsmål. Jeg tror det må være kompetansen i barnevernet som er avgjørende for om man gjør en god eller en dårlig jobb der.

Når det gjelder Oslo, er vi faktisk veldig bekymret. Det er riktig at det har vært et stort antall henleggelse. Derfor har fylkesmannen, på vegne av departementet, hatt et møte med byråden i Oslo om dette. Det er en høring i bystyret i Oslo i dag som dreier seg om barnevernet. Fylkesmannen er til stede, og vi vil få en tilbakemelding.

Samtidig er det slik at Oslo har selv ansvaret for barnevernet, både for førstelinjetjenesten og for andrelinjetjenesten. Det er organisert på en litt annen måte enn barnevernet i resten av landet vårt, der staten har ett ansvar og kommunen det resterende. I forbindelse med dette har Stortinget tidligere vært opptatt av at vi skal følge med på hva som skjer i Oslo, og vi har allerede satt i gang en evaluering av barnevernet der. Det skal være et møte allerede 26. august i år der oppdragstaker, som nå evaluerer barnevernet i Oslo, skal gi en foreløpig tilbakemelding til departementet om utviklingen.

Men som sagt: Oslo er i en litt annen situasjon enn resten av landet. Vi er også bekymret, og vi følger med.

Presidenten: Da går vi til neste hovedspørsmål.

Rune J. Skjælaaen (Sp) [10:45:28]: Jeg har et spørsmål til kirkestatsråden.

I Vårt Land i går stod overskriften: «Valgerd skuffer kirken.» Bakgrunnen er en sterk kritikk fra kirkeledere for at Regjeringen ikke følger opp kirkeøkonomien. Så svarer statsråden:

«De kan gjerne kritisere oss, men ingen regjering har gjort mer for kirken.»

Men kritikken er ganske unison. Kirkemøtene og Kirkens øvrige organer og representanter fra fellestrådet og andre er tydelige: Vedlikeholdsproblemet for landets kirkebygg akselererer. Tilskuddet til kirkelig virksomhet i kommunene er redusert. Den vedtatte prostereformen, som er svært viktig for personalpolitikken i Kirken, kan ikke realiseres, fordi den ikke er fulgt opp i budsjettene. Det samme gjelder opptrappingsplanen for kirkelig bemanning.

Forstår kirkeministeren denne kritikken?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:46:36]:

For å svara på spørsmålet vil eg gå litt tilbake i tid. I forhold til desse fire åra meiner eg framleis at det ikkje er noka regjering som har gjort meir for Kyrkja på alle dei områda som representanten nemner, enn det denne regjeringa har gjort. Eg vil minna representanten om at då eg la fram det fyrste budsjettet, der vi faktisk plussa på ein del stillingar innafor Den norske kyrkja, gjekk Senterpartiet og fleirtalet imot, og dei kutta i dei same overføringane. Difor er eg kjempeglad for at vi no har fått eit engasjement frå alle partia, og spesielt partia i opposisjon, for at vi må satsa meir på kyrkjeøkonomien.

Så vil eg understreka kva vi har gjort. For det fyrste har vi gjort det mogleg for kommunane å få gode lån, for at dei skal kunna ta vare på kyrkjene sine sjølve, slik vi for nokre år sidan òg gjorde for kommunane då skulebygningane var i forfall. Dette er ei ny ordning som akkurat har blitt offentleg. Eg vonar at det skal føra til at kommunane tek opp lån slik at dei kan setja i stand kyrkjebygningane sine.

Vi har gjennom kulturminnemeldinga sagt at staten må ha eit større ansvar for dei mest verneverdige kyrkjene. Vi har fordobla Kulturminnefondet. Det må nok plussast på i åra som kjem, slik at òg staten kan ta eit større ansvar.

I tillegg har vi innført ei trusopplæringsreform, med støtte frå Stortinget, og vi har fått tilført midlar der. Vi har òg begynt på prostereforma, og tilført nokre midlar der, men der treng dei meir – det er heilt riktig det som representanten seier.

Når det gjeld den statlege støtta som har gått til kyrkjene rundt omkring, har ho vore omtrent den same i løpet av desse åra. Vi har ikkje auka ho. Men vi har løyvd ein litt større pott til sentralt hald, fordi vi ynskjer å laga eit program for at ein i neste omgang skal kunna få billigare oppvarming rundt omkring i kyrkjene.

Samla sett meiner eg at frå Regjeringa si side har vi auka løyvingane. Men vi ser at kommunane ikkje har teke det ansvaret dei har i forhold til kyrkjevedlikehald, og ikkje alle er like flinke til å støtta opp under det arbeidet som Kyrkja driv.

Rune J. Skjælaaen (Sp) [10:49:08]: Når det gjelder låneordningen for Kirken, var det faktisk Senterpartiet som presenterte den, og det var Fremskrittspartiet i budsjettavtalen med regjeringspartiene som faktisk greide å presse den igjennom.

Jeg opplever at en er svært tilbakeholden. Jeg er helt enig i at den største utfordringen ligger hos kommunene i forhold til å ta vare på kirkebyggene. Med det enorme etterslepet som er der, synes jeg Regjeringen totalt mangler grep for å gjøre noe i forhold til det.

Når det gjelder kirkelige stillinger, har det vært en tradisjon tidligere at de har kommet på statsbudsjettene. Det har faktisk ikke skjedd i denne fireårsperioden, bortsett fra de stillingene som statsråden nevnte.

Når det gjelder prostereformen, krever den faktisk 50 nye stillinger hvis en virkelig skal få den til å fungere slik intensjonen i denne planen er. Så når Kirkens folk strever

rundt omkring, handler dette om at de opplever at det ikke blir fulgt opp med det som ligger i planverket.

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:50:24]:

Har representanten heilt gløymt alle dei prestestillingane som kom dei fyrste åra i denne perioden? Eg hugsar ikkje talet, men eg trur at nærare 70 prestestillingar vart tilførte Den norske kyrkja dei to fyrste åra. Det synest eg at vi skal ta med i den store rekneskapen. Det var i det siste året for Arbeidarpartiet og i det fyrste året for oss at vi tilførte Kyrkja ganske mange – eg skal ikkje seia heilt nøyaktig kor mange, men det var eit betydeleg tal – nye prestestillingar. Vi kan slå opp kor mange det var.

Når det gjeld prostereforma, er det heilt riktig at vi har begynt på ho, men vi er ikkje i mål. Så der må vi fylla på i åra som kjem, for at ho skal kunna få den gjennomslagskrafta som vi ynskjer.

Når det gjeld låneordninga, var det noko som Regjeringa kom fram til saman med Framstegspartiet i budsjettavtalen, og som ikkje vart pressa igjennom. Eg var veldig glad for det. Det var iallfall ikkje vanskeleg å overtala meg om at dette bør vi gå for, som ein av dei avtalane vi inngjekk med Framstegspartiet. Eg vonar at kommunane nytta seg av denne ordninga. (Presidenten klubber.)

Det er ikkje slik at dersom ein har fått ansvar for eit område, og ikkje tek det ansvaret på alvor, er det ein annan som skal ta over både rekninga og ansvaret. (Presidenten klubber.) Det er ikkje slik politikk verkar. Det er heller ikkje slik politikk bør verka. Men vi skal hjelpa kommunane til å ta det ansvaret dei har, og det har vi gjort gjennom den låneordninga som vi vart einige med Framstegspartiet om å leggja fram.

Presidenten: Presidenten vil i all beskjedenhet minne om at det finnes en kjekk liten klokke på talerstolene.

Det blir tre oppfølgingsspørsmål – først Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [10:52:12]: Eg skjønner at statsråden er såre fornøgd med situasjonen i Kyrkja og økonomien der. Det er altså ikkje folk ute i landet. Dei er tvert imot veldig misfornøgde.

Eg vil ha ein annan innfallsvinkel til dette. Kyrkja har jo sjølv eit fond som er ganske svært. Kyrkja eig eigedomar og har pengar i banken, iallfall i fond som dei får utbytte av, og som dei kunne brukt litt meir av. Det har Regjeringa vore nokså negativ til at Kyrkja skal gjera. Vil statsråden vurdera det igjen? Kanskje ein kunne selja nokre eigedomar og skriva av litt gjeld på andre ting, kanskje ein kunne bruka meir av dei løpande inntektene på Opplysningsvesenets fond?

Så vil eg spørja statsråden om ho, i og med at den nye kommuneproposisjonen ligg i Stortinget, der Regjeringa foreslår rammer som iallfall ikkje vekkjer jubel rundt om i landet, trur at kommunane vil vera i stand til å gje meir pengar til Kyrkja.

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:53:10]: Nei, eg er nok ikkje såre fornøgd med det. Òg eg ser be-

hova, men eg peiker på at vi er på veg, vi er på god veg. Eg vonar at vi i åra som kjem, skal kunna setja kyrkjene endå betre i stand til å gjennomføra den jobben som vi ynskjer at dei skal gjera. Eg er glad for at alle parti no er opptekne av det, for då kan vi få fleirtal for det vi føreslår, i staden for å slita i motvind, slik vi har gjort før når det gjeld dette feltet.

Når det gjeld OVF, sa representanten at vi ikkje vil bruka fondet. Det er berre tull. Vi brukar av overskottet til fondet kvart einaste år. Fondet har lovpålagde oppgåver, og ei av oppgåvene er å ta vare på dei prestebustadene som er rundt omkring i landet. Vi har buplikt for prestar, og vi har ansvar for desse prestebustadene og prestegardane. Fondet har ansvar for ganske mange av dei – ikkje alle; kommunane har ansvar for ein del av dei – og fondets midlar går til å halda desse ved like. Vi må syta for ikkje å tappa fondet for midlar slik at òg prestegardane begynner å forfalla. Vi har nok å slita med når det gjeld å ta vare på kyrkjene.

Presidenten: Rolf Reikvam – til oppfølgingsspørsmål.

Rolf Reikvam (SV) [10:54:29]: Jeg registrerer at statsråden stort sett er såre fornøyd med situasjonen når det gjelder Den norske kirke, og vi har hatt en optelling av antall nye prestestillinger. Jeg skal ikke gå inn i den debatten.

Det som overrasket meg litt, og som jeg har lyst til å utfordre statsråden litt på, er at vi jo var forespeilet en egen melding om Kirkens økonomi, noe Stortinget har bedt om. Vi hadde regnet med at vi skulle få denne meldingen, slik at vi fikk mulighet til å diskutere alt fra kirkebygg til prestestillinger osv. Den har vi ikke fått. Vi vet også at Kirkerådet og de som representerer Den norske kirke, er skuffet og synes at dette er for dårlig.

På ett område har statsråden hatt mulighet til å få støtte i Stortinget, og det går på de gamle kirkene – det å ta vare på middelalderkirkene, spesielt med hensyn til ansvarsfordeling mellom stat og kommune. Statsråden har hatt mulighet til å komme til Stortinget. Vi hadde kunnet rydde opp i dette forholdet. Staten kunne ha tatt ansvaret for disse kirkebyggene, slik at en kunne ha vedlikeholdt dem på en skikkelig måte. Hvorfor har ikke statsråden benyttet den sjansen istedenfor å skylde på kommunene? Det går rett og slett ikke an å si at det er kommunene som har ansvaret for det som nå skjer!

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:55:39]: Eg hadde vona at representanten kunne ha høyrte på det førre svaret eg gav, for eg sa faktisk til representanten Ausdal Starrfelt at eg ikkje var såre fornøgd, her er det fleire behov. Vi har gjort mykje, men vi har mykje igjen å gjera frå denne regjeringas side på dette området. Men eg sa òg at eg er veldig glad for den støtta vi får i satsinga på Kyrkja, for det har neimen ikkje alltid vore slik.

Når det gjeld stortingsmeldinga om Kyrkjens økonomi, kjem ho før Stortinget går frå kvarandre, men ho kjem ikkje slik at ho blir handsama. Det var kontrollkomiteen

som bad om denne meldinga i fjor, og vi treng noko tid for å laga ei stortingsmelding, det er ikkje gjort i ei handvenning. Det har, så vidt eg veit, vore meldt til Stortinget at meldinga kjem på den tida som ho kjem. Det kunne ein faktisk visst for lenge sidan. Vi har jobba etter ein tempoplan. Ho blir lagd fram, men diverre ikkje handsama. Denne meldinga skal ikkje fyrst og fremst ta opp det som går på bevaring av kyrkjebygg. Når det gjeld midlar til kyrkjene, dei eldste kyrkjene, viser eg til kulturminnemeldinga, der vi tek grep for at staten skal ta eit større ansvar enn det som er blitt gjort før.

Presidenten: Åslaug Haga – til oppfølgingsspørsmål.

Åslaug Haga (Sp) [10:56:56]: Etterslepet på kirkevedlikehold er på rundt 7–8 milliarder kr. Kirkene forfaller, og statsråden skylder, tradisjonen tro, på kommunene. Kommunene har jo ikke sjanse! Med den kommuneproposisjonen som ligger der nå, vil det for noen kommuner bety stagnasjon i aktivitet, for de fleste vil det bety kutt. Og vi snakker altså om 7–8 milliarder kr i etterslep.

I den muntlige spørretimen den 2. april 2003, altså for mer enn to år siden, lovet statsråden i sitt svar til representanten Skjælaaen at hun ville komme med en plan for opprusting av kirkebyggene. Hun har altså tenkt på dette i lang tid, og den er ikke kommet. I de seinere svarene har statsråden vist til kulturminnemeldinga, men ei heller her er det noe konkret.

Jeg tror at det var mange av oss som hadde håp og forventninger til en kirkestatsråd fra Kristelig Folkeparti når det gjelder nettopp kirkene og opprusting av dem.

Mitt spørsmål er: Hvorfor har ikke kirkestatsråden i løpet av fire år tatt grep om denne saken?

Statsråd Valgerd Svarstad Haugland [10:58:05]: Bondevik II-regjeringa har den same politikken på dette feltet som Bondevik I-regjeringa, der Åslaug Haga var ein av statsrådene som kunne vera med og påverka. Vi understrekar at det er kommunane som har ansvaret for kyrkjebygningane, og det har vi ikkje tenkt å endra på. Men i kulturminnemeldinga har vi altså understreka at staten tek eit større ansvar for dei eldste kyrkjene, fordi det trengst ganske mykje ressursar for å ta vare på dei. Det står det, så der er vi konkrete. Vi viser òg til Kulturminnefondet, som vi har dobla i revidert. Så her har vi teke grep. Vi er på veg, vi er ikkje ferdige.

Det å ha eit etterslep på 6–7 milliardar kr – eller kor stort det er – er jo noko som ikkje dukkar opp over natta. Dette har kommunane hatt, og etterslepet har skjedd òg i periodar der kommunane føler dei har hatt betre råd enn i dag. Er det då riktig at vi skal betala kommunane tilbake ved å ta over heile rekninga for noko som dei i fleire tiår har neglisjert? Det er ikkje rett måte å handtera denne saka på. No legg vi ansvaret på kommunane, men vi hjelper dei gjennom ei god låneordning, og så tek vi òg eit større ansvar for midlane til kyrkjene. Og det var meir enn det vi gjorde då Åslaug Haga sat i regjering.

Presidenten: Vi går vidare til neste hovuds spørsmål

May Hansen (SV) [10:59:39]: Jeg vil gjerne få stille et spørsmål til barne- og familieministeren.

Nyhetsbildet de siste ukene har vist oss manglende tiltak for barn og unge. Jeg vil komme tilbake til det jeg tok opp i innledningen min i mitt forrige spørsmål, at det faktisk er slik at i barnevernet er det nå økonomien som styrer tiltakene, og ikke behovet som barna har. Det kommer meldinger fra hele landet, både fra det kommunale barnevernet og fra det statlige.

Dette er våre mest utsatte barn. De trenger et kvalitetsmessig godt tilbud. Vi er blitt kritisert av FN for brudd på barnekonvensjonen fordi vi har mange tiltak i barnevernet som ikke er gode nok, spesielt overfor mindreårige asylsøkere.

Jeg har tatt opp dette flere ganger i denne perioden. Jeg vil nå at statsråden skal svare meg på om det virkelig er slik at hun kan ta ansvar for at det er økonomi som styrer tiltakene, og ikke behovet til barn som trenger hjelp.

Statsråd Laila Dævøy [11:00:56]: Det er riktig at barnevernsmeldingene øker sterkt, både i det kommunale og i det statlige barnevernet. Vi håper og tror at det også skyldes at foreldre tar kontakt tidligere med barnevernet. Tar man tidlig kontakt, får man den hjelp man har behov for. Det vil i enkelte tilfeller ikke være omsorgsovertaker, kanskje heller ikke store tiltak. Mange i dag får også hjelp fra barnevernet slik at de kan håndtere sine saker selv. Det er ikke alle meldinger som fører til tiltak.

Når det er sagt – nei, det er ikke økonomien som skal styre barnevernet. Det er hjemlet i loven at det ikke skal være det. Det er barnets behov for tiltak som skal være styrende. Fagkompetansen i barnevernet er høy i dag, og burde være så høy at man ikke skal kunne si at vi kan ikke drive tiltak fordi vi har dårlig økonomi. Loven sier at det skal settes inn tiltak. Derfor ser vi i mange kommuner i dag, også i Oslo, at barnevernet i mange tilfeller har sprenget grensene for det som man i utgangspunktet har lagt inn økonomisk.

Jeg vet ikke hvilken statistikk representanten May Hansen viser til. Vi har hatt økte kostnader i barnevernet i mange år. De har økt med ti prosent fra 2002 til 2003. Det er de siste helt definerte tallene vi har. Vi har altså et økende antall meldinger. Det er et økende antall tiltak. Det er et økende antall ansatte både i kommuner og stat. Fristoversittelser øker ikke, henleggelsene øker ikke. Men det er en del store forskjeller mellom de ulike kommunene.

Jeg er veldig interessert i om det finnes statistikk som jeg ikke er kjent med på dette området. Dette er offisiell statistikk, som Barne- og familiedepartementet har.

May Hansen (SV) [11:03:05]: Jeg vil takke statsråden for svaret, selv om jeg ikke er helt fornøyd med det.

Dette er tall som kan hentes ut av Statistisk Sentralbyrå. Det har faktisk vært utspill i presse over hele landet som vi har tatt opp med statsråden flere ganger – fra bl.a. barnevernssjefen i Fredrikstad, og nå ser vi utspill i Oslo. Det kommer meldinger inn til oss i komiteen når vi er rundt omkring på reiser, om at terskelen for å innvilge til-

tak i barnevernet faktisk ligger høyere enn før, grunnet økonomi.

Det er også slik at disse barna har rett til tiltak etter FNs barnekonvensjon. I forrige uke ble Barne- og familiedepartementet hørt på Norges siste rapport. Det er flere punkter man får kritikk på. Jeg spør statsråden, spesielt i forhold til mindreårige asylsøkere: Hva vil man gjøre med den kritikken som kommer fra FN om at man diskriminerer disse barna i forhold til norske barn?

Statsråd Laila Dævøy [11:04:10]: Det er svært viktig. Vi følger opp alle problemstillinger, alle saker og alle kommuner som vi får meldinger fra, om at her har man enkeltsaker der man kan være redd for at barnevernet har gjort feil, ikke fungerer på god nok måte eller ikke har nok kompetanse. Det følges opp av fylkesmannen.

Vi kan ikke basere oss på enkeltsaker i media. Barnevernet har 30 000 meldinger i året, 30 000 tiltak i året. Hver eneste sak er dramatisk, og hver eneste sak skal selvfølgelig følges opp.

Kompetansehevingen i barnevernet tror jeg er svært, svært viktig. Vi har også innført 26 fagteam i barnevernet, som gjør at i små kommuner – der man kanskje har mindre kompetanse eller mindre fagmiljø – skal ikke enkeltpersoner i barnevernet sitte alene med de vanskelige sakene. De får hjelp umiddelbart.

Til FN-rapporten (presidenten klubber) – jeg må få si det: Jeg kan ikke svare på at FN i en høring har gitt departementet kritikk. Jeg er ikke kjent med at den rapporten fra FN er ferdig ennå. Da vet representanten mer enn jeg.

Presidenten: Den reglementsmessige tiden for den muntlige spørretimen er omme, så tiden tillater ikke oppfølgingsspørsmål.

S a k n r . 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo (Innst. S. nr. 200 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 50 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

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

– Det anses vedtatt.

Odd Holten (KrF) [11:06:42] (ordfører for saken): Som saksordfører for St. prp. nr. 50 for 2004-2005, Om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo, vil jeg innledningsvis vise til at Stortinget tidligere har gitt sin tilslutning til prosjektet i forbindelse med veg- og vegtrafikkplanen for 1998-2007 og Nasjonal transportplan for 2002-2011 og for 2006-2015. I tillegg har prosjektet vært behandlet i St.prp. nr. 96 for 1987-88, i St.meld. nr. 28 for 2001-2002 Utvikling av Bjørvika og i Samferdselsdepar-

tementets budsjettproposisjon for 2005, jf. St.meld. nr. 1 for 2004-2005.

E18 Bjørvikaprojektet er et svært omfattende og komplisert prosjekt. Utredninger om Bjørvika har pågått i mer enn 20 år. Bjørvika og området rundt Oslo S er i dag et av landets viktigste knutepunkt for både bil- og kollektivtrafikk. Dagens trafikk på E18 og rv. 4 er på til sammen rundt 140 000 kjøretøy i årsdøgntrafikk, og dette gjør Bjørvika til Norges mest belastede kryssområde. Området preges av dårlig framkommelighet, støy, luftforurensning og vanskelige forhold for bilister, kollektivbrukere, syklistene og gående. Behovet er altså stort for den avlastningen av gjennomgangstrafikken og etableringen av et mer miljøvennlig transportsystem i området som dette prosjektet representerer. Prosjektet vil i så måte, og i andre henseender, medføre et betydelig løft for Oslo bys utvikling.

De samlede kostnadene for Bjørvikaprojektet er på 3,92 milliarder 2005-kroner. Denne styringsrammen legges til grunn her, som i St.prp. nr. 1 for 2004–2005. Dette er en økning på hele 850 mill. kr sammenlignet med det som ble lagt til grunn i finansieringsplanen i St.meld. nr. 28 for 2001–2002. Dette er et alvorlig signal om økte kostnader. Flertallet i komiteen slutter seg imidlertid til et statlig bidrag til prosjektet på 1,44 milliarder kr. Flertallet har merket seg at 1,86 milliarder kr vil bli dekket gjennom brukerfinansiering, og at resten vil bli dekket av tilskudd fra Oslo kommune og salg av eiendommer.

La meg avslutningsvis understreke at staten og bilistene må ta hovedansvaret for finansieringen av denne riksveiomleggingen. Samtidig er det viktig for meg å ha sagt at Bjørvikaprojektet ikke må gå ut over satsing på andre veiprojekter. Dette gjelder både innenfor og utenfor de vedtatte kostnadsrammer. Eventuelle kostnadsøkninger utover kostnadsrammen forutsettes i sin helhet finansiert gjennom statlige midler utenfor transportplanrammen, eventuelt ved at utbyggingens omfang reduseres, noe som jeg tror kan by på store problemer.

Til slutt: Flertallet i komiteen legger som alltid avgjørende vekt på at det er bred lokal enighet om opplegget for finansieringen av prosjektet, noe som vi opplever at vi har i Oslo-området når det gjelder denne saken. Og som saksordfører håper jeg at vi med denne saken har vært med på å legge til rette for en betydelig forbedring i dette sentrale Oslo-området, til beste for Oslo, men også for den gjennomgangstrafikk som vi har her.

Britt Hildeng (A) [11:11:34]: Noen ganger er et veiprojekt ikke bare et veiprojekt. Jeg opplevde det i fjor sommer på Vestlandet da jeg kjørte Atlanterhavsveien, en fantastisk opplevelse av både natur og arkitektur. Store visjoner må ha ligget til grunn for den utbyggingen.

Når Samferdselsdepartementet legger fram forslag om utbygging og finansiering av E18 Bjørvikaprojektet, så er det et veiprojekt som skal løse store trafikale problemer. Departementet beskriver situasjonen i Bjørvika slik:

«Norges mest belastede kryssområde. Vegsystemet er komplisert og framkommeligheten er i perioder dårlig for både bil- og busstrafikken. Området er belastet med støy og luftforurensning».

– en beskrivelse som klart forteller om behovet for et nytt veisystem.

Men Bjørvikaprojektet er så mye mer enn et veiprojekt. Investeringene i dette veiprojektet er nødvendige for å få en mer effektiv avvikling av den store gjennomfartstrafikken som vi har i Oslo sentrum. Men ringvirkningene av senketunnelen vil være historiske, ikke bare for Oslos innbyggere, som vil få et tilleggsareal i form av en stor, ny og attraktiv bydel. Den vil også være et løft for Oslo som hovedstad og dermed være av betydning for hele nasjonen.

Med opera og senketunnel som frigjør store byutviklingsområder, er vi i ferd med å gjenskape Bjørvika til byens og hovedstadens ansikt utad slik det var da byen ble til. Det var her middelalderbyen, kirkesetet og kongesetet lå for tusen år siden. Det var her i denne lune vika at grunnlaget for vår skipsfart ble lagt. Her møter vi også det historiske industrisamfunnet gjennom jernbanestasjonen fra det forrige århundret og Akerselva med historie fra vår trelast- og sagbrukstid. Og det var her, ytterst i Bjørvika, at Kong Haakon som nyvalgt konge steg i land i 1905.

Hele dette området har ligget som en bakgård, forslummet av trafikk, støy og luftforurensning. Bjørvikaprojektet løser det trafikale, men gjør det også mulig å åpne dette området for fremtiden. Veiprojekter er dyre, og dette prosjektet er ikke noe unntak. Men det som i dag er forurensede trafikkområder, og som nå frigjøres, vil etter hvert som de bygges ut, gi stor avkastning til eierne, dvs. til Havnevesenet, Statens vegvesen og NSB, og fellesskapet vil således få noe igjen etter hvert som det bygges ut.

Bjørvikaprojektet beskrives som et komplisert samferdselsprosjekt. Komplisert var det også å få til en avtale grunneierne imellom. Men utviklingselskapet for Bjørvika er etablert, og mange utbyggere har meldt sin interesse for både nærings-, kultur- og boligutvikling. Vedtaket som skal fattes i dag, er helt avgjørende for denne konkrete utbyggingen.

Bjørvikaprojektet har hatt en lang og til dels konfliktfylt historie. Det er derfor veldig gledelig at alle partier med unntak av Senterpartiet er enige om betydningen av at Bjørvikaprojektet realiseres. Det er også gledelig at det er et bredt flertall som nå står bak den foreslåtte finansieringsplanen. Vedtaket som nå skal fattes, gjør dette til en stor dag for oss Oslo-representanter, men det er også en stor dag for alle dem som er glad i hovedstaden sin.

Anne Berit Andersen (H) [11:16:44]: Denne proposisjonen er, som saksordføreren har redegjort for, et forslag om utbygging og finansiering av E18 Bjørvikaprojektet.

I prosjektet legges det til grunn en styringsramme på 3 920 milliarder 2005-kroner. Dette er en økning på 850 mill. kr sammenlignet med det som ble lagt til grunn i finansieringsplanen i St.meld. nr. 28 for 2001-2002. Staten vil her bidra med 1 440 milliarder kr. 1 860 milliarder vil bli dekket gjennom brukerfinansiering, og det resterende beløp vil bli dekket ved tilskudd fra Oslo kommune og salg av eiendommer.

Dette finansieringsopplegget er det bred lokal enighet om.

Høyre aksepterer at brukerfinansieringen av prosjektet dekkes gjennom en videreføring av nåværende bompenggeordning fra 1. januar 2008 til senest 31. desember 2012.

Dersom det blir en ny trafikantbetalingsordning – Oslo-pakke 3 – innen den tid, vil denne avløse videreføringen av dagens ordning. Hvis det skal bli kostnadsøkninger utover kostnadsrammen i sin helhet, forutsetter Høyre at det blir finansiert gjennom statlige midler utenfor transportplanrammen, eventuelt ved at utbyggingens omfang reduseres. Det er viktig at dette prosjektet ikke går ut over satsing på andre veiprojekter.

Dette er et stort og viktig prosjekt. Bjørvika er landets mest belastede kryssområde. Både byutviklingen i området og byggingen av ny opera gjør det helt nødvendig med denne omleggingen av veisystemet. Derfor er vi enig i at bomselskapet skal få tillatelse til å kreve inn bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak i samsvar med vilkårene i St.prp. nr. 50 for 2004-2005 og Innst. S. nr. 200 for 2004-2005.

Thore A. Nistad (FrP) [11:19:12]: Fremskrittspartiet ser positivt på Bjørvikaprojektet og ønsker dette gjennomført snarest mulig. Men vi må minne om at Fremskrittspartiet i beslutningsprosessen framla forslag til alternative veitraseer som kunne ha spart samfunnet for milliardbeløp. Disse fikk vi dessverre ikke gjennomslag for.

Fremskrittspartiet mener at det er en offentlig oppgave å finansiere bygging av stam- og riksveier gjennom bevilgninger på statsbudsjettet. Vi tar utgangspunkt i statens inntekter fra skatter, avgifter og bompenger fra bil og bilbruk, som i år er beregnet til å utgjøre hele 52,4 milliarder kr, og at bare 13,1 milliarder kr går tilbake til statlige veier. Vi ser det derfor som naturlig at staten fullfinansierer Bjørvikaprojektet med friske økonomiske midler over statsbudsjettet.

I denne forbindelse vil jeg minne om at en av hovedårsakene til at Bjørvikaprojektet får de dimensjoner og løsningsformer det får, med en prisramme på hele 3,9 milliarder kr, primært er Den Norske Operas lokalisering. Denne politiske beslutningen mener Fremskrittspartiet ble tatt av de sentrale myndigheter, noe som igjen skulle tilsi at disse kostnader bør dekkes over statsbudsjettet og ikke belastes brukerne.

På denne bakgrunn fremmer Fremskrittspartiet følgende forslag:

- «1. Stortinget samtykker i at E18 Bjørvika gjennomføres som et OPS-prosjekt, og at bompengeselskapet får tillatelse til å gjøre låneopptak i henhold til dette.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og sette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling pr. passering basert på optisk lesing.
4. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstillelse.»

Presidenten: Representanten Thore A. Nistad har tatt opp det forslag som han refererte.

Heidi Sørensen (SV) [11:21:32]: Jeg er glad for at det er et stort flertall bak den innstillingen som ligger til grunn i dag, og jeg vil takke saksordføreren og komiteen for et godt samarbeid om denne saken. Det har vært viktig, fordi man har måttet legge mange kjepphester til side, ikke minst i Oslo Rådhus og her på Stortinget, for å kunne stå bredt sammen om et prosjekt som er så viktig for hovedstaden.

Vi snakker om landets mest miljøbelastede trafikkryss, som ligger tett inntil et område hvor det selvfølgelig bor mye folk, et område som – som også tidligere representanter har vært inne på – har ligget i en bakevje, og som ikke har tilhørt de mest attraktive delene av byen. Disse områdene vil ved dette prosjektet få et sårt tiltrengt løft. Vi vet at luftkvalitetssituasjonen i Oslo har vært den mest alvorlige i landet. Vi vet at 200 000 innbyggere i Oslo plages av helseskadelig luftforurensing hvert eneste år. Det å ha landets største trafikkryss nederst i en gryte, som Oslo er, gjør at situasjonen har vært spesielt vanskelig.

Men det er riktig som det er sagt, at dette veiprojektet ikke bare handler om å løse trafikale problemer, eller bare handler om å løse miljøutfordringer, selv om dette har vært meget viktige begrunnelser for prosjektet. Det handler også om å åpne et område for byutvikling som gjør hovedstaden til en hovedstad hele landet kan være stolt av. Hvis man skal oppleve Bjørvika i dag, tror jeg den enkles-te måten faktisk er å padle ned Akerselva, under Oslo S. Da kan man få se det enorme området som ligger ubrukt. Jeg pleier å gjøre dette et par ganger om sommeren. Da padler jeg også videre ut til Hovedøya. At man kan få knyttet sammen Gamlebyen med øyene i fjorden uten at man må i kano under Oslo S for å få det til, og også at man kan få tilbake de siktlinjene som var sentrale ved byens opprettelse, er en fantastisk berikelse ved utbyggingsprosjektet.

Middelalderbyen lå mellom utløpet av Alnaelva og utløpet av Akerselva, altså i Bjørvika og Bispevika. Det er denne delen av byen vi skal ta tilbake og la få et nytt liv gjennom dette utbyggingsprosjektet. (Presidenten klubber.)

Jeg gjør oppmerksom på, president, at klokken stod på 02.50 da jeg begynte, fordi representanten Nistad ikke brukte sine fem minutter. Nå har jeg ikke tenkt å ta hans tid også, men ber om å få ett minutt til å avslutte.

Presidenten: Det skal presidenten innvilge tvert – vær så god.

Heidi Sørensen (SV) [11:24:42]: Takk skal presidenten ha for det.

Da vil jeg bare si til slutt at vi er glade for å ha fått til dette i dag. Jeg tror det er riktig at dette er en stor dag for alle som er glade i hovedstaden sin. Det har det heldigvis vist seg i denne prosessen at et bredt flertall har vært.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:25:20]: Senterpartiet har som målsetjing å utvikle ein god samferdslepolitikk for heile landet. Dette er nødvendig for å kunne utnytte dei fortrinna dei ulike landsdelane har. Med knappe ressursar

til samferdsle er det viktig å oppnå ei god fordeling av samferdslemlidiane, både i distrikta og i sentrale strok. I St. prp. nr. 50 er det, som det også har vore i tidlegare proposisjonar der Bjørvikaprojektet har vore omtala, peika på at føremålet med vegprosjektet fyrst og fremst er å leggje til rette for byutvikling i området. I tillegg kjem det å etablere eit meir miljøvennleg transportsystem i området.

Senterpartiet har merka seg at kostnadene for dette prosjektet har ein heller stor auke kvar gong prosjektet blir handsama av Stortinget. Etter at Statens vegvesen har hatt to kontraktar ute på anbod som utgjer ca. 40 pst. av totalprosjektet, viser det seg at kostnadsauken i dei lågaste tilboda er 330 mill. kr høgare enn byggherreoverslaget. Sjølv om kostnadsauken nok har samanheng med høgare materialkostnader enn rekna med, og at det er ei høg risikoprisering og ein høg aktivitet i marknaden, er det all grunn til å be Vegdirektoratet om ei vurdering av kostnadsutviklinga i prosjektet, slik samferdsleministeren i brev til komiteen har varsla at ho vil gjere.

Senterpartiet har tidlegare i ein merknad, i Innst. S. nr. 119 for 2000-2001, vist til at Bjørvikaprojektet i stor grad er eit byutviklingsprosjekt. Senterpartiet har difor sagt at innanfor dei knappe rammene ein har til samferdsleføremål, finn ein det vanskeleg å nytte midlar frå samferdslesektoren til eit prosjekt som i så stor grad er byutvikling. Det er ikkje noko i den framlagde stortingsproposisjonen som endrar Senterpartiet sitt syn i denne saka. Kostnadsutviklinga kan òg seiast å vere med på å forsterke Senterpartiet si oppfatning. Senterpartiet vil difor røysse mot forslaget og tilrådinga i innstillinga.

Statsråd Torild Skogsholm [11:27:41]: Bjørvika og området rundt Oslo S er i dag et av landets viktigste knutepunkt, som det har blitt sagt her fra talerstolen, når det gjelder både biltrafikken og kollektivtrafikken. Her møtes innfartsårene mot Oslo både fra vest, sør og nord. Bjørvika er i tillegg et omfattende kollektivknutepunkt med T-bane, trikk, buss, jernbane og deler av ferjeterminalen.

Dagens trafikk i området er svært stor, og Bjørvika er å regne for Norges mest belastede kryssområde. Vegsystemet er komplisert, og framkommeligheten er i perioder dårlig for både biltrafikken og busstrafikken. Forholdene for syklistar og gåande er vanskelige på grunn av støy og luftforurensning. E18 er i dag en barriere mot havneområdet og hindrer byutvikling i området.

Det har pågått utredninger om Bjørvika i mer enn 20 år. Jeg må si at jeg derfor er glad for at flertallet i komiteen støtter Regjeringens forslag, og at Stortinget i dag vil fatte vedtak slik at E18 Bjørvikaprojektet kan realiseres. Prosjektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk, og legge forholdene til rette for den nødvendige byutviklingen i området. Den nye operaen vil få de omgivelsene den fortjener, og de østlige og vestlige deler av Oslo sentrum blir bundet bedre sammen.

Prosjektet vil bli realisert i to etapper. Første etappe er bygging av selve senketunnelen og kryssene på Sørenga og Havnalageret. Etappe to består i å tilrettelegge området for byutvikling. Anleggsstart skjer denne sommeren, og

det tas sikte på at første etappe åpner for trafikk i 2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig i 2012.

For sjøbunnen i indre havn i Oslo kan Bjørvikaprojektet med rette kalles et miljøprosjekt. I deler av indre Oslofjord er sjøbunnen forurenset av tungmetaller og organiske miljøgifter. Dette gjelder også sjøbunnen i Bjørvika og Bispevika, der Bjørvikatunnelen med senketunnelen skal etableres. De forurensete massene vil selvsagt bli fjernet og deponert på godkjent måte. Den rene leiren som graves ut, vil bli benyttet til å dekke til deler av den øvrige fjordbunnen som er forurenset. Tildekking av eksisterende sjøbunnen med leirmasser vil gi et lokk over dagens forurensninger, slik at disse isoleres fra organismene som lever i og på sjøbunnen. Dette arbeidet skjer i samråd med berørte miljøvernmyndigheter.

Det er lagt til grunn en styringsramme for prosjektet på 3 920 mill. kr og en kostnadsramme på 4 510 mill. kr. Kostnadene dekkes av statlige midler med 1 440 mill. kr, brukerfinansiering med 1 860 mill. kr, 320 mill. kr fra Oslo kommune og 300 mill. kr fra grunneiere. Jeg er glad for at både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har truffet de nødvendige vedtakene for at prosjektet kan delfinansieres med brukerfinansiering. Dersom det ikke er på plass en ny brukerfinansieringsordning, Oslopakke 3, innen 1. januar 2008, vil den eksisterende bompengordningen bli forlenget i inntil fem år. Opplegget innebærer altså at Oslopakke 1 og Oslopakke 2 forlenges i sin nåværende form.

Som jeg har orientert Stortinget om i mitt brev av 23. mai, holder Statens vegvesen nå på å gjennomgå anbudene for Sørengakrysset og senketunnelen. Disse anbudene utgjør om lag 40 pst. av styringsrammen, og anbudsåpningene har dessverre vist en kostnadsøkning på om lag 330 mill. kr i forhold til styringsrammen. Denne kostnadsøkningen skyldes en økning i materialkostnadene og generell høy aktivitet i markedet. På bakgrunn av disse to anbudsåpningene har jeg bedt Vegdirektoratet om en vurdering av kostnadsutviklingen for prosjektet. Jeg vil selvfølgelig holde Stortinget orientert om den videre utviklingen i saken.

J ø r g e n K o s m o hadde her overtatt presidentplassen.

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

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [11:32:32]: 15 år gammel kjempet han side om side med sin halvbror Olav den Hellige på Stiklestad, rømte deretter til Konstantinopel, hvor han ble en betrodd general i den keiserlige livgarde. Han ledet felttog i Grekenland, Asia og Afrika. Han vendte tilbake til Gardarike, til sin venn storfyrst Jaroslav, og giftet seg med Jaroslavs datter. Portrett av ekteparet henger fremdeles i domkirken i Kiev. Med eventyrlige skatter dro han tilbake til Norge, hvor han ble konge i 1046. Han var en aktiv kirkepolitiker. Orknøyene og Hjalmland ble lagt inn under Norge i hans regjeringstid.

Så store var hans skatter at tolv mann måtte bære gullet hans. Den største skatten fant imidlertid kongen innerst i Viken. Der grunnlag Harald Hardråde Oslo. Der i Bjørvika bygde han kirke og kongsgård, hvorfra han regjerte landet i 20 år. Det er dette Bjørvika som gjennom dagens vedtak settes fri.

Trafikkmaskinen som er Norges største veikryss, har altfor lenge fått knytte sitt støyende og illeluktende grep om det historiske Oslo. Bydelen skal igjen få lov til å blomstre. Ruinpark og museer som bindeledd til vår historie skal bli et naturlig midtpunkt i en levende, ny bydel med kulturtilbud, boliger og fremtidsrettet næringsaktivitet. Den nye bydelen utløser et utbyggingspotensial på over 30 milliarder kr.

Trafikken skal heretter tilhøre de underjordiske. Bil og buss skal tilpasses menneskene, ikke omvendt. Oslo Høyres visjon om Fjordbyen som åpner byen mot sjøsiden, blir en realitet gjennom dette historiske stortingsvedtaket.

Både for kollektivtransport, biler, syklende og gående er dagens trafikksituasjon uholdbar. E18 og rv. 4 har en årsdøgntrafikk på 140 000 kjøretøy, og fremkommeligheten er dårlig i et uoversiktlig og komplisert veisystem.

I pakt med denne innstillingen arbeides det lokalt i Akershus og Oslo med en Oslopakke 3, hvor Bjørvikatunnelen inngår. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i de to fylkene har nylig lagt frem et omfattende forslag om bedre kollektivtransport og miljøvennlige veiløsninger. Får vi gjennomslag for denne miljø- og samferdselspakken, vil det gi en triveligere hovedstad med bedre fremkommelighet for alle som er avhengig av å reise i og gjennom dette sentrale samferdselsnavet.

Det er uten blygsel at jeg hevder at dagens stortingsvedtak om Bjørvikatunnel markerer en ny tidsregning for den del av Oslo som Harald Hardråde og kong Sverre regnet som sin. Hvis vi lytter ganske nøye, vil vi i dag over Oslo høre trompetfanfarer fra Aidas triumfmarsj omtrent over der Harald bygde og operaen bygges i dag, men jeg skal spare presidentens øre for å delta i sangen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2549)

S a k n r . 3

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontogtrafikk på Alnabanen (Innst. S. nr. 189 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:41 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

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

– Det anses vedtatt.

Sigrun Eng (A) [11:36:50] (ordfører for saka): Ved behandlinga av dette Dokument nr. 8:41-forslaget og den innstillinga fleirtalet i komiteen har samla seg om, kan ein del av Oslo som i dag har store miljøulempar på grunn av trafikk og forureining, på sikt få eit nytt og godt kollektivtilbod, skinnegående.

Alle partia utanom Framstegspartiet står bak ynsket om å få seg førelagt kostnadene knytte til opprusting, eventuelle konsekvensar for godsterminalen på Alnabru og prislappen på offentlege kjøp, samt avklaringar i høve til Gjøvikbanen, som ein no har bestemt skal konkurranseutsetjast.

I Nydalen og Groruddalen, som Alnabanen går gjennom, ventar ein fortettingar og fleire store utbyggingar både i offentlig og privat regi. Derfor er dette Dokument nr. 8-forslaget så positivt. Det vil kunne vere med på å leggje grunnlaget for ei fornuftig arealutnytting. Det kan vere med som ein link i T-baneringen, som snart er ferdig utbygd i denne delen av byen.

Arbeidarpartiet støttar Jernbaneverket sine vurderingar, der ein les at det å setje i gang prøvedrift no vil innverke på dei planane dei har, og det arbeidet dei alt har planlagt, og som bør komme fyrst. I den fyrste delen av planperioden av Nasjonal transportplan er det truleg heller ikkje midlar til nødvendige tryggingstiltak som må gjennomførast.

Synfaringa saman med den politiske leiinga frå Oslo gav oss også ein god del høgtenking om utnyttinga som må på plass. Avklaringar om stoppmønster og anna planarbeid i kommunal regi vil ta tid. Men Arbeidarpartiet er positivt til initiativet. Vi vil sjå på gjenopninga av Alnabanen med prøvedrift av persontogtrafikk med positive auge når uavklarte spørsmål har fått sine klare svar. Derfor bør både kommunale og statlege myndigheiter jobbe parallelt, slik at ein kan komme i gang med dette gode miljøtiltaket så raskt som mogleg.

Thore A. Nistad (FrP) [11:39:20]: Fremskrittspartiet vil vise til Jernbaneverkets vurdering, at dersom prøvedrift skal iverksettes, må tilbudet tilpasses kapasitetssituasjonen på tilstøtende baner.

Jernbaneverket viser til at det pr. dags dato finnes en rekke uavklarte forhold med hensyn til sikkerhet og kapasitet for godstrafikken, og Jernbaneverket henstiller om at det ikke igangsettes prøvedrift på Alnabanen, idet fjernstyring og fullt utbygd sikringsanlegg sannsynligvis vil medføre så store investeringer at tiltaket først må utredes for å avklare om det er samfunnsøkonomisk riktig å innlemme Alnabanen i driftsopplegget for kollektivtransporten i Oslo og Akershus.

Fremskrittspartiet vil også minne om at det i Nasjonal transportplan 2006-2015 er vedtatt å bygge om containerterminalen på Alnabru i perioden 2006-2009, og av denne grunn vil prøvedrift av persontrafikken på Alnabanen medføre konflikter av forskjellig art. Samfunnsøkonomisk viktighet av en fungerende containerterminal er langt større enn av en marginal jernbanestrekning for persontransport hvor det allerede eksisterer opptil flere alternative kollektivtilbud.

Godstrafikken kan leve med den skinnekkvaliteten som finnes på Alnabanen i dag, mens det for å tilfredsstille personbefordring trengs en vesentlig og kostnadskreven- de oppgradering av skinnegangen og annet teknisk utstyr.

Fremskrittspartiet ser ingen grunn til å bruke departementets og Jernbaneverkets ressurser til å vurdere mulig prøvedrift på Alnabanen. Vi vil heller bruke disse midlene til andre prioriterte oppgaver innenfor samferdsel og jernbane.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [11:41:24]: Dette er en sak som dreier seg om fellestransport, om å bryte mønstre av sentrumsrettet transporttilbud i Oslo, og om rasjonell utnyttelse av jernbanens infrastruktur – elementer som er viktige for å kunne gi passasjerer og transportbrukere et best mulig tilbud.

Vurderingen av persontrafikk på Alnabanen er ikke av ny dato. I flere sammenhenger og i flere år har det vært utført analyser av banens potensial for ulike typer og kombinasjoner av kollektivtransport. Det er ingen grunn til å legge skjul på at Alnabanens plass i Oslos fremtidige transportsystem er usikker. Både forslagsstiller, som vil, og Fremskrittspartiet, som ikke vil, har gode argumenter på sin side. Ikke minst vil miljøkonsekvensene være avgjørende for prosjektets skjebne.

Departementets svar under behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015 viser at banen må ha en tettere tilknytning til det øvrige kollektivtransportsystemet for å kunne være levedyktig. Slik tilknytning er mulig, men må vurderes i forhold til alternativene, til priser og til miljøeffekt.

Spørsmålet om prøvedrift av persontransport på Alnabanen er en komplisert ligning med mange ukjente. Usikkerheten gjelder fremføring av godstog fra Bergensbanen over Alnabanen, forholdet til kapasiteten på fellesstrekningen på Gjøvikbanen og på hovedbanen, videre vurderinger av stoppmønstret for å avklare etterspørsel, hensiktsmessig driftsopplegg, ruteplan og sikkerhetopplegg, kapasitet til snuplass og hensetting av materiell for lokal-togpendelen, og også konflikter mot godstrafikk. Nødvendige avklaringer av disse spørsmålene må være på plass før prøvedrift kan igangsettes.

Spesielt vil jeg peke på to forhold. Jernbaneverket sier i sitt brev til departementet at fjernstyring av og fullt utbygd sikkerhetsanlegg for Alnabanen vil være prohibitivt dyrt, i forhold til både tids- og investeringskostnader. Hvis Jernbanetilsynet forlanger en slik løsning, fraråder Jernbaneverket prøvedrift. Dernest: Et av de mest gjennomgripende miljøtiltak på transportsektoren i denne stortingsperioden er vedtaket i transportplanen om ombygging og modernisering av Norges største godsterminal, Alnabruterminalen. Vedtaket er senere støttet av det høyreledede byrådet i Oslo. Det betyr at prosjektet vil gi en vesentlig kapasitetsøkning av miljøvennlig godshåndtering og nærlokaliseringer av bedrifter med stort transportarbeid. Som eksempel kan jeg nevne at én enkelt bedrift som følge av samlokalisering med terminalen vil spare 12 000 trailerkilometer pr. døgn. Det transporttilbudet skal være ganske usedvanlig velbegrunnet før det får lov

til å rokke ved effektiviteten i dette gedigne miljø- og samferdselsprosjektet. Konsekvensene for kapasiteten på Alnabruterminalen dersom omløpssporene skal benyttes, må vurderes meget omhyggelig, også med hensyn til sikkerhet og regularitet for tog på Alnabanen i en anleggsperiode.

Det er mulig det finnes andre løsninger. Et alternativ er at prøvedriften må vente til ferdigstilling av terminalen.

Forutsetninger og krav som må oppfylles før man kan gå om bord på toget på Alnabanen, er med andre ord ikke ubetydelige. Blir kravene oppfylt, er Høyre positiv til å vurdere prøvedrift for persontog på Alnabanen. Persontrafikk på Alnabanen er for øvrig et av de prosjektene som inngår i de pågående forhandlingene mellom departementet og Oslo og Akershus i forbindelse med Oslopakke 3.

Når så Torild Skogsholm i kapasitet av samferdselsminister i 2009 åpner Alnabanen for persontrafikk, har hun nok en gang vist at tilsynelatende uoverstigelige hindre er til for å overvinnes.

Heidi Sørensen (SV) [11:45:39]: La meg ta et litt annet utgangspunkt. Folk som bor i Groruddalen, fortjener et bedre kollektivsystem. Folk som bor i Groruddalen, bor i Norges mest forurensede dalføre. De bor i et område som er tungt belastet av transportbedrifter og stor gjennomgangstrafikk. De bor også i et område hvor det er vanskelig å reise på tvers, hvor det meste av transporten gjør at de må innom sentrum for å komme videre.

Dette kjennetegner Oslos kollektivsystem. Det er bygd på en slik måte at nesten alt skal innom Oslo S. Men det er altså noen unntak. Et viktig unntak var da man fattet det virkelig framtidsrettede vedtaket om å bygge T-baneringen. T-baneringen er det første store forsøket på å bygge tversgående forbindelser i Oslo. Det var mange som var skeptiske den gangen også, som tenkte og sa at det ikke bodde nok folk der, og at det ikke var nok arbeidsplasser der. Nå ser vi hva som har skjedd: Utviklingen i Nydalen, med flytting av BI og arbeidsplasser til Nydalen og med boligutviklingen langs T-baneringen, gjør at T-baneringen er med på å definere Oslo som by.

Hvis vi får en tung transportåre som binder sammen Groruddalen og Nydalen, får vi bundet sammen to områder som man før faktisk var nødt til å reise via Oslo sentrum for å komme til. Og der er det allerede infrastruktur. Der er det en bane som binder sammen områdene, og nå er det mulig å få til en effektiv utnyttelse av den jernbanen med persontrafikk på Alnabanen.

Vi innrømmer glatt at det er hindringer. Det er ikke vanskelig å innrømme det. Og jeg er enig i premissene om at dette ikke må gå på bekostning av den viktige godstransporten fra Alnabruterminalen. Det går altså seks godstog – seks godstog – i døgnet på Alnabanen i dag, og slik sett skulle det kunne tenkes at det var rom for å kjøre noe persontrafikk også.

Jeg tror at for folk som bor i Groruddalen, er det slik at lykken over å være nærmeste nabo til den største godsterminalen i landet, ikke alltid er slik at den er til å ta og føle på. Derimot oppfatter mange det som en belastning. Det at man også kan utnytte infrastrukturen til beste for folk i

Groruddalen, kan være en viktig strategisk tanke for både NSB og Jernbaneverket, med tanke på at de også i framtiden skal ha god tilgang nettopp til det området. Det er viktig for hele landet.

Groruddalen har mange organisasjoner som er opptatt av miljøsituasjonen i dalen. Det er fordi det er her vi nå opplever de høyeste verdiene når det gjelder luftforurensning, og det er her behovet for å styrke kollektivtransporten i Oslo er størst. Derfor er det grunn til å lytte til dem når de sier at spørsmålet om å sette i gang og prøve å få til drift på Alnabanen er et spørsmål om vilje til å ta miljøsituasjonen og folk i Groruddalen på alvor.

Vi gjør det fordi vi kjenner til de utfordringene folk i dalen opplever, og fordi vi vet at Oslo trenger mer tversgående trafikk. Når T-baneringen er på plass, vil også samvirkningen mellom Alnabanen og T-baneringen gjøre at vi frigjør kapasitet på et område som i dag er ganske sprenget, som er situasjonen fordi absolutt alt skal gå gjennom sentrum. Klarer vi å få til det, har vi fått til et miljøløft, ikke bare for Groruddalen, men for hele Oslo.

Jeg vil si at jeg er glad for at saksordføreren sa at vi skal få til dette så raskt som mulig. Jeg er også glad for at representanten fra Høyre vil gå så langt som til å klatre over uoverstigelige hindre for å få det til. Slik sett har vi i dag tatt et skritt – kanskje et lite skritt, men et viktig skritt – i riktig retning for en bedre kollektivtransport i Groruddalen.

Odd Holten (KrF) [11:50:46]: Kristelig Folkeparti støtter forslagsstillernes formål og initiativ til å åpne for prøvedrift av persontransport på Alnabanen. Det skal bli spennende å følge prosjektets videre framdrift.

Utredningsarbeidet knyttet til etablering av persontrafikk på Alnabanen har allerede pågått over lengre tid, men en rekke forhold må avklares nærmere før Stortinget kan ta en endelig beslutning om hvorvidt det er aktuelt å gjenåpne Alnabanen for persontrafikk.

Som Jernbaneverket bl.a. har pekt på, er det nødvendig med nærmere utredninger før prøvedrift kan igangsettes, på grunn av at det fremdeles finnes en rekke uavklarte forhold, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet for godstrafikken. I dette sentrale området må godstransporten ha fortrinn, ikke minst ut fra framtidige behov for å få gods over fra vei til bane.

Vi trenger bl.a. en oversikt over framtidige investeringskostnader, vi trenger en vurdering av behovet for offentlige kjøp av persontransporttjenester på tog, og vi må vite hvor stort behovet er for persontrafikk på denne tversgående jernbanelinjen. Det må foretas vurderinger av markedsgrunnlag og stoppmønster for å avklare hvilken etterspørsel det kan forventes på et slikt tilbud.

Det er også viktig at vi får gode planer for hvordan persontrafikken skal kombineres med godstrafikken på banen. Derfor må konsekvenser for godstrafikken på Bergensbanen og for kapasiteten på Alnabruterminalen utredes. Norge bør bli et foregangsland innenfor miljøvennlig samferdsel. Da må vi bl.a. satse på godstrafikk på de ulike jernbanestrekningene våre. De miljømessige gevinstene av godstrafikk på bane framfor på veg er enorme. Derfor

er det av stor betydning at vi får på plass gode planer for hvordan persontrafikken og godstrafikken skal kombineres på en god måte, ikke minst på denne linjen på Alnabanen.

Det skal bli spennende å se hva som kommer ut av utredningsarbeidet, og vi ser fram til å bli forelagt departementets videre arbeid. Vi håper og tror at dagens vedtak utgjør et viktig skritt i riktig retning for Alnabanen.

Jorunn Ringstad (Sp) [11:53:49]: Saksordføreren hadde ein grundig gjennomgang av saka. Eg sluttar meg til det meste av det saksordføreren sa, og difor skal innlegget mitt bli svært kort.

For Senterpartiet er det viktig å vurdere alle alternativ som kan gi transportbrukarane nye kollektivtilbod. Der som dette kan gjerast ved betre utnytting av eksisterande infrastruktur, er dette ein ekstra gevinst. Eit eventuelt persontogtilbod på Alnabana kan betre kollektivtilbodet og vere eit viktig miljøtiltak for Groruddalen.

I departementet sitt svar på spørsmål frå komiteen er det gitt ei grei orientering om dei vurderingane som alt er gjorde, og om det som vidare må vurderast og avklarast før eventuell persontransport på Alnabana kan endeleg avgjerast. Det er m.a. viktig å få ei grundigare vurdering av tryggleiken på bana og kapasiteten for godstrafikk. Det er avgjerande at godstrafikken på bana ikkje blir skadelidande ved eventuell persontransport. Persontransport på Alnabana vil òg ha ei økonomisk side som må avklarast før ein tek endeleg standpunkt.

Senterpartiet er difor tilfreds med at eit fleirtal i komiteen støttar eit vidare utgreiingsarbeid.

Statsråd Torild Skogsholm [11:55:20]: Jeg synes det er gledelig at det er såpass stor enighet om viktigheten av å se først og fremst prinsipielt på transportløsningene på tvers når det gjelder kollektivtransport i hovedstaden. Det er en erkjennelse mange av oss er kommet til, at disse har vært for dårlige. Derfor har Regjeringen valgt å gå inn med penger i forhold til T-baneringen i Oslo, og den har vist seg å bli en stor suksess. Vi vet at folk har behov for å komme seg raskt, effektivt og – vi ønsker – kollektivt på tvers her i byen.

Det er også bakgrunnen for at vi fra departementets side for en god tid tilbake tok initiativet til en utredning for å se på mulighetene for etablering av persontransport på nettopp Alnabanen. Da har tanken fra vår side vært når vi har sett på trafikken inn i Groruddalen, og sett på hvilke muligheter det er for trafikk og spesielt kollektivtrafikk på tvers, at den har vært mangelfull. Da ligger Alnabanen som en mulighet. Det har som kjent pågått et utredningsarbeid i Jernbaneverket for å vurdere disse spørsmålene.

Jeg ser positivt på å vurdere mulighetene for prøvedrift på Alnabanen som en del av nettopp dette pågående utredningsarbeidet. Det er en rekke forhold som bør avklares nærmere før man eventuelt kan etablere et persontogtilbud på Alnabanen. Vi tilrår derfor fra departementets side at vi avventer resultatene av utredningsarbeidet før det tas beslutninger om hvorvidt det er aktuelt å gjenåpne Alna-

banen for persontransport, herunder også prøvedrift. Erkjennelsen av at det bør gjøres noe med kollektivtransportløsninger på tvers her i byen, er en av årsakene til at vi ønsker å gå videre med denne saken. Så må det også bli slik, mener jeg, at i den grad man ikke klarer å få raske løsninger på dette, må man se på alternativer. Vi trenger gode kollektivløsninger i landets hovedstad.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 2549)

S a k n r . 4

Interpellasjon fra representanten Geir-Ketil Hansen til samferdselsministeren:

«Ekstremvær som på Vestlandet høsten 2004, med opptil 50 stengte veier samtidig, kan oppstå oftere i framtida. Arktisk råd har utarbeidet en omfattende klimarapport, Artic Climate Impact Assessment (ACIA), som varsler en oppvarming av arktiske strøk 4-7 grader neste 100 år, med mer ekstreme værforandringer, mer nedbør og økt rasfare i Norge. Statens vegvesen har satt i gang arbeid med å møte økt risiko og mer slitasje på veier og bruer som følge av klimaendringer. Lite tyder på at andre samferdselsområder under Kystverket, Jernbanelverket, Avinor og telekommunikasjon er kommet særlig langt.

Hvilke tiltak planlegger Regjeringen for å møte de varslede klimaendringer og forebygge skader på liv, helse og infrastruktur innenfor samferdselssektoren?»

Geir-Ketil Hansen (SV) [11:59:21]: Dagen som innleder sommeren, er kanskje ikke det beste tidspunktet for å ta opp problemer med mildt vært om vinteren, og i denne sammenhengen varslene om mer ekstremvær.

Sist høst og vinter hadde vi flere dramatiske eksempler i Norge og i vårt naboland Sverige på hva mer ekstremvær forårsaket av menneskeskapte klimaendringer kan føre til av skader og utrygghet. Vi bør derfor snakke om ekstremværet ikke bare når det står på, men hele året.

For det første har vi et politisk ansvar for å gjennomføre tiltak for å redusere utslippene av klimagasser, og for det andre har vi som land og myndighet et ansvar for å planlegge og forebygge skadevirkninger når det gjelder liv, helse, samferdsel, tele, energinett og annen eiendom.

Debatten har imidlertid en tendens til å stilne etter at vinterstormene har gitt seg. Derfor har jeg fremmet denne interpellasjonen – for å få en debatt, ikke om været, men om hvordan Norge skal planlegge og forebygge infrastrukturen i lys av klimaendringene.

Arktisk Råd har utarbeidet en omfattende klimarapport som varsler en oppvarming av arktiske strøk med nesten 4–7 grader de neste 100 år, med mer ekstreme værforandringer, mer nedbør og bl.a. økt rasfare i Norge. Det som er forskjellig i Arktis i forhold til resten av kloden, er at klimaendringer faktisk skjer akkurat nå, og at de skjer i en størrelsesorden som vi ikke har sett i menneskets tid. Endringen skjer to-tre ganger raskere enn i resten av verden, sier Robert Corell, som har ledet den fireårige utredningen om klimaet i Arktis.

Hvordan står så norsk samferdsel rustet til å møte en slik utvikling, der det sågar antas at vi allerede har fått merke en forsmak på hva vi får mer av i framtiden? Jeg tror vi er kommet altfor kort.

Vegvesenets tidsskrift, Veggen og vi, viet på slutten av fjoråret klimaendringene stor plass. Her ble søkelyset satt på klimaforskernes dokumentasjon, at det norske folk må belage seg på mer ekstremvær, og at dette kan gå hardt ut over veinettet i deler av landet. Det ble også påstått at Statens vegvesen ikke har nok strategi for å møte denne utfordringen. Veggen og vi kommenterte også i samme nummer den manglende beredskapen på lederplass:

«Det er urovekkende at høststormer og ekstreme værforhold ser ut til å overraske Statens vegvesen hver eneste gang det inntreffer. Det er også urovekkende at etaten ser ut til å mangle strategi for å møte de nye «normalene» som etter hvert vil sette seg. Store deler av det norske vegnettet tåler rett og slett ikke mer vann nå.»

Situasjonen er «mot normalt», for å sitere Leif Juster. Da er det kanskje på plass med nye vegnormaler som tåler mer vann, vind og andre påkjenninger. Også Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap konkluderer med det samme om klimaendringene: Et fuktigere klima vil særlig gjøre seg gjeldende med våtere høst- og vinterklima på Vestlandet. Det ventes en økende vindhastighet, som vil slå spesielt hardt ut på Vestlandet og opp til Trøndelag, samt i Barentshavet øst for Finnmark. Det anbefales igangsettelse av tiltak for å bedre oversikten og øke sikkerheten, og at analyser av infrastrukturens sårbarhet ses opp mot de klimautfordringer som kan ventes i årene framover.

Jeg skal ikke ramse opp alle hendelsene sist vinter, men Vestlandet ble som sagt spesielt hardt rammet. Orkanene fikk for første gang navn: «Finn», «Gudrun», «Hårek» og «Inga». De kom på løpende bånd. I framtiden blir slike stormer langt mer normale, varsler klimaforskerne.

En søndag satt 62 personer i 27 biler i fem til seks timer innestengt mellom 30 ras på strekningen mellom Skei og Lunde i Jølster.

I Nord-Troms tok uværet nyttårshelgen både strøm- og telefonforbindelsen. Spesielt telefonforbindelsen tok det svært lang tid å få reparert.

Hardest rammet ble allikevel Sverige. Ekstremværet i januar og februar i Sør-Sverige medførte enorme ødeleggelser. Ti menneskeliv gikk tapt. Mellom 75 og 90 millioner kubikkmeter skog til en verdi av 40 milliarder kr gikk tapt.

I mai, tre måneder etter, manglet fortsatt 39 000 husholdninger strøm og 13 800 abonnenter manglet telefon. Beredskapen i Sverige har ikke norske myndigheter ansvaret for, men dette illustrerer svært tydelig hva som kan skje, hva vi har i vente, og hva det må bygges beredskap for.

Det er den siste perioden behandlet en rekke stortingsmeldinger som burde ha fanget opp klimaendringene og de samfunnsmessige konsekvensene av mer ekstremvær. Jeg mener det i liten grad er gjort. Dette er ikke med full tyngde tatt opp.

Jeg mener at det heller ikke er satt av nok penger eller gitt nok oppmerksomhet til planlegging på tvers av sektorene.

Stortinget behandlet Nasjonal transportplan for et år siden. De varslede klimaendringene og forebygging av infrastrukturen mot ekstremvær var i liten grad reflektert i meldingen. Verken Jernbaneverket, Statens vegvesen, Kystverket eller Avinor viet dette området spesielt stor oppmerksomhet i sine faginnstillinger, og i Regjeringen forslag var denne problemstillingen nesten helt fraværende.

SVs representanter i Nord-Norge og på Vestlandet tok i begynnelsen av denne perioden, i Dokument nr. 8:87 for 2002–2003, opp et forslag om bedre kartlegging av rasfaren og tiltak for å hindre at menneskeliv går tapt. Det ble også under behandlingen i komiteen fremmet forslag om en egen stortingsmelding om rasfaren, de samfunnsmessige konsekvensene og forebyggende tiltak. Forslaget ble nedstemt – konklusjonen var at det gjøres nok.

Det er behandlet to stortingsmeldinger om sårbarhet og samfunnssikkerhet i denne perioden. I begge meldingene beskrives i begrenset omfang klimatrusselen og ekstremvær som en stor utfordring i forhold til samfunnssikkerheten.

Ikke før i samferdselsbudsjettet for i år er komiteflertallet, Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, helt konkret. I en flertallsmerknad blir det vist til rapporten fra Arktisk Råd, til faren for mer ekstremvær, og Regjeringen blir bedt om å gjennomføre en oppdatert kartlegging av rasfaren langs vegnettet og en vurdering av om prioriteringene må endres.

Det har imidlertid vært svært stille lenge om denne problemstillingen, så derfor spør jeg statsråden: Hvilke tiltak planlegger Regjeringen for å møte varslede klimaendringer og forebygge skader på liv, helse og infrastruktur innenfor samferdselssektoren?

Statsråd Torild Skogsholm [12:06:28]: Først vil jeg si at hvis det er stille på et område, betyr ikke det nødvendigvis at det ikke skjer noe. Det er ofte at debatter starter i media, og derfor setter jeg stor pris på at interpellanten har tatt opp dette temaet i dag. Det er et svært viktig tema. Det betyr at jeg håper at det blir litt mindre stille om nettopp dette temaet.

Det er et tema som kommer til å gi både innbyggerne i dette landet, myndighetene og oss politikere nye utfordringer i årene framover. Det viser først og fremst to ting. Det er at vi må intensivere arbeidet nasjonalt og internasjonalt i forhold til å bremse klimaendringsutviklingen. Det må vi være med og ta et ansvar for.

Det andre er at vi må være beredt på de utfordringene vi har, ved at klimaendringene allerede er der. Da vil det være slik at det her kan være ting som vi klarer å forutse, og det vil være ting som vi pr. dags dato ikke klarer å forutse. Det gjelder samferdselssektoren, og det gjelder andre sektorer.

I det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015 gjennomførte Meteorologisk institutt et klimascenario fram mot år 2050 på oppdrag fra transport-

etatene. Dette viste at klimaendringene kan få betydning for beredskap, reparasjon og forebyggende tiltak mot bl.a. ras, oversvømmelser og flom. Dette vil gi ulike utfordringer for de ulike transportetatene.

Som det opplyses i interpellasjonen, har Statens vegvesen satt i gang arbeid for å møte økt risiko og mer slitasje på veger og bruer som følge av klimaendringer. Også i de øvrige transportgrenene pågår et omfattende arbeid. Jeg kan her vise til Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2004–2005, kap. 1360 Samferdselsberedskap, der bl.a. modernisering av dagens beredskapsordninger blir omtalt. Beredskapsstrukturen vil bli tilpasset dagens trusselbilde, inklusiv klimaendringer.

Jernbaneverket har laget et beredskapssystem for å begrense togtrafikken ved nedbørsmengder som kan medføre jord- og steinras. Systemet blir jevnlig brukt til å varsle regnvær og rasfare. Det har også bidratt til å unngå at tog kjører inn i ras. Videre har Jernbaneverket satt i gang et eget FoU-prosjekt for å utvikle et komplett system for håndtering av ekstremt vær. Samtidig arbeides det med å gjøre dette systemet tilgjengelig, slik at det kan praktiseres langs hele jernbanenettet.

Jernbaneverket og togselskapene kommuniserer videre risiko- og ansvarsforhold knyttet til ekstreme værforandringer gjennom godkjenning av vognmateriell – Network Statement, som det heter, eller netterklæring – og løpende punktlighets- og sikkerhetsmøter. Jernbaneverket godkjenner togselskapenes bruk av togmateriell i forhold til strekningenes risikoforhold, herunder rasrisiko. Videre spesifiserer netterklæringen jernbanestrekningenes tilstandsforhold. Slike forhold behandles månedlig i møter mellom Jernbaneverket og togselskapene.

Det kan også nevnes at drifts- og vedlikeholdssystematikken har blitt forbedret, slik at slitasjemarkering som følge av ekstreme værforhold følges effektivt opp. Håndteringen av ulykkeshendelser er også forbedret, og både styringssystem og organisasjon har blitt styrket. I den grad tog likevel kjører inn i ras vil GSM-R sikre varsling, slik at redningsaksjon raskt kan settes i gang.

Når det gjelder Kystverket, har de anlegg og virksomhet i skjermede farvann og i mer værutsatte deler av kysten hvor det er ekstraordinært stor klimatisk påvirkning. Dette er noe Kystverket forsøker å ta hensyn til i planlegging og prosjektering.

Forventede klimatiske endringer, slik de framkommer i bl.a. klimarapport fra ACIA, vil få konsekvenser for Kystverkets installasjoner gjennom høyere gjennomsnittlig temperatur i luft og vann. I forbindelse med dimensjonering av infrastruktur beregner nå Kystverket en forventet vannstandsøkning basert på anbefalinger gitt fra IPCC, Det internasjonale klimapanelet. I tillegg legges inn forventet landheving i det aktuelle området basert på Statens kartverks beregninger.

Beregnete vannstandsøkninger og bølgehøyder tas inn i Kystverkets modeller for å ta hensyn til endringer i vanndybder i seilingsleder og hvilke effekter dette vil ha på bølgene.

Innenfor telesektoren har arbeidet med telesikkerhet som mål å sikre samfunnsviktige installasjoner og institu-

sjoner. Det er slik at totalforsvaret har tilgang til å sikre og passe på at vi har robuste telekommunikasjonsløsninger. Post- og teletilsynet skal bl.a. utarbeide forskrifter og regelverk for tilbydere av elektroniske kommunikasjonsnett. Klimaendringer ligger indirekte innenfor det trusselbildet Post- og teletilsynet forholder seg til, ettersom resultatet av sikkerhets- og beredskapsarbeidet skal gi sikre og robuste nett og tjenester i alle krisesituasjoner, også de som er skapt av eventuelle klimaendringer.

For 2005 har Post- og teletilsynet inngått avtale med Telenor om videreføring av fysiske beskyttelsestiltak. Blant annet gjelder dette sikring av vitale nettelementer i beskyttede fjellanlegg og ekstra reserveutstyr. I et telemarked der andre operatører enn Telenor etter hvert begynner å få betydelige posisjoner, er det ikke tilstrekkelig at kun én operatør er pålagt å levere tjenester for beredskapsformål. I praksis betyr dette å stille krav som omfatter alle samfunnsviktige teleoperatører.

Når det gjelder luftfart, krever luftfartsloven godkjenning av flyplass til allmenn bruk. Dette er en godkjenning av tekniske og operative forhold, dvs. utforming av flyplassen, teknisk utstyr og organisatoriske forhold gitt av Luftfartstilsynet. Det stilles krav til bl.a. bakketjeneste, lufttrafikkjeneste, flyværtjeneste og utstyr knyttet til meteorologi, flynavigasjon og lufttrafikkledelse. Driften av både Avinors lufthavner og andre lufthavner er derfor til enhver tid tilpasset værforholdene for å tilfredsstille disse kravene. Beredskap i forhold til ekstreme værforhold er dimensjonert deretter med hensyn til f.eks. fly- og baneanvisning.

Jeg vil derfor si at vi innenfor samferdselssektoren tar denne utfordringen svært alvorlig, og det er all grunn til å understreke at det er behov for dette.

Igjen vil jeg takke interpellanten for at temaet tas opp i dag, og jeg håper vi kan følge opp dette i senere sammenhenger, hvor det også bør tas opp.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:15:43]: Jeg takker for svaret og for den orienteringen som ble gitt om hva som skjer innenfor de enkelte sektorene.

Når jeg sa at det hadde vært stille, var det myntet på det som kommer av dokumenter til Stortinget, og ikke det som står i media. Jeg har vel heller ikke påstått at intet skjer. Norge er jo et land som har mye vær, vi har lang erfaring med mye vær, også med storm og uvær, og det er viktig at man i alle sektorer til enhver tid er forberedt og har beredskap for dette.

Men det jeg tar opp i interpellasjonen, er spørsmålet om hvordan vi ruster oss mot stadig mer ekstremvær og stadig flere orkaner av en styrke som vi kanskje ikke har opplevd tidligere. Og da må jeg fortsatt påstå at jeg ikke synes Regjeringen har gjort nok. Når det gjelder rasfaren, er det noe som vi kanskje vil bli mer utsatt for i framtiden enn tidligere. Det går flere ras – Norge er et land med djupe fjorder og høye fjell, og det bor mye folk i rasutsatte områder. Regjeringen har ikke, bare for å ta ett eksempel, foreslått å øke rammen til rassikring betydelig i årene som kommer. Det er, ifølge de dokumentene vi har fått fra Samferdselsdepartementet, behov for et beløp i størrel-

sesordenen 15 milliarder kr for å rassikre det norske vegnettet. Og med de rammene vi har til disposisjon nå, vil det ta 10–15 år før man har rassikret hele vegnettet. Det er jo et eksempel på at man ikke har tatt disse utfordringene på fullt alvor.

I forbindelse med en annen stortingsmelding som er til behandling, om klimasituasjonen, legger SV fram et forslag om at vi i løpet av 2006 skal få en helhetlig rapport om effekter av klimaendringer, spesielt hvordan det norske samfunn og norsk økonomi vil påvirkes av klimaendringer, dvs. hvilke ringvirkninger som kan forventes, og hvordan tiltak og samfunnsplanlegging innen alle berørte sektorer kan redusere konsekvensen av klimaendringer. Vi får en bred sak til Stortinget i løpet av 2006 om denne problemstillingen, og dette bør man se på på tvers av sektorene. Så da er mitt spørsmål til statsråden – hvis denne regjeringen får fortsette fram til 2006: Er man enig i at Stortinget bør få en samlet sak om situasjonen i forhold til klimaendringer og ekstremvær?

Statsråd Torild Skogsholm [12:18:46]: Jeg kan i hvert fall svare for den sektoren jeg har ansvaret for, at det er viktig at vi tar dette med oss i de stortingsframlegg vi har. Det var her vist til prioriteringen i forhold til ras. Det vil det være naturlig å følge opp i de årlige budsjettene. Det betyr at vi som politikere både i departementet og her i Stortinget må være villige til å prioritere nettopp rassikring på bekostning av andre ting. Det er den harde virkeligheten vi står overfor. Jeg har lagt vekt på at innenfor de budsjettene vi har, skal det arbeides meget seriøst nettopp med hensyn til både uforutsette og forutsette endringer i klimaet. Vi vet at vi har en stor utfordring når det gjelder ras. Det er helt riktig at det siste året har gitt oss mange og nye opplevelser av hvor intenst dette kan være, og hvilken betydning det har for enkelte områder her i landet. Det er en av årsakene til at vi innenfor min sektor jobber meget aktivt med å kartlegge og analysere det vi ser nettopp i forbindelse med ras.

Jeg vil understreke at fra mitt ståsted ser jeg på dette med klimaendringer som særdeles alvorlig ut fra de to hensynene som jeg innledet med: Vi er nødt til å ta innover oss alvoret i forhold til de bidrag vi må komme med for å forebygge en forverring av denne situasjonen. Det er noe som vi ikke bare kan gjøre nasjonalt, det krever en internasjonal innsats. Men vi har ikke lov til å sove i timen på dette området. Dernest må vi forberede oss på – og følge opp – hendelser som kan inntreffe.

Jeg er glad for at interpellanten gav uttrykk for at han ikke mente at vi ikke gjorde noe, for jeg vil understreke at det gjøres mye. Men dette er et svært krevende område, hvor mye er uforutsigbart. Det er derfor det er viktig at vi bruker ressurser på å analysere, og at vi kan få tilgang til lærdom på dette området.

Rolf Terje Klungland (A) [12:21:31]: Det er alvorlige ting som blir tatt opp av interpellanten i dag. Jeg tror likevel det er veldig viktig at vi ikke blir dommedagsprofeter, men at vi ser med optimisme på det vi kan forsøke å gjøre med de store utfordringene i forbindelse med men-

neskeskapt klimautslipp – kanskje den største miljøutfordringen i framtiden.

Norge har satt seg i en situasjon der vi har for lite energi. I 2002–2003 importerte vi oppimot 50 mill. tonn CO₂ på grunn av at vi ikke har sørget for at vi har nok fornybar energi her i landet. Det er også en utfordring som jeg mener absolutt er viktig å ta med i denne debatten. Utfordringen vår er å prøve å gjøre noe med det.

Så er det jo sånn at for veisektoren har CO₂-utslipp økt med omtrent 18 pst. fra 1990 til 2001. Utfordringen min er selvfølgelig å gjøre noe med det, prøve å få mer trafikk fra vei over til bane, og prøve å få den trafikken som allikevel går på vei, til å bli mer miljøvennlig. Bil- og lastebilbruk står for mye av utslippene, men det er jo også betydelige utslipp fra ferjesektoren og fra øvrig kysttrafikk. Her er altså utfordringen å prøve å få mer miljøvennlig drivstoff tilgjengelig i en overgangsfase fram til en kommer til hydrogensamfunnet.

Hvis prognosene som representanten Geir-Ketil Hansen opererer med, stemmer, vil det bety dramatiske utfordringer for Norge. Ekstremvær i et land med allerede ekstrem natur vil kreve tiltak, kanskje også av ekstrem karakter, både innenfor samferdselssektoren og innenfor mange andre områder. Det er viktig å være forberedt på mulig ekstremvær. Derfor må det i samferdselssektoren bli foretatt en gjennomgang av om installasjoner, veier, bruer og flyplasser tåler det været som en kan forvente. Det er viktig, både for å sørge for best mulig sikkerhet for menneskene som ferdes i landet, og ut fra den situasjonen vi er i i forhold til verdiskaping i nasjonen vår.

Hans Gjeisar Kjæstad (H) [12:24:43]: Den helt overveiende del av klimaforskningen viser at klimaendringene i stor grad er menneskeskapt. De store steg i miljøpolitikken må tas på planleggingssiden. Det er greit at interpellanten etterspør konkrete tiltak for å dempe skade på grunn av dårlig vær, men det er enda viktigere å gjøre noe med selve været.

I Oslo har Høyre kjempet for konsentrert byutvikling, vi holder markagrensen, bygger tettere og bygger langs eksisterende samferdselsårer i byggesonen. Det reduserer transportarbeidet, og tilsvarende behovet for energi. Alnabruterminalen, Norges største terminal, blir modernisert og utvidet de neste år. Tilrettelagt for jernbanen og samlokalisert med bedrifter med stort behov for transportarbeid fremstår terminalen som det pureste miljøtempel. Lokaliseringen sparer byen for millionvis av trailerkilometer.

Og så kollektivtransporten, da: Lytt til ordet kollektivtransport. Ordet kollektivtrafikk gir oss et lydbilde som hensetter oss til det murgårdsgrå, det sovjetisk loslitte og det atonalt depressive – like fargesprakende som pistrete gresstrå i kamp mot det første snøfall en tåkete novemberkveld. I virkeligheten inngår effektiv fellestransport i en dynamisk symbiose med tindrende barneøyne, lovsang rundt grønn julegran og blå bølgeslag mot solbrente kropp. I byen er kollektivtransporten litt av alt dette. Fellestransporten skjenker oss rike arealgevinster, reduserer tra-

fikkforslumming og tegner en blåere himmel over våre arme hoder.

Dette er den beste miljøregjeringen noensinne. Vi lover å fortsette når vi vinner valget. Aldri har noen regjering satset mer på fellestransport enn denne – i 2005 kjører vi kollektivt for 1,7 milliarder kr mer enn Arbeiderpartiet gjorde i 2001. I dette fenomenale og mysteriøse fremkomstmidlet som heter tog, har det vært en vekst på 20 pst. i år, sammenlignet med 2001. I hovedstaden går 70 pst. av arbeidsreisene med fellestransport.

Konkurranse er en messe verdt. For å være best er det nødvendig å spare på alle innsatsfaktorer – råmateriale og energi inklusiv. Du vinner aldri et anbud uten energiøkonomisering og et bevisst forhold til ressursbruk. Denne dynamikken har denne regjeringen satt i system. Vi konkurransesetter – derfor er vi best på ressursbruk, og vi er gjerrigst på klimagassutslipp. I forgårs vant NSB Gjøvikbanen i en konkurranse. Derigjennom tilførte NSB togbrukerne 10 millioner flere togkroner årlig sammen med et bedre togtilbud. Det er hva konkurranse handler om – mer til bruker, mindre til administrasjon, og bedre ressursbruk. Det kalles forvalteransvar.

Heidi Sørensen (SV) [12:28:10]: Klimatrusselen er blant de politiske spørsmål som er av en sånn tyngde og av en sånn karakter at det vil være med på å definere politiske skillelinjer for framtida, ikke bare i Norge, men globalt. Skillelinjene vil stå mellom dem som tar trusselen på alvor, og dem som lukker øynene og tenker at det går nok bra likevel.

Da jeg gikk på videregående skole for ikke så altfor mange år siden, var det ennå sånn at vi kranglet med naturfaglæreren vår om hvorvidt klimatrusselen var reell. Mye har skjedd siden den tid, og forskning gjør at vi er sikrere og sikrere på at vi nå er kommet dit hen at vi observerer endringer som er av en sånn karakter at vi er nødt til å ta det på alvor.

Jeg vil innrømme at jeg i mange debatter har vært redd for den debatten vi har i dag, debatten om tilpasning til klimaendringene. Men nå har vi kommet så langt at vi ikke har noe valg lenger. I tillegg til å ha en aktiv politikk for å få utslippene ned er vi nødt til å se at nå skjer endringene, og vi er nødt til å tilpasse oss dem. Det ble veldig tydelig for meg da jeg i høst hadde gleden av å fly over Grønland på vei til møte i Arktisk Råd i Nuuk. Midt på grønlandsisen kunne du i september se smeltedammene. Og når du lander og får en gjennomgang av Robert Corell, som la fram The Arctic Climate Impact Assessment Report, ACIA-rapporten, og forklarte hvordan grønlandsisen er i ferd med å smelte, gjør det et uutslettelig inntrykk. Forsvinner grønlandsisen, øker verdenshavene med 7 meter. Det kommer ikke til å skje raskt, men det er den største klimaendringen som man har sett i det som man kan si er den menneskelige sivilisasjons historie.

Corell fortalte også eksempler fra samferdselssektoren i Alaska. Alaska er avhengig av isveier. I 1970 kunne man bruke veiene om vinteren i ca. 200 dager. I 2000 var temperaturendringene av en sånn karakter at antallet døgn man kunne kjøre på isveiene, var redusert til 100, altså

bare halvparten. Det er bare ett eksempel på hvordan klimaendringene forandrer mulighetene for transport.

På sjøsiden vil det også skje andre ting, i forhold til at sjøruter som ikke har vært åpne på grunn av is, vil åpnes. Sånn sett kan noen tenke at oi, det var positivt. Men først og fremst skal de endringene vi observerer, gjøre at vi tar problemene alvorlig i framtiden – vi må gjøre alt som står i vår makt, for å få utslippene ned. Da er det sånn at vi også på samferdselssektoren i alle saker vi behandler, skal stille spørsmålet: Vil dette bidra til å øke eller redusere utslippene av alle klimagasser?

K j e l l E n g e b r e t s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Thore A. Nistad (FrP) [12:31:32]: Det er i grunnen en pussig debatt når jeg sitter og hører på alle disse lovnadene om at man nå skal ha reduserte utslipp og øke kollektivtransporten, for det har blitt så dårlig vær, og det har blitt global oppvarming. SV-representanten Heidi Sørensen sa at da hun gikk på videregående, var det snakk om global oppvarming. Jeg er en del eldre. Da jeg gikk på videregående – eller gymnaset, som vi kalte det den gangen – var det istid vi skulle få.

Så sier statsråden at hun vil bremse klimaendringene og redusere utslippene og satse på kollektivtransporten. Det har man sagt i årtier. Men hver gang Fremskrittspartiet har et forslag om å sette ned engangsavgiften for bil for å få en nyere bilpark, er det nei. Nyere biler bruker halvparten av det drivstoffet som den gamle bilparken gjør. Vi har Europas eldste bilpark – bare Tyrkia ligger på det samme gamle nivå som vi.

Så har vi fergeflåten. Sett den ut på anbud og forlang nye ferger! De bruker atskillig mindre drivstoff. Det samme må man gjøre for busskonsesjoner: Sett inn de strengeste eurokravene! Det gjør man i andre land når man setter dette ut på anbud. Men hva gjør man i Norge? Her lar man gamle busser humpe og gå rundt omkring i alle gater – busser som er 15 år gamle, 20 år gamle. Man kan altså når man setter dette ut på anbud, sette som krav at bussene skal være nye – gå for eurokravene og ferdig med det!

Man kan gå for miljøbensin. Nå har samferdselskomiteen vært i Sydney og sett hva som skjedde der. Der senket man prisene på gass helt til bunns. Hva skjedde? Alle drosjene gikk over til gass. Det kjørte man på i Sydney, og det ble en helt annen situasjon der på kort tid. Der brukte man gulrot istedenfor pisk, og det er vel egentlig det man burde gjøre.

En annen ting: Vi kan åpne kollektivfeltene for biler med to eller flere personer. Vi kan gjøre det samme i bomringene, enten la bilene kjøre billigere eller åpne bommene hvis det er to eller tre personer i en bil. Da vil man få bort ganske mange biler på veiene.

Jeg kan nevne hundrevis av sånne ting. Man har bl.a. i en del andre land, som komiteen har sett, pickup points, hvor man tar med passasjerer fordi man kan kjøre gratis gjennom bommene.

Det fins haugevis av ting hvor man kan bruke gulrotprinsippet for å få ned utslippene. Men isteden skal man

stå her og raljere over alt mulig og snakke om dommedagsprofetier og sånt noe. Nå har mai vært så kald at nå har vel snart dette snudd, og man går mot istid igjen!

Jan Sahl (KrF) [12:34:48]: Debatten om konsekvensene av pågående klimaendringer er svært viktig. Middelttemperaturen har økt de siste 100 år, noe som antas å gi omfattende konsekvenser globalt. Statistikken viser at gjennomsnittlig antall naturkatastrofer pr. år på global basis har økt med over 65 pst. i perioden fra 1993 til 2002.

Sammenlignet med mange andre land er Norge et klimarobust land, men også i Norge må det forutsettes at ulike former for naturhendelser, særlig kraftig vind og nedbør med fare for flom og ras, vil øke betydelig. Belastningene på infrastruktur og boliger kan bli større enn de er i dag.

Kristelig Folkeparti er sterkt opptatt av spørsmålet om klimaendringer og tiltaksplaner for forebygging og beredskap for konsekvensene dette vil komme til å få. Det utgjør en betydelig del av den generelle samfunnsikkerheten og beredskapen som det er så viktig å fokusere på, og som også Stortinget har vært svært opptatt av i debatter som har pågått om samfunnsikkerhet og beredskap i det siste. Det grunnleggende mål for samfunnsikkerhetsarbeidet er å forebygge at uønskede hendelser inntreffer, og minimalisere konsekvensene dersom sånne hendelser skulle oppstå.

Når det gjelder forebygging, noe interpellanten ikke var så sterkt opptatt av, men som er nevnt av flere andre talere, vil jeg trekke fram at Regjeringen faktisk har besluttet å nedsette et utvalg for å utrede hvordan Norge på lengre sikt kan utvikles til et lavutslippssamfunn. Utvalget skal ta utgangspunkt i at de nasjonale utslippene av klimagasser må reduseres med 50–80 pst. innen 2050. Satsing på kollektivtilbud og på nullutslippsteknologi er viktige virkemidler i arbeidet for å begrense klimaskader. I så måte, som det også er nevnt av flere talere her, har nettopp vår regjering satset sterkt på kollektive transportløsninger i de budsjettene som er lagt fram.

Til slutt: Når det gjelder beredskapen i møte med eventuelle kriser som skulle oppstå, er vi i Kristelig Folkeparti tilfreds med at det allerede er i gang et omfattende arbeid med risikoanalyser og tiltaks- og beredskapsplaner.

Jorunn Ringstad (Sp) [12:38:09]: Eg vil slutte meg til det som flere har vore inne på tidlegare i debatten, at det er eit viktig tema interpellanten har teke opp. Det er rett, slik som interpellanten har hatt som utgangspunkt, at det i periodar sist vinter var ekstremvær som bl.a. på Vestlandet skapte store vanskar, spesielt for vegtrafikken. Det gjekk ras der det nesten årleg går ras, men det uvanlege var at det gjekk ras der folk aldri kan minnast at ras har gått. Mange farlege situasjonar oppstod for trafikantane, liv gjekk tapt, og vi må vel kalle det flaks at ikkje fleire omkom. Dette skaper utryggleik og dårlegare livskvalitet for folk.

Med den utviklinga av ekstremvær som vi truleg kan vente i åra framover, må vi leggje større vekt enn tidlegare på tiltak som kan møte dei utfordringane ekstremvær fører

til. Det er heilt klart at vi må tenkje både kortsiktig og langsiktig for å møte desse utfordringane.

Statsråden var ein god del inne på varsling av kraftig regn, ras, rasfare, vind, og det er klart at det er eit av dei tiltaka som er aktuelle. Men vi må nok òg tenkje på å sikre transportårene vi har, og òg tenkje langsiktig når vi planlegg og utformar transportårene i tida framover. Heilt klart må òg tiltak for å redusere menneskeskapt klimaendring vere viktig.

På vegsida har vi kome eit stykke med å møte desse utfordringane ved at vi har fått ein eigen post på samferdslebudsjettet for rassikring. Men det er framleis store utfordringar som ikkje kan løysast innafør dei økonomiske rammene vi har. Det er likevel òg viktig at vi, når vi vurderer tiltak som hindrar at ulukker skjer, samtidig har opplegg for å takle dei situasjonane som vi veit vil komme. For eg trur vi berre må innsjå at sjølv om vi satsar ein del på rassikring og på andre tiltak, kan det vere vanskeleg å gardere seg heilt mot at ulukker skjer. Så vi må tenkje i fleire baner, vi må tenkje kortsiktig, og vi må tenkje langsiktig.

Petter Løvik (H) [12:41:03]: Det er heilt rett som fleire har sagt, at det er eit svært interessant og svært viktig tema som blir teke opp i dag. Her er jo også skissert fleire måtar å løyse dette på, bl.a. synest eg at representanten Kjæstad var inne på kanskje noko av det vesentlegaste då han snakka om at vi må bli flinkare til å klare å nå måla våre med mindre ressursar, altså få konkurranse, få ein meir effektiv offentleg sektor bl.a. på samferdselsområdet som gjer at vi kan nå måla med mindre ressursbruk, og dermed også spare miljø og spare kroner som kan vi kan bruke til andre formål.

Når eg tek ordet, er det likevel for å korrigere det representanten Geir-Ketil Hansen gav inntrykk av når det gjeld Regjeringa og innsatsen mot ras. Representanten sa at det ser ut som om Regjeringa vil satse forholdsvis lite på dette, eller iallfall ikkje satse nok. Eg vil då få minne om kva denne regjeringa og stortingsfleirtalet har gjort dei siste fire åra. Det er ein kraftig auke i forhold til det som er gjort under tidlegare regjeringar. Berre for å ta det som er gjort til og med forslaget til revidert budsjett for 2005: Vi har med omsyn til rassikring på vegsektoren ein auke på om lag 30 pst. i gjennomsnittlege årlege løyvingar frå førre stortingsperiode fram til denne, altså ein auke frå gjennomsnittleg 370 mill. kr til 490 mill. kr pr. år. For å seie litt om kva dette betyr i praksis: Vi har faktisk klart i løpet av denne perioden å få sikra 37 viktige strekningar som har vore rasutsette, og 130 svært rasutsette punkt. Sjølv sagt er det langt igjen, men eg synest iallfall at det ikkje må bli hengande eit inntrykk av at denne regjeringa ikkje satsar nok på desse tiltaka, for denne regjeringa har satsa og fått fleirtal for betydeleg meir enn noka regjering tidlegare har gjort.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:43:57]: Bare helt kort til slutt: Jeg vil takke for debatten og for at så mange er enig i at dette er en svært viktig problemstilling, som man må gå tyngre inn i i årene som kommer.

Når jeg har bedt om ordet, er det bare for å kommentere noen få innlegg, for det var jo noen innlegg som definitivt ikke handlet om det denne saken dreier seg om. Lengst synes jeg nok representanten Hans Gjeisar Kjæstad gikk når han brukte hele innlegget på å snakke om kollektivtransporten i Oslo, Regjeringens fortreffelighet, konkurranseutsetting og anbudet på Gjøvikbanen. Det var nesten slik at jeg trodde det var det han skal snakke om i neste sak, i Odelstinget, om jernbaneloven, han til forveksling tok opp i dette innlegget.

Så til representanten Petter Løvik, som sa at denne regjeringen har økt innsatsen på rassikring. Det var en kommentar til det jeg sa om det. Det er altså sånn at denne regjeringen foreslo å stryke den øremerkede posten til rassikring i budsjettet for 2003, mener jeg det var. Det var opposisjonen som bidrog til at posten kom tilbake. Det er også opposisjonen, mot stemmene fra regjeringspartiene, som har bidratt til at denne posten er blitt økt i denne perioden. Så når vi har fått økt innsats på det området, er det nettopp på grunn av opposisjonen og det flertallet som opposisjonen har fått til med Fremskrittspartiet.

Til slutt vil jeg si at Heidi Sørensen var inne på det vesentlige i sitt innlegg, nemlig at vi i framtiden ikke bare må snakke om årsakene til klimatrusselen og tiltak for å få redusert klimautslippene – de er viktige nok – men vi må også nå ha mye større fokus på det som går på klimatilpasning, det å ruste vår infrastruktur til å møte de store utfordringene med mer ekstremvær som vi kommer til å få i Norge. Det er vi nødt til å fokusere mye mer på enn vi har gjort til nå.

Statsråd Torild Skogsholm [12:46:39]: Igjen takk til interpellanten for å ha satt i gang en debatt som jeg mener er svært viktig. Det slår meg også at når vi diskuterer dette, viser vi til alle de reisene vi foretar rundt på jordkloeden for å diskutere denne typen temaer, og mens vi reiser, bruker vi teknologiske løsninger som forverrer situasjonen. Det er kanskje et tankekors for flere av oss. Det betyr også at det er viktig å tenke på framtidig teknologi, som kunne være veldig interessant å diskutere, men det skal jeg la være. Jeg skal holde meg til det temaet som interpellanten var inne på, som gikk på situasjonen slik den er.

Jeg synes det har kommet interessante innspill som jeg kommer til å ta med meg videre i arbeidet i departementet. Vi er allerede dypt involvert i dette, men jeg skal også ta med meg det som har kommet utover det.

Jeg har lyst til å understreke at vi har satset tungt på rassikring, vel vitende om at det er et uendelig behov. Når jeg sier at vi har satset tungt på rassikring, mener jeg det går langt utover den posten som er knyttet til rassikring. Det var litt av bakgrunnen for at man tenkte å fjerne posten som heter rassikring. Vi må heller fokusere på hva vi faktisk gjør i forhold til rassikring.

Jeg har lyst til å understreke at uansett om det står en post med det navnet, eller man har det andre steder i budsjettet, vil innsatsen i forhold til rassikring være tung i årene framover. Det er mange prosjekter, helt nye prosjekter, som kanskje innebærer tunnel eller andre løsninger,

(Statsråd Skogsholm)

som vil være av avgjørende betydning for å løse de mer eller mindre akutte rasproblemene som man har.

Jeg synes dette har vært en god debatt, og jeg håper vi kan fortsette den, og at vi også husker dette når vi skal diskutere både kollektivtransport og jernbaneløsninger framover.

Presidenten: Dermed er interpellasjonsdebatten avsluttet.

J ø r g e n K o s m o overtok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

presidenten: Vi går da til votering.

I sak nr. 1 foreligger det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Thore A. Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

- «1. Stortinget samtykker i at E18 Bjørvika gjennomføres som et OPS-prosjekt, og at bompengeselskapet får tillatelse til å gjøre låneopptak i henhold til dette.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og sette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling pr. passering basert på optisk lesing.
4. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstillelse.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 84 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 12.55.59)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak i samsvar med vilkårene i St.prp. nr. 50 (2004-2005) og Innst. S. nr. 200 (2004-2005).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes med 78 mot 20 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 12.56.22)

Votering i sak nr. 3

Komiteens hadde innstillet:

Dokument nr. 8:41 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontogtrafikken på Alnabanen – vert å leggje ved protokollen.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes med 80 mot 16 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 12.56.52)

Presidenten: I sak nr. 4 foreligger det ikke noe voteringstema.

*Sak 5**Referat*

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 12.57.