

Møte torsdag den 22. februar 2007 kl. 10

President: T h o r b j ø r n J a g l a n d

D a g s o r d e n (nr. 55):

1. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Tromsøpakke 2 – utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø (Innst. S. nr. 117 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 33 (2006-2007))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Sponheim og Borghild Tenden om gjennomgang av personvernet i samferdselssektoren (Innst. S. nr. 122 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:9 (2006-2007))
3. Interpellasjon fra representanten Øyvind Halleraker til samferdselsministeren:

«Rapporten FNs klimapanel nylig har fremlagt, gir grunn til en langt mer offensiv miljøpolitikk. Transportsektoren slipper ut store mengder CO₂ og er storbruker av energi. Nasjonal transportplan omhandler alle transportbærere, men bærer lite preg av en avveining mellom disse i et utslipps- og miljøperspektiv. Det er tid for en sterkere samordning av vår samferdselssatsing. I lys av dette er det lite tilfredsstillende at Jernbaneverket og Avinor har fremlagt langtidsplaner frem mot 2040 som ikke beskriver gjensidig avhengige scenarier som f.eks. ved at Stortinget vedtar utbygging av høyhastighetsjernbane i Norge, som Den sørnorske høyhastighetsringen.

Hva vil statsråden gjøre for at transportetatens videre planlegging og arbeid med neste Nasjonal transportplan legger til grunn en politisk erkjennelse av et behov for et sterkt og tydelig miljø- og samordningsperspektiv?»
4. Interpellasjon fra representanten Saera Khan til kunnskapsministeren:

«Skolen er arenaen i samfunnet hvor mulighetene for inkludering er størst. Flere minoritetsbarn kommer fra hjem med dårligere oppvekstvilkår enn gjennomsnittet i majoritetssamfunnet. Fravær av innvandrerforeldres deltakelse i sine egne barns skolehverdag, lave norskkunnskaper, store leksehjelpsbehov og tendenser til oppstart til kriminell karriere er utfordringer dagens flerkulturelle skole møter. Disse barna trenger gode voksne rollemodeller. Lærerstabene bør gjenspeile den sammensatte elevmassen. Lærere med minoritetsbakgrunn vil gjøre skolen mer inkluderende og bedre rustet til disse utfordringene. Minoritetsungdom velger i stor grad ingeniørutdanning, juss- og medisinstudiet. De er underrepresentert på sosialfaglige linjer, Politihøgskolen og spesielt lærerutdanningen og førskolelærerutdanningen.

Hvordan vil statsråden gjøre de sistnevnte studiene, og spesielt lærerutdanningen, mer attraktive for minoritetsungdom?»

5. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om særskilt ramme for inngåelse av avtale om statlig forsikringsansvar for utstillingen «Egon Shiele» ved Munchmuseet. (Innst. S. nr. 123 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 40 (2006-2007))
6. Innstilling fra forsvarskomiteen om nye og endrede investeringsprosjekter i Forsvaret (Innst. S. nr. 121 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 37 (2006-2007))
7. Referat

Presidenten: Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra representanten Leif Helge *Kongshaug* om sykepermisjon fra og med 22. februar og inntil videre
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Erling *Sande* i dagene 22. og 23. februar for å delta i møte i OSSEs parlamentarikerfor-samling i Wien
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Gunvor *Eldegard* i tiden fra og med 3. mars til og med 8. mars for å delta i likestillingskonferanse i Buenos Aires i Argentina

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

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

For Akershus fylke: Gorm *Kjernli*
 For Møre og Romsdal fylke: Gunn Berit *Gjerde*
 For Sogn og Fjordane fylke: Knut Magnus *Olsen*
3. Gunn Berit *Gjerde* foreslås innvalgt i Lagtinget for den tid hun møter for representanten Leif Helge *Kongshaug*.

Presidenten: Knut Magnus Olsen er til stede og vil ta sete.

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges tre settepresidenter for Stortingets møter i tiden fra og med mandag 5. mars til og med fredag 9. mars – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Kenneth Svendsen, Solveig Horne og Hans Frode Kielland Asmyhr. – Andre forslag foreligger ikke, og disse anses enstemmig valgt som settepresidenter for møtene i tiden 5.–9. mars.

Representanten May-Helen *Molvær Grimstad* vil framsette et representantforslag.

May-Helen *Molvær Grimstad* (KrF) [10:02:28]: Jeg vil sette fram et representantforslag på vegne av Dagrun Eriksen, Ingebrigt S. Sørfohn og meg selv om tiltak for å unngå omgåelse av åpningstidsbestemmelsene i lov om helligdager og helligdagsfred.

Presidenten: Representanten Anders Anundsen vil sette fram et representantforslag.

Anders Anundsen (FrP) [10:02:52]: Det er en glede å kunne legge frem forslag på vegne av representantene Jon Jæger Gåsvatn, Åse M. Schmidt og meg selv om en bedre rådgivningstjeneste og bruk av arbeidsuka for skoleelever i ungdomsskolen.

Presidenten: Representanten Tord Lien vil framsette et representantforslag.

Tord Lien (FrP) [10:03:28]: Jeg har den glede på vegne av Torbjørn Andersen, Øyvind Korsberg, Ketil Solvik-Olsen og meg selv å fremme representantforslag om å overlate forvaltningen av motorferdselsloven til kommunene.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Tromsøpakke 2 – utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø (Innst. S. nr. 117 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 33 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hvert parti og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen – innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Tor-Arne Strøm (A) [10:04:42] (ordfører for saken): I dag inviteres Stortinget til å vedta å videreføre og utvide ordningen med Tromsøpakke 2, som er sterkt ønsket fra Tromsøs befolkning, lokalpolitikere og fylkespolitikere, en ordning for finansiering av mange viktige prosjekter knyttet til veinettet i byen.

I denne omgang er det tiltakene for de myke trafikantene som er løftet til topps, med et sammenhengende gang- og sykkelveinett i Tromsø, som det største og viktigste tiltaket.

Tromsøpakke 2 innebærer at tromsøværingene betaler 80 øre ekstra pr. liter drivstoff, for å gjennomføre en rekke viktige investeringer i veisystemet. Pakken blir delvis finansiert av tromsøværingene. Resten finansieres av staten, fylket og kommunen.

Tromsø og tromsøværingene får mye igjen. Sammenhengende gang- og sykkelveinett blir kanskje det viktigste resultatet. Ifølge den nye pakken skal det bygges en rekke nye gang- og sykkelveiforbindelser, og farlige kryss og fotgjengeroverganger skal bygges om og sikres. Det planlegges også å få bedre forhold for kollektivtrafikken,

og det skal gjennomføres tiltak innenfor miljø i form av støydemping. Langnestunnelen vil også bli utbedret og ferdigstilt. Tromsø har et mål om å bli en foregangskommune i Norge når det gjelder trygg og miljøvennlig transport, og innholdet i den foreslåtte Tromsøpakke 2 bærer virkelig preg av denne målsettingen.

Tromsøpakke 2 er så langt den eneste ordningen med lokal drivstoffsavgift i landet. Denne innkrevningsordningen har fordeler som bør gjøre den interessant også for andre byer og områder, der det ligger til rette for det. Lokal drivstoffsavgift i Tromsø er en enkel måte å kreve inn bompenger på, og det er en svært kostnadseffektiv ordning. Innkrevningskostnadene utgjør mindre enn 1 pst. av brutto inntekter i ordningen, mot gjennomsnittlig 10 pst. av inntektene i bompengeprosjekter. En annen åpenbar fordel med ordningen i Tromsø er at de som kjører mest i det aktuelle området, betaler mest. Det forundrer meg faktisk litt at ikke flere byer, eller områder, har gjort som Tromsø, men jeg vet at det har vært diskutert mange andre steder.

I en evaluering av Tromsøpakken som er gjort for Statens vegvesen, reises spørsmålet: Kan tilsvarende ordninger brukes andre steder? Evalueringsrapporten peker på enkelheten og kostnadseffektiviteten samt oppslutningen om lokal drivstoffsavgift sammenlignet med oppslutningen om bompenger som gode argumenter for å vurdere en slik ordning i tilfeller der lokal delfinansiering er aktuelt.

Om et område er egnet, fortsatt ifølge rapporten, kan avklares ved å undersøke og sammenholde sånt som befolkningsstørrelse, avstand til andre tettsteder, pendlingsmønster, reisevaner og betalingsvillighet. Rapporten konkluderer med at mange byer og tettsteder i landet har egenskaper som likner på Tromsøs.

Jeg var inne på at tromsøværingene uttrykker seg positivt til ordningen i en meningsmåling. I Statens vegvesens holdningsundersøkelse om lokal drivstoffavgift i Tromsø sier ca. to tredjedeler av privatbilistene seg ganske eller meget positive til drivstoffavgiften, mens bare en tredjedel er ganske negativ. Også i de spurte bedriftene rundt omkring er det god oppslutning om ordningen. Ordningens popularitet har for øvrig økt i takt med tiden den har virket. Dette var en undersøkelse fra 2003.

Regjeringen Bondevik II halverte perioden for den Tromsøpakke 2 som kommunen og fylkeskommunen ønsket, fra åtte til fire år. I tillegg ble miljø- og trafikksikkerhet i pakken prioritert ned. Med den utvidelsen regjeringen Stoltenberg II nå legger fram for Stortinget, kan Tromsøpakke 2 gjennomføres i full skala, slik den var ønsket lokalt.

Vi i Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet er glad for at Regjeringen har fått saken så raskt fram til behandling i Stortinget. Det gir Tromsø kommune og Troms fylkeskommune en tidlig og tydelig avklaring, slik at prosjektene kan planlegges og gjennomføres på en best mulig og mest effektiv måte. Jeg vet – og jeg har vært i Tromsø – at det er god stemning lokalt for at Tromsøpakke 2 er kommet på skinner igjen.

Så til slutt: Look to Tromsø!

Arne Sortevik (FrP) [10:09:52]: Dette er fjerde kapittel i historien om avgift på omsetning av drivstoff i Tromsø, der avgiften brukes til å betale regningene for investering i vei – statens regninger. Tromsøpakke 1, vedtatt av Stortinget i 1990, skulle vært nedbetalt i 2001, men ble forlenget til 2003. Det måtte lovendring til for å tillate et lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff til å «delfinansiere vegbygging».

Så ble det forlengelse – Tromsøpakke 2 – med innkreving i åtte nye år, og som nå i denne saken utvides med ytterligere fire år, totalt 24 år.

Fremskrittspartiet er fortsatt imot særordningen med drivstoffavgift i Tromsø for å la de av innbyggerne som fyller drivstoff i Tromsø, betale for statens oppgaver som veiholder.

Fremskrittspartiet mener videreført innkreving av bompenger gjennom drivstoffavgift fremstår både som urimelig og som en ny kommunal avgift, som skal dekke kommunens egne prioriterte tiltak på andre områder enn bygging av offentlig vei.

I revidert tiltaksplan for forlenget Tromsøpakke 2 er nå bare 31 pst. veiinvesteringer. I veglova § 27 A heter det: «Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentlig veg.» Fremskrittspartiet mener departementet tolker veibegrepet svært vidt, og viser også til at profilen i pakken er endret. Vårt syn er at profilen i programmet bryter veglovens krav til bruk av slike midler.

Vi har merket oss at regjeringspartiene omtaler vår vurdering av dette forholdet i innstillingen, og jeg siterer:

«Dette fleirtallet understrekar at det ikkje er hald i Framstegspartiet sin påstand om brot på veglova, og tek sterk avstand frå påstanden. Dette fleirtallet meiner at det er svært useriøst å setje fram slike udokumenterte påstandar i ei komiteinnstilling.»

Litt av en salve! Fremskrittspartiet er uenig med regjeringspartiene i denne saken, men kaller ikke andres standpunkt, argumenter eller dokumentasjon «useriøst», heller ikke tar vi «sterk avstand». Men vi er uenig.

Proposisjonen i seg selv mener vi dokumenterer bruddet ved å angi at bidraget fra bensinavgiften «i all hovudsak» skal nyttes til – og så blir det en oppramsing – bl.a. «hovudvegnett for sykkel». Det står i motsetning til at proposisjonen ellers sier at miljø- og trafikksikkerhetstiltak skal finansieres av Tromsø kommune, og at kollektivtiltak skal finansieres av Troms fylkeskommune.

Fremskrittspartiet vil gjennomføre veiinvesteringen i Tromsøpakke 2 med statlig fullfinansiering.

Tromsø har et sterkt økende behov for bedre kommunikasjon mellom Kvaløya og Tromsøya. Fremskrittspartiet mener at staten må ta et særlig ansvar for å legge bedre til rette for utbygging av effektive veianlegg i de største byene. Fremskrittspartiet foreslår derfor at Regjeringen må sørge for at planlegging av en ny hovedforbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya forseres og baseres på statlig fullfinansiering.

Bruk av bompenger til finansiering av statlig veibygging har økt sterkt under denne regjeringen. Fremskrittspartiet mener at det er staten som skal betale for bygging av stamveier og øvrige riksveier.

Flertallet, som ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2006–2015 gikk inn for bruk av bompenger – alle partier unntatt Fremskrittspartiet – hadde to hovedprinsipper: nytteprinsipp og etterskuddsinnkrevning. Flere av de bompengefinansierte prosjektene som Stortinget har vedtatt i denne perioden, bryter med disse prinsippene. Bompengandelen i prosjektene øker også. Ved utbyggingen av E18 Langåker–Bommestad i Vestfold er bompengandelen for første gang satt til 100 pst.

Bompenger er ikke lenger «bidrag» eller «delfinansiering». Det er under denne regjering blitt en vesentlig og sterkt økende finansieringskilde for staten.

Vi mener at bompengefinansiering «oppmuntres» av Regjeringen, og at signalene som gis, er klare: uten bompenger ingen vei! Fremskrittspartiet mener dette er en form for politisk utpressing som fører til en bruk av bompengefinansiering som nærmest er uten styring.

Forskrifter for bompeng bruk, som Stortinget lenge har bedt om å få utarbeidet, foreligger fortsatt ikke. Det er en av grunnene til at Fremskrittspartiet ønsker en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveinettet, og også i samme forbindelse få vurdert alternativ finansiering.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken. Det er tre forslag. Forslag nr. 1 bør være et alternativ til innstillingen. Forslagene nr. 2 og 3 håper jeg vi kan stemme over separat.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp de forslagene han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [10:15:13]: I Norge har vi holdt på med brukerfinansiert vegbygging siden 1950-tallet. Og i all beskjedenhet: Det var i Bergen det startet! Prinsippet om at nytten av prosjektet skulle komme dem som betalte det hele, til gode, har stått sentralt. Derfor var det noe nytt og helt spesielt da Stortinget i 1990 gikk inn for å delfinansiere hovedvegutbyggingen i Tromsø, Tromsøpakke 1, med en lokal drivstoffavgift, eller «50-øringen», som den ble markedsført under.

Pluss 50 øre for hver liter drivstoff i et geografisk bestemt område var mulig fordi avstanden til nærmeste bensinpumpe uten påslag var over seks mil. Innkrevingen, som skulle vært avsluttet i 2001, ble som kjent forlenget ut 2003 på grunn av inntektssvikt. 50-øringen var etter hvert også blitt 65 øre. Ordningen gav likevel mersmak, og mot slutten av perioden ble Tromsøpakke 2 lansert, med nye åtte år. Ved behandling i regjering og storting ble perioden halvert til fire år og rettet inn mot en ekstraordinær satsing på vegtiltak. Blant annet ble det presisert at Langnestunnelen og gang- og sykkelveg på Sandnessundbrua måtte inngå i pakken. Hovedgrunnen til halveringen var at man ikke ønsket at ordningen skulle oppfattes som en ny kommunal avgift for å løse oppgaver på vegnettet. Bondevik II-regjeringen vurderte det slik at en innkrevsperiode på fire år ville være nok til å sikre en ekstraordinær satsing på vegtiltak i Tromsø innenfor rammen av Tromsøpakke 2.

I den saken vi behandler i dag, vurderes dette annerledes. Langt flere prosjekter er lagt inn i finansieringsgrunnlaget, og innkrevingsperioden er utvidet til åtte år. Det liker vi i Høyre dårlig. Vi er ikke begeistret for at man forlenger ordningen med fire år, en ordning som i utgangspunktet skulle være ekstraordinær. Innkrevningen av denne ekstra drivstoffavgiften på 80 øre får dermed mer og mer preg av en fast, lokal områdeavgift, eller en samferdselsskatt, om man vil.

Vi er også betenkt over at Regjeringen tolker veglova § 27 A i retning av å sette færre begrensninger på hva som kan finansieres med drivstoffavgiften enn det Samarbeidsregjeringen gjorde, som baserte seg på lovendringen fra 1990. Vi mener dette er helt på kanten av loven og håper at statsråden vil begrunne hvorfor hun ser dette annerledes. I alle fall forutsetter vi at ansvarsdelingen følges opp av departementet og av Riksrevisjonen, slik at vi kan være sikre på at drivstoffavgiften ikke finansierer andre deler av pakken enn det som er omhandlet i proposisjonen.

Det er galt når flertallet anfører at administrasjonskostnadene gjør denne ordningen spesielt gunstig. Administrasjonskostnadene er nokså like i alle bompengeprojekter. Det er selve innkrevingskostnadene som er gunstige i dette prosjektet. Vi er likevel skeptiske til at denne lave kostnaden er reell, og dessuten er faren for å utvikle dette til en ren fiskalavgift stor. Nytteprinsippet, som ligger til grunn for all annen brukerfinansiering, er i denne ordningen i forhold til et ordinært bompengeprojekt høyst diskutabelt.

Dette innlegget kan kanskje oppfattes negativt i forhold til saken. Men vi syns det er positivt at man får løst viktige oppgaver på vegsektoren i Tromsø. Riktignok er vi skeptiske til finansieringsmetoden, men vi i Høyre syns det er imponerende at lokalbefolkningen påtar seg og ønsker denne ekstrabelastningen. Derfor kommer vi til å støt- te forslaget til vedtak her i dag.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:20:09]: Tromsø SV har i mange år «lobba» overfor SV sentralt for å få auka framdrift i denne saka, fordi dei nok ønskjer seg denne pakka inderleg. Eg forstår jo no på innlegget til Halleraker at noko av proppen når tempoet blei sett ned, nettopp hadde sete i Høgre då dei var i regjering, fordi dei ikkje heilt klara å bestemme seg for kva slags fot dei skulle stå på i denne saka. Likevel ender dei på at Regjeringa kom med ein fornuftig konklusjon, så det er sikkert ikkje lett for Høgre heilt å finna ut kva dei meiner i denne saka, forstår eg. Det som er viktig her, er nettopp at me her har eit folkekrav om at dette vil me ha, slik at me sluttar opp om det befolkninga vil.

Så kjem me faktisk i dag dei mjuke trafikantane i møte. Me sørgjer for at det blir auka trafikksikkerheit, me sørgjer for at det blir støydemping, me bidreg til at det blir betre tilrettelegging for kollektivtransport. Desse elementa må stå mykje meir i fokus framover, og det kjem dei òg til å gjera. Eg trur me må sjå på vegtrafikklova i det biletet, og me må gjera justeringar i den, i og med at det blir sådd tvil om det som skjer her i dag.

For SV er dette ei bra pakke. Den har òg som prinsipp i botn at den som forureinar mest, betalar mest, og det er det veldig viktig å ha med seg. Eg kunne tenkja meg – og håper – at Tromsø, som går viktige tider i møte framover i samband med OL-søknaden, no også før jobbar med å få til enda betre kollektive løysingar enn det dei legg opp til, sørgjer for at ein flyttar både gods- og persontrafikk vekk frå dei eksisterande løysingane og over i buss, for å styrkja kollektivtilbodet og dermed òg bidra til det som er heilt nødvendig i desse dagar, å redusera klimagassutsleppa. Det fokuset må ein ikkje gløyma når ein snakkar om vegutbygging, slik enkelte parti gjer. Det å tilretteleggja for auka biltrafikk betyr å auka klimagassutsleppa.

Framstegspartiet er sjølvstøtt imot dette. Dei er imot bompengar generelt, og dei er sjølvstøtt imot dette, der ikkje alt ein betalar, går til bil. For det er mitt inntrykk at den viktigaste saka for Framstegspartiet er å få flest mogleg bilar på vegane, slik at ein satsar mest mogleg på biltrafikanten og ikkje tenkjer på trafikksikkerheita, støyskjer- ming og dei tinga som følgjer av auka biltrafikk.

Då er det veldig rart, synest eg, å sjå på Framstegspartiet si framferd når dei verkeleg kan utøva makt, kva resultat dei kjem opp med. Eg må seia at eg hadde skjemst viss eg var med i eit parti som flaggar vegsaka så høgt som dei gjer, og ropar på alle desse milliardane heile vegen, og så, når dei kjem i posisjon og kan forhandla fram resultat, då er det så vidt ein kan finna dei resultatata. I løpet av tre år klarer ein altså 1 mill. kr på vedlikehald. Ein må ikkje då snakka om at ein har prioritert veg i forhandlingane, når ein ser på dei elendige resultatata ein kjem opp med. Då må ein ha liten sjølvtilitt i partiet når ein forhandlar. Viss ikkje, fortel dette sitt klare språk.

Heilt til slutt: SV er jo eigentleg ikkje så veldig for OL. Men viss eg skulle velja, ville eg ha valt Tromsø – det er klart. Eg har mange utfordringar i forhold til det. Blant anna er det jo eit problem for meg – og også i SV – at Tromsø ikkje har jernbane. Så eg håper når ein jobbar fram mot 2018, at ein òg ser på moglegheita for å leggja til rette for jernbaneløysingar mot Tromsø, slik at ein ikkje berre kan gå på pub for å koma på jernbanen i Tromsø.

Jan Sahl (KrF) [10:24:47]: Kristelig Folkeparti støtter at Tromsøpakke 2 utvides, og at dagens innkrevingsordning dermed videreføres ut juli 2012. Kristelig Folkeparti støtter dette fordi det muliggjør styrket satsing på tiltak for bedre miljø og trafikksikkerhet og ferdigstilling av de høyest prioriterte prosjektene i Tromsøpakke 2. Dessuten er dette noe som Tromsøs befolkning ønsker å videreføre. Ordningen har sterk lokal forankring og støtte.

Denne saken har, som mange har kommet inn på, en fortid. Tromsøpakke 1 ble vedtatt i 1990, og ved slutten av Tromsøpakke 1-perioden foreslo Tromsø kommune og Troms fylkeskommune å forlenge ordningen. Den foreslåtte Tromsøpakke 2 ble ved behandlingen i departementet og i Stortinget halvert. Som det er presisert i proposisjonen, skjedde det hovedsakelig ut fra vurderinger om at ordningen i utgangspunktet var en prøveordning – en ønsket ikke at ordningen skulle oppfattes som en ny kommu-

nal avgift. Det ønsker Kristelig Folkeparti fortsatt ikke. Vi mener det er viktig at drivstoffavgiften representerer en satsing på konkrete tiltak, og ikke bare er en generell kommunal avgift som skal løse ordinære oppgaver i forbindelse med vegnettet. Den halve løsningen ble altså vedtatt av Stortinget i 2004.

Når Tromsø kommune og Troms fylkeskommune nå i samarbeid med Vegvesenet har utarbeidet et forslag til en ny, utvidet Tromsøpakke 2, står det i den framlagte proposisjonen at bakgrunnen for det er endrede forutsetninger. Langnestunnelen har blitt dyrere enn forutsatt, og satsingen på andre tiltak i pakken er dermed blitt svekket. Det står videre at kostnadsøkningen for Langnestunnelen gjør at flere av tiltakene i pakken ikke kan gjennomføres i fireårsperioden. Den forutsatte satsingen på miljø og trafikksikkerhet er derfor betydelig svekket. En utvidet innkrevingsordning vil gi rom for å satse sterkere på disse tiltakene i pakken. Vi gir derfor vår tilslutning til utvidelsen.

Men jeg vil gjerne her ta en liten tur innom saksordføreren, som gjør et stort poeng av at nå får man gjennomført de store tiltakene innenfor miljø og trafikksikkerhet. Jeg vil vise til det som står i proposisjonen om hva som var med i den opprinnelige Tromsøpakke 2:

«Trafikktryggleik, gåande og syklande, kollektivtransport, miljø og veginvesteringar. Dette prinsippet er vidareført i ei utvida Tromsøpakke 2.»

Hovedgrunnen til at vi nå er med på å utvide denne pakken, er kostnadsøkninger som gjør at man ikke får med de tiltakene som opprinnelig var lagt inn i pakken.

Tromsø er en spesiell by på mange måter. Først og fremst er det den geografiske beliggenheten som skaper særpreget. Og nettopp geografien rundt Tromsø gjør at denne ordningen egner seg godt.

Når det gjelder spørsmålet om tolking av vegloven § 27 A – som har skapt litt debatt og ført til en del merknadsskriving – har vi tillit til at departementets lovtolkning er korrekt.

Jenny Klinge (Sp) [10:28:31]: For oss i Senterpartiet er denne saka eit interessant eksempel på lokalt initiativ for å tenkje heilskap i samband med store vegprosjekt. Det er gledeleg at oppslutninga blant folk flest er så stor når det gjeld å bidra til at dei høgst prioriterte prosjekta i Tromsøpakke 2 skal kunne gjennomførast.

Det største opposisjonspartiet hevdar av vegomgrepet blir tolka for vidt frå departementet si side. Eg har ikkje tenkt å rote meg inn i nokon paragrafdiskusjon, men eg vil minne om at omgrepet «veg» – som er det opphavlege namnet på landet vårt, norvég – oppstod lenge før byen dukka opp. Såleis bør utbygginga av gang- og sykkelvegnett vere like naturleg i eit vegprosjekt som utbygginga av den vegen bilane køyrer på.

Det å satse på at fleire kan flytte på seg på helsefremjande og trygge måtar, er viktig. Senterpartiet støttar derfor innstillinga og håpar at også andre tettstader og byar seinare vil vurdere liknande løysingar i samband med vegprosjekt.

Borghild Tenden (V) [10:29:44]: Mye er sagt i denne saken, og jeg vil derfor være ganske kort.

Det å ivareta interessene til lokaldemokratiet er Venstres hovedanliggende i denne saken. Det er ikke slik at alle mennesker, alle byer eller alle lokalsamfunn er like. Dette er forhold vi må ta hensyn til. Initiativet fra lokale myndigheter om finansiering av Tromsøpakke 2, som vi behandler i dag, er derfor positivt og fortjener støtte fra sentrale myndigheter. Venstre vil legge vekt på at det må finnes rom for fleksible og gode løsninger lokalt istedenfor å ri prinsipper eller regler til det ytterste.

Ordningen med et påslag på drivstoffavgiften gjennom Tromsøpakke 2 er et eksempel på en god løsning på flere områder. Grunnen er at kommunen er svært stor, og at det i liten grad er andre byer eller tettsteder i nærheten. Dette bidrar til å redusere lekkasjen fra denne avgiften til og fra omliggende kommuner, byer eller tettsteder. Venstre mener for øvrig at det er positivt at prinsippet om at forurenser skal betale, ligger til grunn for denne delen av finansieringen av Tromsøpakke 2. Det er også positivt at de administrative kostnadene ved denne typen innkreving er lavere enn ved innkreving av bompenger.

Tromsø kommune ønsker nå å utvide Tromsøpakke 2 til åtte år. Grunnen er bl.a. at tunnelen er blitt dyrere enn forutsatt, og at satsing på tiltak som miljø og trafikksikkerhet skal styrkes, noe saksordføreren redegjorde for. Dette synes Venstre er svært viktig og gir det herved sin tilslutning.

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:31:40]: Ordninga med lokal drivstoffavgift i Tromsø kommune vert trekt fram som ein suksess i fleire samanhengar. Denne brukarfinansieringa har fått ein eigen heimel i veglova sin § 27 A og gjev grunnlag for den såkalla Tromsøpakke 2, der dei ulike forvaltningsnivåa spleisar på eit forbetra transport-system i byen. No har både kommune- og fylkespolitikarar gjort vedtak om forlenging med nye fire år og bede regjering og storting om å gjere det same. Det er ikkje minst den sterke lokale semja og viljen til å bidra som ligg til grunn for Regjeringa si tilråding om å godkjenne prosjektet.

Finansieringsopplegget tek utgangspunkt i det opphavelige forslaget for åtte år frå 2003, som vart redusert til det halve då Bondevik II-regjeringa handsama søknaden. Finansieringstilskotet vert vidareført på dagens nivå, dvs. 80 øre pr. liter drivstoff i 2006-prisnivå. Dette kan høyrast lite ut, men med sær sars låge innkrevjingskostnader – rundt 1 pst. av inntektene – og takk vere gunstige geografiske føresetnader, er ordninga ei effektiv inntektskjelde, som gjev om lag 20 mill. kr årleg.

Pakka femner om tiltak på fem forskjellige satsingsområde på vegnettet i Tromsø: I tillegg til den reine veginfrastrukturdelen med Langnestunnelen gjeld tiltaka trafikktryggleik, gåande og syklande, kollektivtransport og miljø.

Kostnadsauken for Langnestunnelen har så langt teke det meste av midlane i Tromsøpakke 2. Utvidinga av innkrevjingsperioden gjev rom for å satse sterkare på tiltak innanfor miljø, trafikktryggleik og kollektivtrafikk. Dette er i tråd med lokalpolitiske prioriteringar og med Soria Moria-erklæringa si målsetjing om at kollektivtrafikk må

verte eit reelt alternativ til bruk av privatbil i byar og bynære område.

Eg er glad for at transport- og kommunikasjonskomiteen si innstilling i saka er positiv og svarar til proposisjonen. Samstundes har eg merka meg at eit mindretal i komiteen har stilt spørsmål ved bruken av midlane frå drivstoffavgifta i høve til veglova. Eg vil kort kommentere dette og i den samanhengen minne om konklusjonane frå Stortinget si handsaming av den første Tromsøpakka, som er referert i proposisjonen, St.prp. nr. 33.

Det viktigaste først: Tilskotsmidlane kan – og skal – nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg. I førearbeida til veglova § 27 A, Ot.prp. nr. 4 for 1989-1990, vart det vist til at finansieringstilskotet skal kome som eit tillegg til statlege løyvingar og nyttast til utbygging av hovudvegnettet i Tromsø. Samferdselsdepartementet legg til grunn at dette kan vere eit hovudvegnett for bil, sykkel eller kollektivtrafikk, jamfør m.a. St.prp. nr. 7 for 1989-1990 og St.prp. nr. 62 for 2003-2004. Tiltak som ikkje oppfyller dette kravet, må finansierast på anna vis.

Eg delar vurderingane frå fleirtalet i komiteen, som meiner at det ikkje bør vere nokon skilnad på kva oppgåver inntekter frå bompengar og bensinavgift kan nyttast til. Då det ikkje er teke initiativ frå Tromsø til å endre reglane som gjeld i dag, og det ikkje no ligg til rette for at ei slik avgift kan opprettast andre stader i landet, vil eg vurdere dette i samband med andre revisjonar av regelverket i veglova.

På vegner av Regjeringa vil eg tilrå at Stortinget sluttar seg til å utvide ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskot på omsetnad av drivstoff i Tromsø med fire år, dvs. fram til og med 31. juli 2012.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [10:35:43]: Vi anser dette bare som en forlengelse av bompengeneinnkrevningen, som en ny måte å kreve inn bompenger på. Vi opplever ofte at det er manglende forskrifter for dette, at det er litt Ville vesten-tilstander for tiden, i form av at det er mange forskjellige regler, og at kommuner og fylker bare sender inn nye forslag om forlenget bompengeneinnkreving når man ikke klarer innkrevningen innenfor gjeldende regelverk.

Mitt spørsmål til statsråden er: Vil det snart komme nye forskrifter og regler som sier hvordan man skal håndtere dette i tiden framover?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:36:25]: For det første vil eg sterkt avvise at det er Ville vesten-tilstandar på dette området. Som på alle andre område innanfor samferdsel, er det orden og system – òg på bompengeneinnkrevjinga.

Men det er rett som representanten seier, at Stortinget har etterspurt ein gjennomgang av regelverket for bompengeneinnkrevjing. Det har eg tidlegare sagt at Stortinget skal få, og det skal me følgje opp.

Øyvind Halleraker (H) [10:37:05]: Hallgeir Lange-land mente at dette måtte være en vanskelig sak for oss i

Høyre. Ja, det er en vanskelig sak, men det er fordi Regjeringen tøyer grensene for det vi kan akseptere, ikke fordi vi ikke synes at tiltakene er positive. Den lokale viljen har som kjent styrt vår beslutning her.

I dokumentene står det:

«Samferdselsdepartementet vil understreke at finansiering av ei utvida Tromsøpakke 2 skal vere i samsvar med dei prinsippa som ligg til grunn for ordinære bompengepakker. Dette inneber at forvaltningsnivåa skal finansiere tiltak innanfor sine egne ansvarsområde, og at drivstoffavgifta berre kan finansiere tiltak som det er heimel for i veglova § 27a.»

Det redegjorde statsråden nettopp for.

Mitt spørsmål er: Hvordan vil statsråden og departementet følge opp dette?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:38:02]: Me har fått ein søknad frå Tromsø om Tromsøpakke 2. Den søknaden er handsama, godkjend og lagd fram for Stortinget. Eg ventar at det som ligg i Tromsøpakke 2, vert følgt opp. Vegstyresmaktene, som sjølvsagt er ein aktiv part i gjennomføringa av dette, har òg eit ansvar for å sjå til at gjennomføringa skjer i samsvar med dei føringar som er lagde.

Arne Sortevik (FrP) [10:38:43]: Jeg har to spørsmål. Nå svarte statsråden til representanten Hoksrud det statsråden har svart mange ganger før i Stortinget, at det vil komme forskrifter. Det er lenge siden Stortinget etterlyste forskrifter om bompengenebruk. Vi knytter det til de to klare vilkårene som Stortingets brede flertall – bompengentusiastene – har knyttet til bruk av bompenger, nemlig etterskuddsbetaling og nyttebegrep. Det er viktig at vi får forskrifter på plass, og da forskrifter som etterleves. Jeg håper jeg nå kan få et mer presist svar på når Stortinget får forskrifter om bruk av bompenger – for øvrig et uvesen, etter vårt syn.

Spørsmål nr. 2: Med denne utvidelsen av Tromsøpakke 2 vil bompengeperioden for innbyggerne i Tromsø – drivstoffavgift er en form for bompenger – være 24 år. Synes statsråden det er rimelig at innbyggerne i Tromsø må betale ekstra i 24 år for å få et tjenlig veinett, der riksveier inngår.

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:39:50]: Når det gjeld forskrifter om bompengar, har me pr. i dag fleire saker i ESA. Me har fleire direktiv som skal tolkast og implementerast i norsk regelverk. Det er ikkje minst det siste som har gjort at arbeidet har lege lite grann på vent. For når me no legg fram eit regelverk, bør det vere maksimalt oppdatert. Eg kan ikkje gje nokon dato for når saka kjem, men ho kjem til Stortinget. Så representanten får smørje seg med tolmod.

Om eg finn det rimeleg at Tromsø sin befolkning skal betale ekstraavgift i 24 år, er uvesentleg. Det som er vesentleg er at ein lokalt i Tromsø og i fylket er så samstemde i sitt ynskje om å få vidareføre denne pakken, og at ein ser nytten av han. Eg høyrer til eit parti som meiner at ein

lokalt veit best kva som høver seg lokalt, og eg lyttar til dei lokale styresmaktene i denne og i andre saker.

Jan Sahl (KrF) [10:41:01]: Kristelig Folkeparti støtter det som er lagt fram av Regjeringen her. Men når jeg leser proposisjonen noe mer grundig, forbauser det meg at man i Tromsø i løpet av disse årene ikke har avklart hvilke prosjekter som skal inn. Det som nå skjer, er at man utvider pakken til det den opprinnelig var. Da må man jo ha noen ideer om hvilke prosjekter det er som skal gjennomføres. Det går tydelig fram av proposisjonen at det har man ikke klart for seg i øyeblikket, men at man skal komme på banen med det etter hvert.

Mitt spørsmål er: Når det er såpass usikkert hvilke prosjekter som skal inn – Langnestunnelen er grei, men det øvrige står det lite om – kan vi da forvente at vi får spørsmål om en Tromsøpakke 3?

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:41:51]: Eg trur eg må gje det same svaret her som til den førre spørjaren. Tromsøpakke 1 og Tromsøpakke 2 var lokalt initierte og sette fram. Om ein i Tromsø bystyre og i Troms fylkeskommune vil finne det tenleg å søkje om ei ytterlegare forlenging, har statsråden inga meining om. Den diskusjonen får ein ta lokalt.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Ole-Anton Teigen (SV) [10:42:45]: Torsdag 22. februar er en gledens dag både for dem i Tromsø-området og for alle som vil prioritere satsing på miljøvennlig vegutbygging med sterkt fokus på gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og andre miljøtiltak. Rammene for samferdselssatsingen er nå mer enn doblet, fra 150 mill. kr til 366 mill. kr. Nesten all økning går til gang- og sykkelveger, miljø, kollektivtransport og trafikksikkerhet. Det skal brukes en kvart milliard kroner på dette.

Vegprosjektet Langnestunnelen, som snart vil bli ferdigstilt, vil øke framkommeligheten i trafikken og dessuten ha viktige miljøeffekter. I sum er dette et godt prosjekt. I tillegg vil jeg bare slutte meg til det representanten Langeland sa i sitt innlegg.

Dersom jeg får lov til å være litt personlig: Jeg har fra 23. mai i fjor vært fungerende vararepresentant, men skal i de første dagene av mars dra hjem og fortsette som småbruker og kommunal- og fylkespolitiker. Det er derfor mitt siste innlegg jeg nå holder fra denne talerstolen. Jeg må bare si at det har vært en fantastisk lærerik og spennende tid. Jeg har opplevd mer på ni måneder enn jeg har opplevd på mange år. Man sier at godt voksne menn ikke kan lære noe nytt. Det har disse månedene i hvert fall motbevist på det sterkeste.

For øvrig håper jeg at så mange som mulig av oss kan reise til Tromsø og se hva vi har fått gjennom Tromsøpakke 1 og Tromsøpakke 2 med hensyn til et godt miljøprosjekt.

Jeg håper også at så mange som mulig av oss kan møtes i Tromsø om 11 år for å oppleve landsdelen og noen fantastiske vinterdager sammen med verdens idrettsungdom. Noen av oss vil ha andre roller de dagene enn det vi har i dag. Vi vil ha blitt 11 år eldre, men vi skal tilrettelegge for alle, også for dem som dessverre må bruke rullator for å komme seg mellom idrettsarenaene og på kulturarrangementene i Tromsø.

Takk.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [10:45:05]: Dette er en merkedag for Tromsø kommune. Etter mange års kamp viderefører vi endelig Tromsøpakke 2, noe som betyr at unger i barnehager, skolebarn, syklistene og de mange som beveger seg til fots i Tromsø, nå vil få et mye bedre og sikrere trafikktilbud. Nok en gang viser den rød-grønne regjeringen at vi holder hva vi lover. Vi satser på miljø, vi satser på trafikksikkerhet.

Jeg var medlem i Tromsø kommunestyre da det høsten 2003 slo ned som en bombe på rådhuset at daværende regjering, ved samferdselsminister Skogsholm fra Venstre, med et pennestrøk avvirket ordningen med Tromsøpakke 2 helt.

Landets mest effektive innkrevingsordning, med administrasjonskostnader på under 1 pst, ble dermed gitt på båten. Senere fikk vi aller nådigst lov til å holde på i fire år, men med påholden penn – Langnestunnelen skulle tas først. Tromsøpakke 2, som denne gangen skulle fokusere på de myke trafikkantene, ble dermed snudd til en hardtrafikkpakke av dimensjoner. Denne stansen må først og fremst miljøpartiet Venstre ta hovedansvaret for, men det var en samlet regjering, inkludert Høyre og Kristelig Folkeparti, som stod bak.

Det har vært et helt nødvendig slit å få pakken tilbake. Jeg må si at det er litt merkelig å høre på representanter fra Venstre og Kristelig Folkeparti som i debatten i dag fokuserer på den lokale oppslutningen og lokaldemokratiet i Tromsø. Hvorfor betydde ikke dette noe? Hvorfor betydde ikke Venstres og Kristelig Folkepartis lokale partifellers syn noe da de kuttet ordningen med fire år?

Nå er Tromsøpakke 2 utvidet med de nødvendige fire år, og dermed sikrer vi at viktige trafikksikkerhetstiltak vil bli satt i verk. De farligste strekningene rundt barne-skolene er nå i ferd med å bli utbedret, og en større utbygging av fortau, gang- og sykkelstier er i ferd med å komme i gang.

Nå leverer Regjeringen. For alle oss som bor i Tromsø, som har unger der, som er glad i byen, er dette en god dag. Dessuten legger vi med dette også et enda bedre grunnlag for Tromsø-OL i 2018, hvor nettopp miljø skal stå i høysetet.

Per Sandberg (FrP) [10:47:28] (komiteens leder): Når man lytter til debatten, også til det siste innlegget, fra representanten Bjørnflaten, skulle man tro at det var et være eller ikke være: Hvis man ikke vedtar å videreføre denne avgiften i Tromsø, blir det ingen infrastruktur. For meg er det direkte utpressing overfor de lokale og regionale politikerne.

Alle i denne sal er tilhengere av disse tiltakene som ligger i Tromsøpakke 2. Det som er forskjellen, er at noen partier ønsker å finansiere dem gjennom den som har ansvar for å finansiere dem, nemlig staten. Det dreier seg om statlige veier. Da er det litt merkelig å høre på de representantene som kommer fra den rød-grønne regjeringen, som sier at her leverer Regjeringen. Regjeringen leverer ingenting. Det er en avgift. Det er bilistene, innbyggerne i Tromsø, som må betale. Regjeringen leverer jo ingenting. Det er veldig enkelt å si at man leverer når man tyner bilistene for enda mer penger, og så bygger.

Så synes jeg det er litt merkelig når statsråden nærmest sier at hun ikke bryr seg, for dette er et lokalt initiativ. Prinsippet om bompenger blir vridd opp ned på her. Til vanlig har de som er bompengetilhengere, iallfall et prinsipp om at man skal ha etterskuddsbetaling. Her går man over til forskuddsbetaling.

Det andre som vedrører staten vesentlig, er prioriteringene i Nasjonal transportplan, som også blir vridd opp ned på. Det burde Regjeringen være opptatt av, ikke minst statsråden.

Det tredje er at dette er statlige veier. Det er staten, regjering og storting, som har ansvaret for dem.

Når det er sagt, er det altså slik at jeg finner veldig mye positivt med prinsippet i Tromsøpakke 2. Hvis vi kunne stått her i dag og diskutert dette prinsippet for hele landet, nemlig at forurensere skal betale, at vi hadde lagt alle avgifter eventuelt på drivstoffet til alle som kjører biler i Norge, og øremerket disse avgiftene til å bygge infrastruktur, da hadde det blitt en helt annen sak. Det tror jeg hadde vært en interessant diskusjon, for da hadde det blitt riktig som representanten Langeland sa: Da hadde det blitt forurensere som betaler, ut fra hvor mye man belaster veinettet, og hvor mye man forurensere og slipper ut, men det er jo ikke det vi diskuterer her. Vi diskuterer om en del av Norges befolkning skal pålegges en ekstra avgift. Det hadde vært interessant å diskutere innføring av det prinsippet for hele landet. Da kunne vi ha kommet fram til noe.

Så er det slik at gode løsninger for miljøet er knyttet til diskusjonen om å fornye bilparken vår og å få gode veier. Vi har verdens mest miljøfiendtlige veier, og vi har verdens mest miljøfiendtlige biler. Jeg ønsker mer fokusering på det også, noe som er totalt fraværende i denne debatten.

Torstein Rudihagen (A) [10:50:52]: Som statsråden sa, var dette eit lokalt initiativ frå Tromsø kommune og Troms fylkeskommune. Eg synest faktisk at det er eit veldig fornuftig initiativ. Det må vere fornuftige folk der oppe. Kven som er best til å arrangere OL, som Langeland var innom, skal ikkje eg uttale meg om. Det er mange andre gode søkjarar, og det er ikkje sikkert at det er alt som den raud-grøne alliansen er like einig om. Eg synest at vi skal late det vere opp til Norges Idrettsforbund å sjå på kven som er best kvalifisert i så måte.

Eg sa det var eit fornuftig initiativ. Folk der oppe er truleg pragmatiske, og dei skal vere glade for at det òg er eit fleirtal på Stortinget som ønskjer å få gjort noko, som øn-

skjer å få til løysingar. Det er her eg merkar eit klart skilje mellom Framstegspartiet og dei andre partia. Ja, det er riktig som Halleraker sjølv sa, at han hadde eit veldig negativt innlegg, men han er i alle fall så pragmatisk at han vil prøve å få til noko for innbyggjarane i Tromsø, og seier at dette er ei løysing som gir opning for det.

Det er klart at om ein spør folk om dei vil betale skatt, eller om dei vil betale bompengar, så er svaret nærliggjande nei, omtrent som dei svara i Tønsberg, der dei har ein Framstegsparti-ordførar. Det dei meinte, var nettopp det som Per Sandberg var innom, at dei skulle få veg gjennom Tønsberg likevel. Resultatet er jo at dei sit der og ikkje har noka løysing på det. Det er jo det som hadde blitt problemet dersom Framstegspartiet hadde hatt eit fleirtal her, at da hadde ein sete utan løysing.

Det viser seg likevel at Framstegspartiet òg blir tvinga til å vere med på å finne løysingar. I Oslo t.d. opnar Framstegspartiet for å vere med på ei bompengefinansiering, ei brukarfinansiering, nettopp for at alternativet er å ikkje få det til. Berre det at vi skal gjennomføre det som ligg i handlingsplanen i Norsk transportplan, ville ha kosta staten 21 milliardar kr ekstra dersom vi ikkje skulle ha hatt bompengefinansieringa. Eg seier rett ut at da hadde vi aldri greidd å kome i mål att og fått gjennomført dei prosjekta som ligg der. Eg trur at befolkninga i Troms skal vere glad for at det er eit stortingsfleirtal som prøver å finne løysingar.

Så blir det hevda – og det var ei fornærming – at vi har vore litt harde med Framstegspartiets merknad, men når Framstegspartiet kjem med klare påstandar om at det er brot på profilen i veglova, og at det nærast er ei bompengereinskjeving utan styring, så er det klart at vi må svare på det litt i same tonen. Her er vi på trygg grunn når det gjeld tolkinga av veglova. Eg er heilt sikker på at departementet har minst like stor evne til å tolke kva moglegheter som ligg i veglova, som det Framstegspartiet har.

Borghild Tenden (V) [10:54:13]: Bare kort til representanten Bjørnflaten.

Hadde representanten fulgt litt bedre med i Jan Sahls innlegg, så hadde hun kunnet spart seg deler av innlegget sitt.

Venstre er glad for det initiativet lokalt om å fortsette prøveordningen, derfor støtter vi det også sentralt.

Statsråd Liv Signe Navarsete [10:54:53]: Etter som me òg i denne debatten har sett dei reine og ranke i Framstegspartiet som er mot bompengar, så fortener det ein liten kommentar.

Eg skal seinare i dag ha møte med Peter N. Myhre om Oslo-pakke 3. Eg har her problem med å sjå forskjell på Oslo og Tromsø. I Oslo ynskjer ein lokalt, med Framstegspartiet i førarsetet, bompengar – dei ynskjer til og med at ein skal omdefinera lovverket slik at me òg kan bruka det til drift på kollektivområdet. I Tromsø er det å ha kollektivtankegang og gang- og sykkelveggar tydelegvis fy, fy. Som sagt, eg greier ikkje å sjå annan forskjell enn at i Tromsø har ikkje Framstegspartiet avgjerande innverknad, men det har ein altså i Oslo.

Det heiter at den Gud gjev eit embete, gjev han også forstand. Eg vil skrive det om til at den Gud gjev ansvar, gjev han også forstand. For der Framstegspartiet får ansvar, går dei frå å vere imot bompengar til å vere for bompengar. Der dei er i mindretal og ikkje kan påverke resultatet, der er dei reine og ranke imot. Og kva gjorde så Framstegspartiet for å sikre midlar til veg då dei hadde makt i førre periode? Det var lite og inkje. Det var viktigare med avgifter på campingvogner og dess like i budsjettforliket. Ergo ville dei vegane aldri vorte bygde. Det meiner eg det er rett å påpeike for folk som låner øyre til Framstegspartiet sin retorikk om bompengar.

Bård Hoksrud (FrP) [10:56:50]: Det er tydelig at regjeringsrepresentanten her har et stort behov for å forsøke å dra debatten bort fra det dette egentlig dreier seg om.

Jeg vil starte med statsrådets forrige innlegg, hvor hun sier at Fremskrittspartiet i Oslo støtter opp om bompengene innkreving. Det er feil. Oslo Fremskrittsparti stemte i bystyret mot å innføre den ordningen, men man styrer altså sammen med et flertall. Man må forholde seg til flertallet i bystyret og følge opp det i et mindretallsbyråd.

Jeg hørte representanten Bjørnflaten og representanten Rudihagen si i dag – og jeg har også lest pressemeldingen fra samferdselsministeren når det gjelder dette med finansiering – at man tar ansvar for veiene i dette landet. Jeg synes det er rimelig spesielt at man sier at denne regjeringen tar ansvar, når bilistene skal betale 100 pst., f.eks. som for E18 Larvik–Sandefjord i Vestfold. De sier at vi rydder opp, vi gjør noe, og vi gjennomfører, men det er jo bilistene som gjennomfører. Det er bilistene som betaler hele regningen, ikke denne regjeringen. Denne regjeringen påstår at den tar historiske løft, men disse historiske løftene er at den krever inn mer bompenger enn det den bruker av statlige midler til riksveginvesteringer. Jeg synes derfor at man i denne debatten her bør si at bilistene er de som sørger for at man kan ta en del av disse grepene. Slik er det jo også med Tromsøpakke 2. Det er bilistene som skal betale hele mora. Denne regjeringen prøver å framstille det som om det er Regjeringen som tar grep, men det er bilistene som gjør det. Det er bilistene som tar hele regningen.

Arne Sortevik (FrP) [10:58:45]: Det er ofte slik at omme politiske tær gir høye politiske smerterop når noen treffer tærne. Det er refleksjonen etter å ha hørt på noen innlegg her.

Først til statsråden: I perioden 2001–2005 var det vel slik at Senterpartiet fikk heller lite til på vei. Det er vel også slik at Fremskrittspartiet fikk til omtrent det samme og kanskje litt mer enn det Arbeiderpartiet fikk til, da de hadde budsjettavtale med forrige regjering, som var en mindretallsregjering. Hvis man skal skryte på seg noe, så får man iallfall være rimelig riktig.

Når jeg hører på representanten Rudihagen: Hva er alternativet til bompenger? Det er fremstilt som ingenting. Det er jo selvfølgelig fullstendig feil. Men det er ikke rart at det kommer fra en representant fra Arbeiderpartiet, og

ikke minst fra representanten Rudihagen, som har hatt prosjektfinansiering som sitt hovederend både før valgkampen, i valgkampen og etter valgkampen i 2005, altså prosjektfinansiering som alternativ til en offentlig/privat arbeidsdeling når det gjelder bygging av veier.

Den løsningen som ble markedsført av Arbeiderpartiet – og av representanten Rudihagen – som det store alternativet, og som skulle gi veibyggingen i Norge et løft, er blitt ettertrykkelig avlyst av Regjeringen og, ikke minst, av Finansdepartementet og finansministeren.

Det finnes selvfølgelig alternativer. Først og fremst må vi se oss rundt. Vi har nordiske naboer som faktisk klarer å bygge et godt veinett – uten å ha oljerikdom «å slite med», uten å belemre innbyggerne med all verdens slags ekstra avgifter og, fremfor alt, uten bompenger. Så det er et alternativ.

Hovedalternativet har mange varianter. Først og fremst må vi begynne å behandle veibygging som investering. Regjeringen tvivholder på at man skal se veibygging innenfor rammen av ettårige budsjetter, at man skal behandle investering i veier som varer i 50 år som om det skulle være utgifter vi spiser opp i løpet av tolv måneder. Det er å snu tingene fullstendig hodet.

Et av grepene for å få fart på veibygging i Norge – uten å gå i innbyggernes lommer ved å innkreve stadig mer bompenger – er å begynne å behandle investering i veinettet som det det er, nemlig investering.

Regjeringens historiske løft innenfor veisektoren er så langt en historisk kraftig økning i bompengefinansiering. Man sender altså regningen til andre – og tar æren for effekten. Det er å gjøre opp regning uten vert – og attpåtil skryte av det.

Per Sandberg (FrP) [11:01:52]: Årsaken til at jeg måtte be om ordet, var faktisk statsrådets frekthet. Når regjeringsmedlemmer fra Stortingets talerstol direkte beskylder opposisjonen for å være dum, da reagerer jeg.

Vi kan gjerne ta en diskusjon om historien, men Senterpartiet har gjennom flere år vekselvis sittet i regjering. Fortsatt er situasjonen slik at bare 5 pst. av stamveiene våre har akseptabel standard. Senterpartiet har en vesentlig del av ansvaret her. Fortsatt omkommer årlig mellom 200 og 300 mennesker i trafikken på norske veier fordi veistandarden er av en så dårlig karakter. Senterpartiet, som vekselvis har sittet i regjering – og har hatt samferdselsstatsråden – har en vesentlig del av dette ansvaret. Og så tillater statsråden fra Senterpartiet seg å stille på talerstolen i Stortinget i dag og kalle opposisjonen dum!

Vi tar det ansvaret som er nedfelt i norsk lov, nemlig at staten skal finansiere infrastrukturen i dette landet, mens Senterpartiet flyr raskere og raskere bort fra dette ansvaret – og fra det det i sine programerklæringer har lovt velgerne.

Dette synes jeg statsråden skal holde seg for god til. Hun bør nærmest beklage disse beskyldningene overfor opposisjonen. Man kan ikke gå til angrep på Stortingets største opposisjonsparti og betrakte det som mindre begavet fordi det forholder seg til norsk lov og til de lovnadene som det gav velgerne da det var valgkamp.

(Sandberg)

Heldigvis er det slik – og det stoler jeg fullt og helt på – at det er velgerne ved valg, både i 2007 og i 2009, som skal avgjøre hvem som har den beste forstanden. Jeg er helt sikker på – selv om både statsråden og de andre representantene for Regjeringen gang på gang påpeker, og har som eneste argument, at dette er et lokalt initiativ – at det vil vise seg i 2007 og i 2009.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:04:56]: Fyrst av alt, til siste talar: Unnskyld! Dersom eg har sagt at opposisjonen er dum, trekkjer eg tilbake alt av det.

Eg sa ikkje det – eg prøvde meg med ei litt humoristisk omskriving av eit sitat og trudde det kunne verte teke imot på ein humoristisk måte. Det skjønner eg ikkje gjekk. Dersom det vart teke på høgste alvor, vil eg sjølv sagt seie at i Framstegspartiet er dei slett ikkje dumme – dei er tvert imot svært så lure.

Når eg – med rette – seier at me har gjort eit historisk lyft, har me faktisk det. Me innfrir Nasjonal transportplan. Det har ikkje skjedd før. Me har auka løyvingane til samferdsel – til drift, til vedlikehald og til investering – på eit vis som inga anna regjering har gjort før oss. Og det må me faktisk ha lov til å vere stolte av.

Den førre regjeringa sat på Framstegspartiet sin nåde. Ergo hadde Framstegspartiet ei heilt anna makt. Og det viste seg òg: I dei forlika som Framstegspartiet inngjekk med regjeringa i førre periode, vart det flytta på mange milliardar kroner. Det skulle berre mangle – det er jo den gevinsten ein får når ein sit i ein avgjerande posisjon og kan bestemme om regjeringa skal få fortsetje eller ikkje. Og det er høveleg – når me høyrer kor høg sigarføring Framstegspartiet har i debattane – å kikke på kor mange av dei milliardane som kom vegbygginga til del. Eg meiner det er reelt.

Veljarane er heller ikkje dumme – korkje Framstegspartiet eller veljarane er dumme. Då er det viktig at dei får korrekt informasjon. Det er viktig at veljarane ser kva dei ulike partia gjer når dei er i posisjon til å få gjort noko, og kva dei gjer når dei er i ein posisjon der dei ikkje får innverknad. Det var det eg prøvde å påvise i det førre innlegget mitt. Både eg og mange med meg har eit stort ansvar for å opplyse veljarane om det, slik at debatten ikkje berre vert støy, men ein faktadebatt om kva dei ulike partia gjer i ulike posisjonar.

Ja, samferdselsministeren er frå Senterpartiet. Me regjerer i lag med SV og Arbeidarpartiet. Me er tre parti som gjennom Soria-Moria-erklæringa har forplikta oss til eit lyft som – anten ein likar det eller ikkje – faktisk er historisk. Og me innfrir. Det var mange som før budsjettet i fjor fleipå med at det ikkje kom til å skje, men det gjorde altså det. Då meiner eg at me må ha rett til å seie at me leverer det me har lovt.

Ja, me følgjer opp mange lokale ynske om bompengar, men alternativet ville altså ha vore, viss me kikkar litt tilbake, at dei pengane aldri ville ha kome på bana. Eg trur at når alt kjem til alt, vil dei som skal køyre langs vegane våre, vere glade for at vegen vert bygd, sjølv om dei må betale bompengar.

Tor-Arne Strøm (A) [11:08:12]: Oslo Fremskrittsparti og Peter N. Myhre står det respekt av. De har sett muligheten som ligger i Oslopakke 3, for å få en løsning på de trafikkproblemene som vi strir med. Jeg synes de har stått oppreist og har sett mulighetene med bompengefinansiering.

Når det gjelder Per Sandberg og Fremskrittspartiet, forundrer det meg egentlig ikke at de har løsninger på det meste. Jeg synes det er ganske rart – hvis man går litt tilbake i tid, til de årene de var et støtteparti for Bondevik II-regjeringen – at de ikke klarte å gjøre noe som helst når det gjelder samferdsel. Det gikk én vei: Det gikk nedover og hjem. Man greide ikke å oppfylle forpliktelsene i forhold til Nasjonal transportplan. Det har vitterlig denne regjeringen startet på. Jeg synes egentlig man skulle være så edruelig at man tar det inn over seg og innrømmer at det går framover, for det gjør faktisk det. Tallene lyver ikke.

Det gikk nedover med kommuneøkonomien, og det gikk nedover med samferdselssektoren – to store satsingsområder som denne regjeringen har tatt tak i. Når det gjelder mitt eget fylke, Nordland, fikk man et pluss på 44 mill. kr ved kommuneoppjøret. Der har man satt i verk tiltak for å gjøre noe med fylkesveiene. Jeg synes i hvert fall man burde innrømme dette og si at det går framover. Man kan selvfølgelig diskutere dette og si at det ikke er nok – for ja, det er formidable utfordringer vi har.

Så er det en ting til som jeg synes er rart. Når Fremskrittspartiet sier at de er partiet for folk flest, hvorfor er det da slik at man går imot de lokale initiativene som kommer? Folk er opptatt av gode løsninger. Folk har vært opptatt av Tromsøpakke 2. Som jeg sa i mitt tidligere innlegg, var jeg i Tromsø og fikk tilbakemelding på at dette var gode løsninger – man kunne i hvert fall se framover og få et bedre kollektivtilbud, og ikke minst også få et bedre tilbud for myke trafikanter. Det er positivt at det skjer. Da synes jeg det er rart at Fremskrittspartiet nesten harselerer med de ordninger – og løsninger – som denne regjeringen har satt i gang.

Torstein Rudihagen (A) [11:10:52]: Denne saka starta med at vi skulle prøve å finne ei fornuftig løysing, som eg sa i eit tidlegare innlegg, for befolkninga i Troms – for å løyse dei trafikale utfordringane og transportutfordringane dei har i det området. Det har heldigvis eit fleirtal på Stortinget slutta seg til.

Framstegspartiet har nytta denne anledninga til å gjere dette til ein meir generell bompengedebatt – det er greitt nok, det – og det blir òg ein debatt om vegsatsing. Sidan Per Sandberg endå ein gong tek opp talet på drepne i vegtrafikken, og nærmast viser til at fleirtalet her har ansvaret for det som har skjedd, må eg prøve å nysansere dette litt. For talet på drepne i vegtrafikken no er halvparten av talet på drepne i 1970, trass i at vegtrafikken er tre-fire gonger større. Det viser at dei mange tiltaka gjennom både Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, opplæringsorganisasjonar og andre har gitt resultat.

Samtidig er eg einig i at betre vegar vil føre til større sikkerheit. Det som er litt underleg, er at Framstegspartiet, då dei hadde sjansen, moglegheita, ikkje gjorde noko meir

på dette området. Ser ein på dei tre siste budsjettforlika som Framstegspartiet hadde med Bondevik-regjeringa, greidde ein totalt berre å auke med mellom 300 og 400 mill. kr til samferdselsformål. Det siste budsjettet som dei vedtok i hop med Bondevik-regjeringa i 2005, var på ca. 5,5 mill. kr til veginvesteringar. Går ein attende til 1991, leverte Kjell Opseth eit samferdselsbudsjett på mellom 7 og 8 milliardar kr til veginvesteringar – berre for å samanlikne med kva Framstegspartiet har greidd å få til.

Når det gjeld trafikksikkerheit, bør altså ikkje Framstegspartiet vere for kjepphøge. Dei bør vere litt meir aumjuke. Dei har når alt kjem til alt, mange gonger tatt til orde for høgare fartsgrenser, dei er imot prikkbelastning, og dei har ein liberal ruspolitikk, som kanskje i neste omgang òg kan føre til fleire trafikkkulykker. No sist sa dei klart frå at dei var imot gjennomsnittsmåling av fart. Dette er iallfall ikkje med på å auke trafikksikkerheita.

Øyvind Halleraker (H) [11:13:59]: Jeg skal ikke legge meg opp i polemikken mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet. Framskrittspartiet greier godt å forsvare seg selv, men jeg har lyst til å delta litt i historiebeskrivelsen.

En historisk satsing, blir det sagt fra de rød-grønne. Ja, det er en økning. Økningen i kroner over statsbudsjettet, fra revidert budsjett til statsbudsjettet for det året vi er inne i, er på 167 mill. kr. Resten av den store satsingen er det altså brukerne som betaler. Det syns jeg man skal være edruelig nok til å si. Det er altså en formidabel satsing på vei under denne regjering – som er brukerfinansiert. Og alle som er med i komiteen, vet at for de fleste prosjekter snakker vi om bortimot 80–90 pst. brukerfinansiering, for enkelte prosjekter sågar høyere.

Så sier man at NTP er oppfylt. Jeg tror det var representanten Strøm som svingte seg nokså høyt på det temaet. Nei, den er ikke det. Den er oppfylt akkurat i år, for året 2007, men det mangler fortsatt 600 mill. kr på veg og 1 milliard kr på jernbane. Så får vi se hvordan det etterslepet blir dekket inn framover. Det skal det bli spennende å se. Regjeringen har selvsagt mulighet til det, men så langt er altså ikke NTP oppfylt.

Så er man en sving innom Bondevik II-regjeringen. Ja, Bondevik II hadde en realistisk målsetting om hva man kunne greie, både med hensyn til å investere i vegsektoren og med hensyn til å få landet så å si på fote igjen. Derfor la man fram Sem-erklæringen, som var nokså nøktern i forhold til hvordan man skulle satse framover. Og det man lovt i Sem-erklæringen, oppfylte man. Det var pluss 600 mill. kr på veg. Og regner man inn OPS-prosjektet i Sør-Trøndelag, som selvsagt også er et vegprosjekt, oppfylte man Sem-erklæringen.

For kollektivtrafikk, derimot, var ambisjonen 2,5 milliarder kr i pluss. Der ble resultatet 4 milliarder kr. Samlet sett økte altså Bondevik-regjeringen midlene til vegtrafikk og kollektivsatsing i Norge kraftig.

E i r i n F a l d e t hadde her overtatt presidentplassen.

Siv Jensen (FrP) [11:17:03]: Jeg har sittet og fulgt denne debatten. Jeg fikk behov for å delta rett og slett fordi jeg synes at stortingsrepresentanter og statsråder bør være etterrettelige når de deltar i en politisk debatt. Og så mye uetterrettelig som er sagt fra denne talerstolen i denne debatten, har jeg sjelden hørt.

For det første var ikke Fremskrittspartiet noe støtteparti for Bondevik II-regjeringen. Bondevik II-regjeringen gjorde det krystallklart at den var en uavhengig regjering som ville samarbeide med alle de daværende opposisjonspartier i Stortinget – og det vekslet mellom Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet, alt ettersom sakene som ble behandlet. Det var sågar slik at Arbeiderpartiet inngikk budsjettforlik med den daværende Bondevik-regjeringen, i tillegg til at Fremskrittspartiet gjorde det.

Så snakker man om disse fantastiske lokale løsningene og de lokale initiativene som kommer i samferdselsspørsmål. Jeg synes at de rød-grønne, som går i spissen for denne type brukerfinansierte veiprosjekter, nå bør erkjenne hva det er som egentlig er tilfellet. Det som er tilfellet, er at de aller fleste kommunestyre og fylkesting rundt omkring i dette landet er kommet i en helt ufrivillig tvangssituasjon, fordi staten ikke tar sitt ansvar, fordi staten ikke bevilger tilstrekkelig med penger. Og fordi man har et ansvar for å sørge for at veistandarden i kommunene holder en noenlunde akseptabel standard, er det altså ingen grense for hva slags lokal kreativitet som kommer. Nå hørte jeg på innlegget til Torstein Rudihagen. Alle de tiltakene som Rudihagen ramset opp, er jo en direkte konsekvens av en svært elendig veistandard i Norge. Det er nettopp fordi vi har dårlig veistandard at man har kommet med massevis av virkemidler og tiltak for å sikre trafikantene bedre – tiltak som ville vært helt unødvendige hvis veistandarden var bedre, og hvis staten gjennom de siste 20, 30, 40, 50 årene hadde tatt sitt ansvar som veibygger istedenfor å løfte dette ansvaret over på bilistene og brukerne.

Ønsker man et brukerfinansiert trafikksystem, får man rendyrke det. Man kan ikke kreve inn avgifter i bøtter og spann fra brukerne for deretter å øke brukerfinansieringen gjennom både bompengefinansiering og nå – gjennom statsrådets nye initiativ overfor mange av de store byene – rushtidsavgift. Jeg synes statsråden skal redegjøre for hvorfor hun nå går ut og nærmest gir uttrykk for at det er dårlig gjort av mange av de store byene hvis de ikke innfører en rushtidsavgift – på toppen av allerede massevis av brukerfinansierte avgifter og ordninger som ingen brukere av veiene har bedt om å få. Jeg tror folk flest i rimelig grad vil være med på å finansiere, men alt må skje innenfor rimelighetens grenser. Her i landet betaler vi mye mer enn vi er i nærheten av å få tilbake. Og det er der denne debatten bør være. Da synes jeg også de rød-grønne partiene skal være ærlige nok til å si at de ikke vil bruke statlige penger på det; brukerne får betale.

Tor-Arne Strøm (A) [11:20:28]: Jeg skal fatte meg i korthet.

Først til representanten Halleraker. Hvis jeg var utydelig med hensyn til NTP, Nasjonal transportplan, mente jeg

2007-nivået. Men jeg sa at vi var godt i gang med å fylle opp etterslepet.

Så en liten visitt til representanten Siv Jensen. Jeg vet ikke om det blir så galt å kalle Fremskrittspartiet et støtteparti, når man er med og vedtar tre av fire budsjetter. Det er riktig at Arbeiderpartiet var med på å vedta ett av budsjettene til Bondevik II-regjeringen, men selv om en ikke synes det er helt på sin plass å si det, kommer representanten Strøm fortsatt til å gjenta at Fremskrittspartiet i sin tid var et støtteparti for Bondevik II-regjeringen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:21:23]: Sidan ein no skal vera etterretteleg, er det på sin plass å spørja om det er «etterretteleg» å seia at det er stortingsfleirtalet, alle unnateke Framstegspartiet, som har ansvaret for talet på drepne på norske vegar, som Framstegspartiet har sagt tidlegare i debatten. Er det ein etterretteleg måte å debattera på? Er det ikkje slik at òg Framstegspartiet har delteke i tre budsjett og ikkje fått noka særleg satsing på veg? Er det etterretteleg å frita seg sjølv for det ansvaret ein då har, dersom logikken til Sandberg stemmer?

Lat meg kommentera noko som har med politikk å gjera, ikkje berre med offerroller og slikt. Rushtidsavgifta blei nemnd. Eg synest statsråden i sitt brev burde ha vore endå meir presis her, for eg ønskjer rushtidsavgift i storbyområda. Men det som statsråden har bedt om, er å få initiativ frå lokalt hald når det gjeld dette. Og det er faktisk slik, berre for å vera etterretteleg i forhold til debatten om avgifter, at i Stockholm stemde folk flest for ei rush-tidsavgift fordi dei ønskjer mindre forureining, mindre klimagassutslepp og mindre støy frå trafikken – det var dei lei av. Desse sidene er òg interessante å diskutera.

Eg vil til slutt spørja i forhold til etterrettelegheit: Er det berre staten, Regjeringa og stortingsfleirtalet som ved budsjetta har ansvaret for alle trafikkulykker? Er det i det heile ikkje eit personleg ansvar med tanke på t.d. bruk av bilbelte, rusmiddel – ting som Framstegspartiet er liberale på – og fart? Eg lurte på om det – i lys av etterrettelegheit – var mogleg å få ei orientering om kva som eigentleg er «etterretteleg».

Presidenten: Presidenten vil minne om at vi nå faktisk behandlar en innstilling om Tromsøpakke 2.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:23:53]: Det var vel ikkje så uventa at denne debatten kom til å ta ei vending mot bompengar.

Fyrst til representanten Halleraker og Høgre: Auken frå Bondevik II-regjeringa til budsjettamma i dag er på 2,5 milliardar kr til samferdsel. Det er ramma – ikkje enkelttiltak – som er lyfta. Rett nok har me eit etterslep frå det fyrste året, då me hadde kort tid og greidde å lyfte noko, men ikkje nok, i forhold til det budsjettet som Bondevik-regjeringa la fram. Det arbeider me med å ta att.

Så til representanten Siv Jensen: Alle som følgde med på innsetjinga av Bondevik II-regjeringa – prosessen frå valet og fram til me fekk ei Bondevik II-regjering – sit vel ganske tydeleg igjen med inntrykket av representanten

Carl I. Hagen si betydelege rolle og Framstegspartiet si aktive rolle der, i tillegg til tre budsjettforlik. Derfor er det ikkje ueffent å seie det som veldig mange seier, og som representanten Strøm vil fortsetje med, registrerer eg, nemleg at Framstegspartiet var eit om ein ikkje kan bruke ordet støtteparti, så eit avgjerande parti for at Bondevik II-regjeringa vart innsett. Det trur eg ein må vere einig om. Eg trur historia vil gje meg rett i det.

Grunnen til at eg tok ordet, var ei direkte utfordring på vegprising frå representanten Siv Jensen. Det betyr nødvendigvis ikkje høgare avgifter. Vegprising betyr at ein differensierer avgifter i løpet av døgnet. Det kan altså verte mykje billegare, endåtil gratis, om ein ynskjer, i delar av døgnet. Men for å få bukt med dei aukande kø- og miljøproblema som me ser både her i denne byen og i andre byar – i Stavanger snakkar ein endåtil om infarkt i trafikken – er vegprising eit tiltak som har vist seg effektivt. I Stockholm t.d. har innbyggjarane gjennom folkerøysting vist at dei ynskjer å kome seg til jobb og barnehage når dei skal, utan å risikere å stå ein halv time eller ein time i kø. Aften Aften har dei siste dagane vist kva problem det fører til. Då vil ein heller ha ei slik ordning, men sjølvsagt følgd opp med ei stor satsing på kollektivtrafikk og jernbane, som denne regjeringa har initiert ved å doble investeringa på jernbane og infrastruktur med 50 pst. Me har òg nyss inngått ei avtale med NSB som vil auke kapasiteten nettopp i rushtida med inntil 15 pst. i løpet av ein fireårsperiode. Her er det ikkje anten-eller, her er det sjølvsagt eit både-og. Kollektivsatsinga må vere sterk. Det vil vere eit miljøtiltak, eit godt tiltak. Men eg har ikkje sagt at det skal påleggjast. Eg kjem ikkje til å påleggje det, men eg ynskjer ein dialog med dei store byane om det og andre tiltak som kan vere aktuelle å vurdere inn i neste nasjonale transportplan, som skal leggjast fram for Stortinget i desember 2008.

Siv Jensen (FrP) [11:27:19]: Statsråden må gjerne forsøke å bortforklare effekten av veiprising eller rush-tidsavgift. Faktum er at noen vil bli rammet av det, og det er de som ikke har noen alternativer til fleksibilitet, som ikke kan reise senere eller tidligere på jobben, og som er helt avhengige av å møte på jobb på et visst klokkeslett, gjerne når det er rushtid. Det er et stort flertall, og det er alltid dem som ender opp med å bli melkekyr, også i skattesystemet. Det er det store, brede flertallet som alltid blir melkekyr, fordi de ikke har noe alternativ. Det er et faktum.

Så til budsjett. Fremskrittspartiet vedstår seg alle de saker hvor vi stemte for forslag, enten direkte fremlagt av den daværende Bondevik-regjeringen, eller reforhandlet med Fremskrittspartiet. Vi vedstår oss alt det vi gjorde, men bare noen faktaopplysninger først: Det var ikke tre budsjettforlik, det var to. Skal man gjengi historien, får man gjøre det korrekt. Det var to budsjettforlik, fordi det kom en situasjon som overhodet ikke hadde noe med budsjettet å gjøre – og det bør representantene huske.

Gjennom de budsjettforlikene Fremskrittspartiet inngikk, ble det plussbetydelig på både på samferdsel, kommuneøkonomi og en del andre områder selv om det

de facto har blitt sagt det motsatte av representanter under denne debatten. Det var grunnleggende forutsetninger fra Fremskrittspartiets side for å kunne støtte disse budsjettene subsidiært, som vi også gjorde.

Så til samferdselsprosjekter. Fremskrittspartiet er prinsipielle motstandere av bompengefinansiering av veier, fordi vi mener det er et statlig ansvar. Men så er det også slik at man lokalt, som lokalpolitiker for Fremskrittspartiet – enten det er i Oslo eller andre steder – av og til ikke har noe valg fordi staten ikke sender de pengene, som staten har ansvar for å gjøre. I Oslo, f.eks., hvor Fremskrittspartiet og Høyre sitter i et mindretallsbyråd, påla et flertall i bystyret, som Fremskrittspartiet ikke var en del av, det sittende byråd en struktur de selv var mot. Det er et faktum. Da må man gjøre det beste ut av situasjonen, når man ikke opplever vilje fra denne sal til å ta sitt ansvar for å bedre veiene.

Og så til spørsmålet om antall drepte i trafikken: Det som er et faktum, er at antall dødsulykker – uhell og hendelser i trafikken, som stadig er økende – oppstår som en direkte konsekvens av en dårlig veistandard. Det er ikke fordi Hallgeir H. Langeland personlig ønsker å ta livet av folk, men fordi vi har en dårlig veistandard, som vi er nødt til å utbedre. Alternativet til å utbedre den er alle de klatetiltakene som man er i gang med, men som aldri kommer til å rette opp det som er hovedproblemet, nemlig dårlige veier og for smale veier. Det er der stortingsflertallet burde ta sitt ansvar.

Presidenten: Stortinget behandler fortsatt Tromsøpakke 2!

Torstein Rudihagen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, på inntil 1 minutt.

Torstein Rudihagen (A) [11:30:52]: Det skal bli spennende å sjå om Framstegspartiet kjem i ein fleirtalskonstellasjon med Høyre i neste periode. Da trur eg at dei må vere like pragmatiske som Framstegspartiet er i Byrådet i Oslo, dersom ein skal få til løysinger for dette landet.

Dersom det er tida for å rydde opp og vere etterretteleg, er jo det faktiske forholdet at Framstegspartiet stod bak tre av dei fire budsjetta som var i perioden – rett nok var det, som Siv Jensen sa, i ein pressa situasjon for å redde regjeringa. Det er eg einig i.

Arbeidarpartiet inngjekk eitt forlik. Det står vi ved, men samtidig sa jo Framstegspartiet da perioden starta, at dei var ein del av det parlamentariske grunnlaget. Hagen tvinga faktisk fram eit vedtak her i salen om at Framstegspartiet skulle vere ein del av det parlamentariske grunnlaget. Det kan dei ikkje rømme unna.

Så til Arne Sortevik, for han òg var litt etterretteleg og påstod at eg hadde prata om prosjektfinansiering før valet og i valkampen. Det er heller ikkje riktig. Når det gjeld prosjektfinansieringa, møtte ein fyrst på det i Soria Moria, og så har eg jobba det eg har kunna for å få rasjonell framdrift på prosjekt, og det står vi på enno.

Presidenten: Per Sandberg har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, på inntil 1 minutt.

Per Sandberg (FrP) [11:32:22]: Jeg skal være kort, det gjelder dette med ansvar. Når jeg påpeker hvem som har det største ansvaret, i særdeleshet Senterpartiet, er det fordi de har sittet i posisjon i forskjellige regjeringskonstellasjoner. Resultatet er at bare 5 pst. av stamveiene våre har en akseptabel standard. Vi har et etterslep når det gjelder vedlikehold på veiene våre, på 40–50 milliarder kr. Vi har et etterslep når det gjelder investering på stamveiene våre, på 230 milliarder kr. Der ligger ansvaret.

Så kan man si at med de tre forlikene vi hadde med Bondevik II, ligger noe av ansvaret på oss. Ja, vi erkjenner det. Vi var ikke noe fornøyde med Bondevik II i det hele tatt når det gjelder de forhandlingene vi hadde for å få på plass midler til samferdsel. Vi erkjenner det og har ikke noen problemer med det.

Så vil jeg gjerne få lov til å peke på dette med rushtid, for Stockholm dras jo fram. Her var det massiv tilslutning fra folk flest i Sverige – 51 pst. av folk i Stockholm *sentrum* stemte ja, men samtlige kommuner rundt omkring stemte nei. Nå opplever vi også i London massedemonstrasjoner i gatene fra folk flest som går imot rushtidsavgift. Hvorfor? Jo, fordi den sosialt blir skjev. Det rammer dem med lavere og midlere inntekter, mens de med fete lommebøker får veien alene.

Presidenten: Hallgeir H. Langeland har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:33:47]: Sidan det ikkje blei svart på om det som blei sagt frå Framstegspartiet, var etterretteleg, registrerer eg iallfall at Sandberg no tek det ansvaret som han la på oss andre. Dermed er han ein del av dei som har ansvaret, dersom ein bruker statistikk på den måten som Framstegspartiet gjorde når det gjeld talet på drepne.

Eg synest det er etterretteleg å seia at det einaste svaret for å få ned talet på ulykker er veg, veg, veg. Det finst mange svar på det spørsmålet. Det eine svaret går på sjåføren sjølv og dei tiltaka som ein gjer der med omsyn til rus, fart og anna. Men så er jo spørsmålet: Får ein meir trafikk på vegane, eller får ein mindre trafikk på vegane? Der er svara våre heilt forskjellige. Me ønskjer mindre trafikk i sentrale strøk, slik ein har prøvd ut i Stockholm, og så må me byggja ut vegane i distrikta. Det betyr jo at politikken vår vil føra til færre ulykker når me tek vekk transport i byområda. Så det er ikkje berre eitt svar på dette. Det er hovudpoenget med å prøva ut rushtidsavgifta.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 2073)

S a k n r . 2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Sponheim og Borghild Tenden om gjennomgang av personvernet i samferdselssektoren (Innst. S. nr. 122 (2006-2007), jf. Dokument nr. 8:9 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hvert parti og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen – innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Arne Sortevik (FrP) [11:36:05] (ordfører for saken): Innstillingen gjelder det representantforslaget som presidenten har omtalt. I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en bred gjennomgang av personvernproblematikken knyttet til overvåking og registrering i samferdselssektoren, og om at dette presenteres i en egen stortingsmelding.»

Komiteen understreker at spørsmål knyttet til overvåking og registrering i samferdselssektoren er viktige spørsmål, som det er på høy tid å få drøftet på bred basis, slik forslagsstillerne tar til orde for. Helautomatiske bomstasjoner på veianlegg, betalingsbrikke plassert i bil for betaling på vei og ferjer og annen transport, i parkeringsanlegg osv. gjør sporing mulig. Slike og liknende tiltak innenfor samferdselssektoren kan ses på som skritt i retning av et overvåkingssamfunn, der det vil være mulig å overvåke overalt og alltid – hvor vi kjører, når vi kjører, hvor fort vi kjører, og hvordan vi kjører. Retten til å kunne bevege seg fritt og uregistrert på norske veier er en viktig rett, og derfor bør tiltak som reduserer eller begrenser denne retten, diskuteres nøye.

Komiteen viser til St.meld. nr. 17 for 2006-2007, Eit informasjonssamfunn for alle, som er til behandling i komiteen, der det er foreslått å oppnevne en personvernkomisjon. Komiteen vil ellers vise til ytterligere drøftelser om personvern i samferdselssektoren ved behandlingen av den saken.

Komiteen har også merket seg samferdselsministerens kommentar til dette forslaget vi behandler her, i brev til komiteen datert 11. januar 2007, der det også henvises til at personvern vil bli behandlet i neste melding om Nasjonal transportplan, og at den såkalte samtykkeproposisjonen om EFC-direktiv – Electronic Fee Collection – vil bli lagt frem for Stortinget senere i vårsesjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at med varslede tiltak innenfor samferdselssektoren ikke så langt frem i tid, blir det ingen mulighet til å være anonym. Det gir mindre frihet for lovlidige borgere. Disse medlemmer legger til grunn at resultatet av kommisjonens arbeid, altså personvernkomisjonen, vil bli fulgt opp gjennom en melding til Stortinget. La meg på vegne av Fremskrittspartiet legge til at vi også legger til grunn at det ikke bør ta for lang tid.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Kristelig Folkeparti og Venstre, foreslår at dokumentet

vedlegges protokollen. Disse to partiene har sine egne merknader og eget forslag.

Fremskrittspartiet mener problemstillingen er viktig. Jeg viser til Datatilsynet, som er skeptisk til at stadig flere instanser i samfunnet ønsker tilgang til elektroniske opplysninger fra trafikken. Jeg siterer Datatilsynets direktør, Georg Apenes:

«Vi har valgt å oppheve retten til å bevege oss fritt og ukontrollert på norske veier. Men vi har ikke plaget Odels- og Lagting med spørsmålet.»

Fremskrittspartiet ønsker at Stortinget skal ha større oppmerksomhet omkring personvern generelt og omkring personvern i samferdselssektoren spesielt.

Alt høsten 2006 gav alle opposisjonspartiene uttrykk for at det var ønskelig med en bred drøftelse av slike spørsmål innenfor samferdselssektoren. Bakgrunnen var nettopp dette EU-direktivet som nå kommer, EFC, elektronisk betalingsdirektiv, og en forhåndstiltredelse av en avtale om at nye biler fra 2009 skal ha såkalte svarte bokser.

Fra Fremskrittspartiets side vil vi altså komme tilbake til debatten når St.meld. nr. 17 kommer. Vi har noen føringer som vi kort nevner nå: Retten til å være anonym, retten til å kreve sletting av elektroniske spor og krav om ikke-aktiv overvåking er viktig. Det er viktig at politiet og myndigheter har virkemidler de kan bruke i kampen mot terror og kriminalitet. Men om ønsket om å være anonym blir likestilt med at man har noe å skjule, betyr det i praksis at muligheten for å være anonym for hederlige personer blir redusert. Det bør ikke skje, og slett ikke uten debatt.

Torstein Rudihagen (A) [11:40:59]: Eg er veldig glad for at spørsmålet om personvern blir teke opp. Det er viktig å rette fokus mot det. Eg er heilt einig med saksordføraren i at personvern er eit viktig spørsmål. Derfor er det nødvendig at vi stadig diskuterer og veg opp mot kvarandre dei ulike omsyna som ein må ta her – t.d. den enkelte sin rett til å handle og bevege seg fritt, som ein sjølv vil, mot samfunnet sitt behov for å føre ein viss kontroll og straffeforfølgje enkelte personar.

Skal samfunnet ta det for gitt at enkeltindividet følgjer lova berre fordi det er ei lov, eller skal ein føre kontroll med at det skjer? Alle som har prøvd å følgje fartsgrensa konsekvent på norske vegar, har opplevd å bli forbikjørd og blinka på. Kontroll er dessverre nødvendig.

Skal vi kontrollere, må vi også tolerere at nokre lovlidige borgarar blir kontrollerte. Det er viktig at vi har tillit til den enkelte. Men held vi transport på veg opp mot eksempelvis fly, har vi ein enorm fridom på vegen. Ein kan setje seg i bil utan å melde frå eller registrere namnet, slik ein i praksis må gjere på fly. Som sagt er dette viktige debattar, men eg spør meg om dette kanskje ville høve betre som ein interpellasjon enn som eit Dokument nr. 8-forslag.

Som saksordføraren òg var innom, står komiteen overfor fleire saker i nær framtid, der vi skal diskutere personvern – m.a. i samband med St.meld. nr. 17, Eit informasjonssamfunn for alle, og samtykke om EU-direktivet om

elektronikk – E F Collection, EFC. St.meld. nr. 17 varslar òg at ein vil setje ned ein personvernkommissjon. Det er gledeleg at dette er noko Regjeringa no tek på alvor. Vi er òg nøgde med at statsråden i sitt brev til komiteen varslar at ho vil sjå nærare på problema med elektroniske brikker som ikkje gir anonymitet, og problema med ATK som tek bilde av uskyldige ved såkalla gjennomsnittsmåling. Der meiner vi at vi har funne ei god løysing i og med at desse bileta berre skal lagrast i få sekund, men det er greitt at vi får ein gjennomgang òg av det.

Det er mange personvernutfordringar i samferdselssektoren, men desse er ikkje heilt unike, så vi støttar opp om forslaget i St.meld. nr. 17 om ein kommissjon som ser alle sektorar i samfunnet i samanheng.

Jan Sahl (KrF) [11:43:58]: Det er mange måter å definere personvern på. Et viktig element er uansett enkeltmennesket og dets ukrenkelighet og krav på respekt fra andre mennesker. For Kristelig Folkeparti har det enkelte mennesket en uendelig verdi og ukrenkelige rettigheter. Dette er grunnleggende tenkning fra Kristelig Folkepartis side.

Det er et generelt trekk ved samfunnsutviklingen at det skjer stadig mer omfattende registrering og intensiv bruk av personopplysninger. Det gjelder alle samferdselssektorer. Formålene er som regel gode – det kan handle om alt fra økt effektivitet til bedre lønnsomhet, brukertilpasning, bedre folkehelse osv. Elektroniske spor blir dannet både i det elektroniske utstyret en selv bruker, f.eks. mobiltelefon, PC, bankautomater, og også i betydelig grad innenfor transportsektoren i bompengeselskapene. Opplysningene er sårbare for misbruk alt etter hvor godt de er sikret. Konsekvensene av elektroniske spor blir stadig mer utfordrende, også innenfor samferdselsområdet. Før kunne en være ganske sikker på at elektroniske spor ble slettet relativt raskt. Nå er lagringskapasiteten blitt så stor og billig at en ikke lenger kan regne med at opplysningene etter hvert forsvinner av seg selv.

Vi må imidlertid sikre at vi ikke gradvis bygger ned grunnleggende rettigheter i det godes tjeneste. Hensynet til grunnleggende rettigheter kan altså tilsi at en er restriktiv, selv om argumentene for å svekke personvernet kan virke sterke og legitime. Det er iallfall viktig å være bevisst. Vi står foran en rivende utvikling, en utvikling som kan komme i konflikt med personvernet og det enkelte menneskes integritet. Det er derfor på sin plass at vi tar vår egen sektor i nærmere øyesyn nå.

Vi har selvfølgelig merket oss at statsråden i svar til komiteen har vist til St.meld. nr. 17 for 2006-2007, som komiteen har til behandling nå, hvor en varslar at en vil nedsette en personvernkommissjon, at en vil utrede mulighetene for pseudonyme løsninger og sertifikat, og videre utrede anonyme betalingskort. Men Kristelig Folkeparti er allikevel av den oppfatningen at vi bør sette fokus på personvernet på vårt eget område nå. Kristelig Folkeparti støtter derfor Venstres forslag om å be Regjeringen komme med en egen melding med en bred gjennomgang av personvernproblematikken knyttet til overvåkning og registrering i samferdselssektoren.

Borghild Tenden (V) [11:47:15]: Et sterkt personvern har vært en viktig sak for Venstre i mange år. Personvern er en viktig del av enkeltmenneskets frihet, og uten en bevisst personvernpolitikk kan vi havne i et totalovervåket samfunn. Jeg vil takke saksordføreren for støtten han gav, selv om partiet hans valgte ikke å være med på selve forslaget.

Jeg må innrømme at jeg har blitt litt overrasket under prosessen i denne saken, da jeg registrerer at enkelte ikke ser problemet, eller lurer på hvem «de» er – «de» som ønsker å bruke innsamlede personopplysninger mot oss. I disse Se og Hør-tider kan det jo hende at noen har kommet på andre tanker.

Det er i mitt hode opplagt at faren for misbruk av personinformasjon øker når det samles inn personopplysninger på stadig nye felter. Samferdselssektoren er et slikt eksempel. Utviklingen på dette området skjer i en så stor fart at det er vanskelig for noen hver å henge med i svingene. Allerede i dag etterlater vi oss elektroniske spor hele tiden, og flere tiltak er på trappene. Å innføre en GPS-sender i hver bil vil unektelig gi en kjekk oversikt over hvor folk befinner seg. Mitt poeng er: Skal dette være obligatorisk, eller skal det fortsatt være en rett å kunne bevege seg anonymt med mindre man er mistenkt for et lovbrudd? Ønsker vi et samfunn der man får spørsmål som: Hva gjorde du egentlig, siden du ikke etterlot deg elektroniske spor? Vi i Venstre mener vi må ha en debatt om disse spørsmålene. Vår grunnholdning er at det fortsatt må være mulig å bevege seg anonymt.

Det er viktig for meg å presisere at Venstre ikke er motstandere av ny teknologi. Vi er ikke motstandere av teknologi som eksempelvis vil gjøre det enklere å betale for seg eller spore biler ved trafikkulykker. Venstre er opptatt av den enkeltes valgmulighet. Det er ikke alle som ønsker å etterlate seg spor overalt. Jeg håper flere her er enig i at det må være en legitim holdning i et liberalt demokrati. Det er når disse tiltakene blir obligatoriske, og vi ikke lenger kan velge å være anonyme, at vi i Venstre reagerer. Det er på dette grunnlaget vi har foreslått at Regjeringen foretar en gjennomgang av personvernproblematikken i samferdselssektoren.

Når personvernet blir satt opp mot andre gode hensikter, viser det seg at personvernet må vike. Jeg innrømmer at det er enklere å være personvernvennlig i teori enn i praksis. De aller fleste saker hvor personvern presses har jo gode hensikter, men det er nettopp derfor vi ønsker å reise debatten om hvor langt vi vil gå og hva slags samfunn vi vil ha.

Selv om personvern skal drøftes i Nasjonal transportplan og i samtykkeproposisjonen om EFC-direktivet, mener vi utfordringene i samferdselssektoren er så store at de fortjener en egen stortingsmelding. Vi setter imidlertid pris på at både Regjeringen og komiteen har gitt et signal om at de tar disse spørsmålene på alvor.

Med dette tar jeg opp mindretallsforslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Representanten Borghild Tenden har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:51:18]: Representantane Sponheim og Tenden ber i forslaget Regjerin- ga om å foreta ein brei gjennomgang av personproblema- tikken knytt til overvaking og registrering i samferdsels- sektoren, og om at dette vert presentert i ei eiga stortings- melding. Det vert spesielt referert til bruk av elektroniske brikker som betalingsmiddel i køyretøy.

Eg har registrert den sterke fokuseringa på personverns- spørsmål innanfor samferdselssektoren. Fokuset har spe- sielt vore knytt til innkrevjing av bompengar. Sjølv om det er fleire problemstillingar knytte til personvern i samferds- selssektoren, vil eg peike på at personvernproblematikk i stor grad er sektorovergripande. Eg meiner derfor at det vil vere mest gagnleg at ei eventuell stortingsmelding om personvern har ei sektorovergripande vinkling, og at per- sonvern i samferdselssektoren inngår som eit viktig punkt i ei slik melding.

Eg vil syne til at personvernspørsmålet er omtala i IKT-meldinga, dvs. St.meld. nr. 17 for 2006-2007, Eit in- formasjonssamfunn for alle. Ei avklaring med omsyn til om det skal leggjast fram ei slik sektorovergripande per- sonvernmelding må etter mi meining verte avklara gjen- nom Regjeringa si oppfølging av Stortingets behandling av St.meld. nr. 17.

Eg har i tillegg sett det som naturleg å gi personvern ei omtale i den komande samtykkeproposisjonen om EFC- direktivet – ein tek sikte på at proposisjonen vert lagt fram av utanriksministeren i løpet av våren. Eg meiner òg at personvern bør få omtale i neste melding om Nasjonal transportplan.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [11:53:13]: Til dette siste, nem- lig den bebudede og varslede EFC-proposisjonen, den så- kalte samtykkeproposisjonen, som nå kommer: Litt av det som skapte oppmerksomhet og sterkt engasjement høsten 2006, var et ganske langt og omfattende brev fra Datatilsynet til Samferdselsdepartementet knyttet nettopp til samtykkeproposisjonen.

Jeg vil bare kort sitere hva direktøren i Datatilsynet si- er:

«Med mindre det også vedtas begrensninger i over- våkingsmulighetene, vil implementeringen innebære et av de mest personverninnngripende tiltak som er plas- sert på den politiske dagsorden de 26 år Datatilsynet har eksistert.»

Jeg vil gjerne bli forsikret om at når man avslutter be- handlingen av samtykkeproposisjonen, har man hatt en god og fremfor alt bedre dialog med Datatilsynet enn det som kom til uttrykk i dette brevet av 10. oktober 2006 fra Datatilsynets leder til Samferdselsdepartementet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:54:25]: Det er in- gen tvil om at EFC-direktivet krev ei nøye oppfølging, og at det ligg vesentlege avveingar i det arbeidet som vert gjort.

Når det gjeld brevet frå Datatilsynet, vart det òg teke svært alvorleg i Samferdselsdepartementet. Eg har sjølv

delteke på møte der Datatilsynet sin leiar har vore til sta- des, og har sett til at dialogen har vorte betra. Attendemel- dingane til meg er at ein har hatt ein betre dialog, og at begge partar har innsett at ein er avhengig av den dialogen for å finne fram til ei løysing som er god for både trafikant- ar og samfunnet som heilskap.

Borghild Tenden (V) [11:55:24]: Regjeringen job- ber nå med å implementere et EU-direktiv som bl.a. om- handler bompengesystemer. I en automatisk bomstasjon blir alle kjøretøy som passerer, registrert, enten ved lesing av en AutoPASS-brikke eller ved videoregistrering.

Spørsmålet mitt er: Vil samferdselsministeren garante- re at det fortsatt skal være mulig å reise anonymt ved å sørge for at det legges opp til reelle sporfrie alternativer ved automatiske bomstasjoner, dvs. alternativer som ikke legger igjen elektroniske spor?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:56:06]: Ved utar- beidinga av ei stortingssak på dette området vert det òg ar- beidd med eit sporfritt alternativ. Det er det Vegdirektora- tet har ynskt, og det er det eg håpar at vi skal greie å få til. Eg er samd med representanten Tenden og Venstre i dei intensjonane ein har om at folk skal kunne reise utan å verte spora. Det gjeld òg andre delar av samfunnet, så vi må kanskje òg ha fokus på dette på andre delar av samfun- net.

Så svaret mitt er: Ja, det vert arbeidd med å finne eit sporfritt alternativ.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

Bård Hoksrud (FrP) [11:57:24]: Jeg synes det er viktige ting som har kommet fram, både fra represen- tan- ten Borghild Tenden og ikke minst fra statsråden. Jeg er helt enig i veldig mye av det begge har sagt, og jeg ser fram til debatten når vi kommer til St.meld. nr. 17, hvor dette med personvernet er et viktig tema.

Men jeg har lyst til å trekke fram et lite eksempel i for- hold til noe av det representanten Borghild Tenden var inne på. Det går på noen av de utfordringene vi vil stå overfor i tiden framover spesielt når det gjelder bompeng- er eller såkalte antennepunkter. Man skal altså begynne å sette opp antennepunkter langs veien, og for hver gang man kjører forbi et antennepunkt, blir dette registrert, og man får en regning i posten etterpå. Utfordringen med det er jo, hvis man strekker det veldig langt, at det neste kan være at politiet til slutt får oversendt disse registreringene fra bomselskapene, og på den måten kan de bare sende ut gebyrer i posten til bilistene fordi man har brukt for kort tid på å kjøre fra det ene antennepunktet til det andre. Det er klart at det er et ekstremtilfelle. Men de mulighetene som åpner seg her nå, er faktisk noe vi i framtiden vil være veldig bekymret over. Derfor tror jeg den debatten som kommer, er veldig viktig. Det er en debatt jeg regner med at det blir mye diskusjon om når vi kommer til St.meld. nr. 17.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2074)

S a k n r . 3

Interpellasjon fra representanten Øyvind Halleraker til samferdselsministeren:

«Rapporten FNs klimapanel nylig har fremlagt, gir grunn til en langt mer offensiv miljøpolitikk. Transportsektoren slipper ut store mengder CO₂ og er storbruker av energi. Nasjonal transportplan omhandler alle transportbærere, men bærer lite preg av en avveining mellom disse i et utslipps- og miljøperspektiv. Det er tid for en sterkere samordning av vår samferdselssatsing. I lys av dette er det lite tilfredsstillende at Jernbaneverket og Avinor har fremlagt langtidsplaner frem mot 2040 som ikke beskriver gjensidig avhengige scenarioer som f.eks. ved at Stortinget vedtar utbygging av høyhastighetsjernbane i Norge, som Den sørnorske høyhastighetsringen.

Hva vil statsråden gjøre for at transportetatens videre planlegging og arbeid med neste Nasjonal transportplan legger til grunn en politisk erkjennelse av et behov for et sterkt og tydelig miljø- og samordningsperspektiv?»

Øyvind Halleraker (H) [12:00:39]: Nasjonal transportplan i den form vi kjenner den i dag, ble utviklet på 1990-tallet og avløste bl.a. Norsk veg- og vegtrafikkplan og Norsk jernbaneplan. Hensikten med omleggingen var å fremme Stortingets mulighet til overordnet og langsiktig strategisk tenkning med mer vekt på mål–middel–tenkning. Man ønsket også en større langsiktighet inn i den politiske tenkningen, og man ønsket å bidra til at den politiske styringen av transportsektoren i større grad skulle fokusere på mål og virkninger og i mindre grad på enkeltprosjekter. Dette i seg selv er en ambisiøs målsetting for et storting som alltid har vært glad i å debattere enkeltprosjekter, og hvor geografiske preferanser stort sett er ganske synlige. Men ambisjonsnivået var det altså ingenting å si på.

Det nye var også at det skulle gjøres virkningsberegninger av den anbefalte strategien og alternative innretninger på sentrale måleparametere som miljø, trafiksikkerhet, transportkostnader og samfunnsøkonomisk nytte. Jeg vet at daværende leder av samferdselskomiteen, Oddvard Nilsen fra Høyre, var opptatt av dette, som de andre i komiteen. Mitt inntrykk er altså at så vel regjering som storting gikk til dette arbeidet med gode intensjoner og forutsetninger.

I en rapport fra TØI, Styring, delegering og innflytelse? Om Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, foretar man også en historisk analyse. Her går det fram at under stortingsbehandlingen våren 2001 av den første NTP, for 2002–2011, etterlyste en samlet komite nettopp virkningsberegninger som kunne være sammenlignbare på tvers av transportformene. Komiteen var opptatt av helhet i transportpolitikken, og mente det manglet et godt nok faggrunnlag til å kunne foreta omdisponeringer mellom investeringsprogrammene og de ulike

transportformene på en informert måte. Denne tendensen var tydelig også ved siste rullering av NTP i 2005. Enkelte gikk så langt som til å si at de ikke hadde tillit til virkningsberegningene som skal være styrende ved gjennomføringen av NTP.

Ovennevnte TØI-rapport er meget interessant lesning. Den avslører at uavhengig av regjeringskonstellasjoner er NTP ikke blitt det som var intensjonen – å være et mål- og styringsverktøy for å hjelpe oss som fagpolitikere til å konsentrere oss om de store linjene i transportpolitikken.

Jeg syns derfor det var viktig å dra opp dette bakteppet for noe av intensjonen bak min interpellasjon. Dette er kanskje den største planprosess som foregår i kongeriket, og da er det viktig at det skjer på en måte som er tilfredsstillende, og etter de intensjoner som storting og regjering har hatt.

I de senere år har miljøperspektivet forsterket seg som interessefelt også i transportpolitikken, og kanskje spesielt de store utfordringene vi har når det gjelder CO₂-utslipp og forurensning. FNs klimapanel er krystallklare i sin siste rapport, og bare de som er fascinert av gambling med høy innsats og stor fallhøyde, kan unnlate å ta dette med det største alvor. I denne sammenheng dreier det seg om det viktigste parameter vi har for livet på jorda, klimautviklingen. Her på berget har vårt eget lavslippsutvalg lagt fram sin tilråding, som konkluderer med to tredjedels reduksjon av CO₂-gasser innen 2050.

For transportsektoren er utfordringene store, fordi den skal bidra med så mye som en tredjedel av de samlede reduksjoner, eller 15 millioner tonn CO₂, for å nå den såkalte lavutslippsplanen som er beskrevet i rapporten fra utvalget.

Jeg er selvsagt klar over at problemstillingen ikke er ny, men alvoret ved at all tvil er satt til side, betyr at vi i alle fall må legge et føre var-prinsipp til grunn for vår politikk.

Høyre har tatt til orde for at våre ambisjoner må være minst like høye som i EU. Det er ingen liten ambisjon, men samtidig vet vi at som verdens rikeste land har vi også større muligheter enn mange andre.

For transportsektoren er det mange spennende avveininger som kan gjøres, men det viktigste i denne omgang er å bringe klarhet i – så langt det er mulig – de enkelte tiltak og politiske prioriteringer og resultater, og selvsagt hvordan tiltakene innvirker på utviklingen og behovene samlet sett, på tvers av transportbærerne. Dette siste er viktig. I denne sammenheng er det viktig å kunne avveie prioriteringer og tiltak mot hverandre, slik at vi – om mulig – får et optimalt resultat ikke bare miljømessig, men også med hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og effektivitet.

La meg nevne en del områder som etter min mening er godt egnet for avveining. For det første en mer grunnleggende avveining i et miljø- og mobilitetsperspektiv av satsingsalternativer innenfor de store transportbærerne. Er det f.eks. tilstrekkelig avveining mellom mer gods på bane kontra veg, mer gods på sjø kontra veg? De fleste partier i denne sal har dette med i sine program og festtaller. Men hvor finner vi scenarioer for hvor mye som skal

til for å stimulere til at en ønsket utvikling faktisk skjer? Da tenker jeg særlig på tilrettelegging gjennom infrastruktur, økonomisk politikk og stimuleringsstiltak.

Et annet område: Jeg konstaterer at de grep som den forrige regjering foretok innenfor modernisering av jernbanen i Norge, nå bærer frukter. Men fortsatt er det et potensial for å utvikle godssektoren slik at vi kan få enda mer godstransport over på bane, og dette behøver ikke nødvendigvis være synonymt med CargoNets virksomhet. Her er det også betydelig rom for alternativer. På terminalsidene og innenfor intermodale løsninger er det også et stort potensial for scenarier som kan gi bedre grunnlag for prioritering.

Et annet område er vegstandarden. Etter min oppfatning har vi i dag utviklet et normalsystem for vegstandard på norske veier som er for lite nyansert. Dette får ofte konsekvenser for hvor mange kilometer veg vi greier å bygge ut hvert år. Vi trenger en diskusjon om det er slik at firefelts veg alltid må være synonymt med motorvegstandard slik vi kjenner den. Det er fullt mulig å tenke seg en smalere firefeltsveg med enklere av- og påkjørsel enn en 24 meters bred motorveg med 120 km/t dimensjonerende hastighet, eller klasse A, som vi vanligvis betegner den som. I den andre enden av skalaen: Mange lavtrafikkerte veier bygges etter min mening med for høy standard, veier hvor behovet ofte rett og slett er framkommelighet og passering for to kjøretøy, eller simpelthen gul stripe i veien.

I begge ender av skalaen er det først og fremst trafikk-sikkerhet og framkommelighet som er avgjørende, ikke store arealkrevende veganlegg. Derfor kunne det være interessant å få vurdert dette i et økonomisk og i et miljø- og trafiksikkerhetsperspektiv.

Så til et annet viktig område som strengt tatt ligger under flere komiteers ansvarsområde, nemlig forskjellige tiltak for å fremme mer miljøvennlig drivstoff. Her ligger nettopp den store utfordringen for transportsektoren til å bidra til å oppnå våre nasjonale målsettinger for klimagassreduksjoner. Her er det absolutt behov for forskjellige scenarier for å kunne vurdere de forskjellige tiltak opp mot hverandre i en optimal måloppnåelse, også over grensene for de enkelte transportbærere.

Et annet viktig område er kollektivtrafikken, som utvilsomt har et stort potensial, spesielt i de store byene.

Det er mange temaer som er egnet for oppmerksomhet i denne sammenheng. I denne interpellasjonen har jeg nevnt utviklingen innenfor flytrafikken i Norge, som har vært svært stor, og hvor prognosene til Avinor går rett til himmels, bokstavelig talt. Men med den interesse det politiske miljøet og ikke minst folk flest har vist for et konkurrerende alternativ, nemlig høyhastighetsjernbane, er dette et viktig tema for scenarioutforming. Det høyhastighetskonseptet som skal kunne konkurrere mot flytrafikk, må betjene de store byene i Norge. Mellom disse byene er det en flytrafikk som allerede i dag ligger opp mot ti ganger over den relative trafikk mellom storbyer i Europa – og det er før Avinors vekstprognose med fra tre- til fire-dobling av flyreiser fram mot 2050. Det er mange flyreiser! Stortingets oppmerksomhet på temaet etter at vi i

Høyre lanserte våre tanker om en slik visjon, og etter at samferdselsministeren sørget for å få viktige bydestinasjoner med i det viktige planarbeidet som hun igangsatte, tilsier en omfattende scenarioavveining mellom ulike transportbærere.

Er det f.eks. nødvendig å satse på en tredje rullebane på Gardermoen for å betjene en prognostisert trafikk, som like gjerne kan bli avløst av en høyhastighetsjernbane, som f.eks. den sørnorske høyhastighetsringen?

Spørsmålene er mange. Mitt initiativ er velmet i den forstand at jeg håper vi skal greie å enes om metodikken i et strategidokument som er så pass viktig for nasjonen, og som ved de prioriteringer vi gjør, får store konsekvenser for det helhetlige transportbildet. Da holder det simpelt hen ikke med et planverk som ikke er godt nok, og som ikke tar høyde for politikernes ønske om å kunne avveie de enkelte områder opp mot hverandre på en bedre måte.

Jeg ser fram til en spennende og viktig debatt som forhåpentligvis bringer oss litt nærmere den egentlige intensjonen i NTP.

Presidenten: Det får vi håpe!

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:11:23]: Arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 er godt i gang. Etter mi mening har me lagt opp til ein ryddig planprosess som sikrar god samordning og medverknad i alle delar av arbeidet. Planarbeidet er òg gitt ei innretting som skal leggje grunnlaget for heilskaplege politiske prioriteringar, effektiv verkemiddelbruk og styrking av samspelet mellom dei ulike transportformene. Dette er viktig for å få effektive, trygge og meir miljøvenlege transportløyningar.

Regjeringa tek sikte på å leggje fram stortingsmeldinga om NTP i desember 2008. Eit viktig grunnlag for meldinga er det felles planframlegget som transportetatane og Avinor utarbeider. Dei har tid fram til januar 2008 for å levere sitt framlegg til departementa, Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Framlegget er offentleg og skal samstundes sendast fylkeskommunane og storbyane til utsegn, med frist i april 2008.

For meg er det viktig at me har lagt opp til ein planprosess med god medverknad frå fylkeskommunar og storbyar og frå brukar- og interesseorganisasjonar. Samstundes har me styrkt den politiske dialogen mellom departementa og fylkeskommunane og storbyane.

Arbeidet i etatane og Avinor skjer på grunnlag av retningslinjer frå Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Me gav retningslinjer for prosess og innhald i planarbeidet i januar 2006. Desse er seinare supplerte med retningslinjer om målstruktur og om handsaming og kvalitetssikring av store samferdselsprosjekt i tidleg fase av planlegginga, såkalla KS1.

Som eit ledd i det førebauande arbeidet har alle transportetatane laga utgreiingar om utviklinga av stamnettet i eit 30-årsperspektiv, dvs. fram mot 2040. Avinor har laga ei sektorutgreiing med same tidsperspektiv. Utgreiingane vart ferdigstilte hausten 2006, og det vart invitert til synspunkt på desse med frist 1. februar 2007. Eg går ut frå at

det er desse utgreiingane representanten Halleraker siktar til i sin interpellasjon.

Det er viktig å vere klar over at stamnettutgreiingane berre peikar på behov utan at behova er sett i samanheng med økonomiske rammer. Utgreiingane vil vere eit grunnlag for å drøfte prioriteringsstrategiar innanfor kvar sektor. Samstundes vil det vere eit innspel til det vidare arbeidet med strategiske og tverrsektorielle vurderingar som transportetatane vil gjere i sitt planframlegg til departementa. I korridoranalysane, som etatane og Avinor no arbeider med, vil dei m.a. analysere konkurranseflater og moglegheit for samordning mellom transportformene.

I det endelege framlegget frå etatane og Avinor skal dei ulike måla knytte til transportpolitikken vegast mot kvarandre. Dette er mål knytte til framkomst, sikkerheit, miljø og tilgjenge. Måla er førebels formulerte i dei nemnde retningslinene om målstruktur. På miljøområdet er dette mål knytte til å

- redusere klimagassutslepp
- redusere NO_x-utslepp
- bidra til å nå nasjonale mål om lokal forureining og støy
- unngå inngrep i viktige naturområde og vareta viktige økologiske funksjonar
- avgrense inngrep i viktige kulturminne, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrka jord
- unngå utslepp av petroleumprodukt eller andre miljøfarlege produkt som følgje av ulukker på sjøen

Når det gjeld klimagassar, vert det som kjent no arbeidd med sektorvise klimahandlingsplanar. Klimahandlingsplanen på transportområdet vil leggje klare føringar for dei prioriteringane me skal gjere i Nasjonal transportplan.

Samferdselsdepartementet har som kjent – parallelt med stamnettutgreiingane – bede Jernbaneverket om å gjennomføre ei uavhengig utgreiing av om det er samfunnsmessig interessant med oppgradering eller nybygging av banestrekningar for meir enn 200 km/t køyrefart. Etter ein internasjonal anbudsrunde vart eit tysk konsulentkonsortium valt som konsulent for oppdraget. Konsulentane la fram fyrste fase av arbeidet hausten 2006 og tilrådde å gå vidare med ei grundigare utgreiing av to strekningar, Oslo–Trondheim via Østerdalen og Oslo–Göteborg, i prosjektfase 2. På bakgrunn av ulike innspel har Samferdselsdepartementet i samråd med Jernbaneverket i tillegg valt å gå vidare med ei utgreiing av høgfartsbane i Sørvest-Noreg i ein fase 3 av utgreiinga. Denne delen av utgreiinga er lagd opp slik at den både dekkjer Haukelibanen, som er lansert av selskapet Norsk Bane AS, og den såkalla Høgfartsringen, foreslått i Dokument nr. 8:94 for 2005-2006. I høve til det oppdraget den førre Regjeringa gav Jernbaneverket, ei vurdering av strekninga Oslo–Halden for å illustrere høgfartskonseptet, er utgreiingsoppdraget frå denne regjeringa å ta konseptet på alvor for å få undersøkt om djerpe visjonar kan flyttast nærare realisering på strekningar som er viktige for reisemønsteret i Noreg.

Utgreiingsarbeidet vil tidlegast verte ferdig hausten 2007. Deretter vil det verte gjennomført ein høyringsrun-

de før Jernbaneverket gir si vurdering i samband med grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan. Utgreiingsarbeidet har som føremål å avklare om det kan vere aktuelt å byggje og drive høgfartsbanar i Noreg. Regjeringa vil deretter leggje fram sitt syn på denne saka for Stortinget i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan.

Regjeringa vil føre ein heilskapleg transportpolitikk, der vi ser dei einskilte transportformene i samanheng. I Nasjonal transportplan presenterer vi hovudtrekka i transportpolitikken til Regjeringa. Vidare prioriterer vi i Nasjonal transportplan, innafør økonomiske rammer, kor mykje ressursar vi skal bruke på investeringar og drift og verdlikehald framover, og fordeler innsatsen mellom sektorane.

Planarbeidet må byggje på ei erkjenning av at transportpolitikken skal vareta mange ulike mål og interesser. Transport er eit middel for å nå nasjonale mål knytte til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. Samstundes er det viktig å auke trafikktryggleiken, avgrense miljøskadane og gi alle betre tilgjenge til transportsystemet. Hovudutfordringa er å balansere målet om auka mobilitet mot dei andre omsyna i transportpolitikken.

Eg er oppteken av at me i Nasjonal transportplan legg til grunn eit heilskapleg perspektiv, der me set dei ulike måla og omsyna opp mot kvarandre. Dette er m.a. bakgrunnen for at me i haust kom med før nemnde supplerande retningsliner om målstruktur. Føremålet er å få betre fram kva me får til med politikken, og at politiske mål kan avvegast betre. Endelege mål vil me formulere i stortingsmeldinga og gjennom denne leggje dei fram for Stortinget.

Arbeidet med Nasjonal transportplan er krevjande. Det er involvert mange aktørar som har kryssande interesser, og me skal ta omsyn til ei rekkje ulike mål.

Mellom anna ut frå det grunnlagsmaterialet me har gitt etatane og Avinor i oppdrag å skaffe fram, er eg trygg på at me i arbeidet med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan vil ha eit godt grunnlag for å sjå dei einskilte transportformene i samanheng, og at miljøperspektivet skal verte godt vareteke.

Øyvind Halleraker (H) [12:19:35]: Det var i og for seg ikke så mye overraskende i statsrådets innlegg. Men det som jeg kanskje savnet, var svar på min hovedutfordring, som gikk på det som jeg oppfatter som kanskje noe av det viktigste i alt strategiarbeid, og som vel også er en anerkjent teori knyttet til viktig strategiarbeid og beslutningsanalyse, nemlig at man får presentert alternative scenarier med forskjellige utfall for konsekvenser som følge av handling, og som gjennom det beskriver virkninger som resultat av de prioriteringene man blir forelagt.

Slik jeg oppfattet statsråden, er dette en prosess hun har tillit til at foregår, men at den foregår i departementet. Jeg synes det er forbilledlig at vi fikk disse langtidspanene til gjennomsyn i denne vegplanforberedelsen. Det har i hvert fall resultert i at vi i Høyre har sendt inn våre merknader til planene, som faktisk er den eneste muligheten vi har til å påvirke NTP-prosessen hvert fjerde år. Det synes

jeg ikke er tilfredsstillende. Jeg kunne tenke meg, for å være helt konkret, at vi fikk et strategidokument, kanskje omtrent på denne tiden i prosessen, hvor Stortinget virkelig fikk en sjanse til å vurdere de enkelte scenarioer for dermed lettere å kunne beslutte hvordan man skal foreta hovedprioriteringene mellom transportbærere.

Når planen kommer, har den, som statsråden var inne på, vært gjennom en bred prosess ute i fylker og kommuner og mange andre instanser, og man har dermed fått mange bindinger på enkeltprosjekter og andre ting. Jeg er mer opptatt av at vi må få en mer strategisk diskusjon om hvor vi ønsker at veien skal gå. Det er min utfordring, og så får jeg håpe at det kanskje kommer fram noe mer i debatten her i dag.

Jeg kunne også tenke meg, siden jeg har litt mer tid, å touche inn på et felt som har vært oppe i debatten tidligere her i dag, og likeså i et TV-program i går, om nettopp de tragiske hendelsene på vegnettet vårt. Hvis ikke det er en ypperlig mulighet til å få fram scenarioer, vet ikke jeg. Jeg tror det blir litt uverdigg å skylde på hverandre – hvem har skylden for hva – jeg tror kanskje at vi heller må gå inn og se på hva vi kan gjøre og hva det koster.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:23:09]: Eg registrerer at representanten Halleraker kjem med ein ny framgangsmåte i forhold til Nasjonal transportplan. Det ville i så fall vere ein ny framgangsmåte i forhold til dei fleste stortingsmeldingar dersom ein skulle leggje fram eit strategidokument – og Nasjonal transportplan er altså både eit strategidokument og ein handlingsplan. Dessverre er det slik at når det kjem til handsaming, er det handlingsprogrammet som er i fokus. Det har eg utfordra alle fylkeskommunar på. Eg har hatt møte med alle fylkeskommunar regionvis og prøvd å lyfte blikket saman med dei til kva som er dei store utfordringane og dei lange linene. Som tidlegare fylkestingsrepresentant veit eg sjølv kor krevjande det er, for me har lett for å dukke ned i dei konkrete prosjekta. Eg ser det korkje som tenleg eller mogleg, slik som tidslina no er, å vurdere ei slik løysing som å leggje fram eit strategidokument for Stortinget no.

Eg vil vise til at det er fyrste gongen stamnettutgreiingane har vorte offentleggjorde. Det er eit stort framsteg frå dei tidlegare prosessane, der desse har vore hemmelege. Det har gitt stortingsgruppene, som òg Halleraker sa, moglegheit til å kome med tydelege innspel på eit tidleg stadium, som sjølv sagt vil vere viktige inn i prosessen.

Så er det slik at alle politiske parti her på Stortinget har fylkesorganisasjonar, og dei fleste har vel òg fylkestingsgrupper – det siste kan vel variere – som også er viktige premissgivarar inn i arbeidet med neste Nasjonal transportplan.

Dersom det er mogleg, vil eg stille eit spørsmål til Halleraker, for i hovudinnlegget sitt la han sterk vekt på miljøet. Der er me einige. Det er ei stor utfordring for samferdselssektoren. Men når det vart kopla til å sjå sektorane meir i samanheng, betyr det at Høgre vil diskutere overføring av midlar frå vegsektoren til bane og kollektivtransport? I den grad ein tenkjer miljø, er det vel det som må vere konklusjonen ein kan dra av innlegget til Halleraker.

Når det gjeld høgfartsbanekonseptet, der Halleraker lyfta fram Høgfartsringen, vil det òg vere interessant å høyre om Halleraker vil støtte alle alternativ som måtte verte aktuelle for høgfartsbane, uavhengig av om det er Høgfartsringen eller andre strekningar som det eventuelt vil verte aktuelt å gå vidare med.

Irene Johansen (A) [12:26:25]: Innledningsvis vil jeg takke interpellanten for å ta opp et viktig tema, nemlig behovet for en reell samordning av transportplanleggingen og behovet for å se de ulike transportformene i sammenheng, ikke minst sett i et utslipps- og miljøperspektiv.

Vi har de siste årene samlet transportplanleggingen i én plan, Nasjonal transportplan. Nasjonal transportplan er ett dokument, men med sektorvise planer for de fire transportformene, jernbane, vei, fly og båt. Planen har hittil inneholdt lite eller ingen samordnet transportplanlegging på tvers av sektorene.

Behovet for en samlet og overgripende transportplanlegging er viktig av flere grunner. En tverrpolitisk målsetting har lenge vært å få mer godstransport på båt og jernbane for å sikre gode transportvilkår for næringslivet og for å bedre framkommeligheten på veiene. Vegdirektøren kalte dette et munnhell ved en anledning, fordi det lenge har vært en politisk målsetting, men vi har ikke fått det til. Jeg tror ikke det bare står på politisk vilje, men også på et godt plangrunnlag som viser hvordan vi kan få det til.

Behovet for en samordnet transportplanlegging er også viktig når det nå skal utarbeides sektorvise klimaplaner, som skal peke på utfordringene innenfor hver sektor og tiltak for å få ned klimagassutslippene. I dette arbeidet bør vi se transportsektoren under ett og se på hvilke tiltak vi kan sette i verk for å få ned klimagassutslippene samlet sett for transportsektoren.

Nå er arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan kommet langt allerede, og den utarbeides, som vi har fått høre, stort sett etter samme lest som før, og med Vegdirektoratet som den samordnende instans. Det bør etter min mening bli den siste nasjonale transportplan som utarbeides sektorvis. Fram mot at den neste planen skal utarbeides, bør det vurderes en annen organisering av dette arbeidet.

Her på Stortinget har vi én transportkomite med ansvar for hele transportsektoren. Det bør etter min mening vurderes om kanskje denne organiseringen også bør gjenstilles i forhold til direktorat- og departementsstrukturen.

Jeg støtter interpellantens påpekning av behovet for et tydelig miljø- og samordningsperspektiv i Nasjonal transportplan, og mener en samordnet transportsektor vil gi en mer helhetlig transportplanlegging som ser transportformene i sammenheng, og som kan sikre bedre framkommelighet for folk flest, en god logistikk for godstransport og en god trafikkavvikling samlet sett for landet og til og fra utlandet. I tillegg vil en helhetlig tilnærming til klimautfordringene for transportsektoren gjøre at vi samlet sett kan få ned klimagassutslippene for denne sektoren.

Per Sandberg (FrP) [12:29:36]: La meg først få takke interpellanten for at han reiser et meget viktig spør-

mål. Vi får håpe at det ikke blir med denne interpellasjonen og den lille debatten vi har i dag, for jeg tror interpellanten er inne på noe vesentlig hvis vi skal få på plass – la meg få lov å si – verdens beste infrastruktur i løpet av et 20–30 års perspektiv.

Jeg synes også at interpellanten følger opp det som var Fremskrittspartiets intensjoner i budsjettet for 2007, der Fremskrittspartiet etterlyste fornyelse i arbeidet med Nasjonal transportplan. Dette ligger i budsjettinnstillingen for 2007 i merknads form, men på det tidspunktet ble det avvist av andre partier. I merknaden skriver Fremskrittspartiet:

«På denne basis» – altså de enkelte etaters stamnettutredninger – «mener disse medlemmer at en samlet stamnettmelding innenfor samferdselssektoren for perioden 2010–2040 bør legges frem for Stortinget i 2007 med forslag til mål, strategier, hovedprioriteringer og langsiktig finansiering av stamnettutbyggingen i Norge.»

Dette fulgte vi opp med et forslag, men på det tidspunktet fikk det bare Fremskrittspartiets stemmer. Det mener jeg var et forslag som kanskje mer fanger opp intensjonene i interpellasjonen, men selvsagt uten å legge noen premisser for f.eks. jernbane og høyhastighetstog, som jeg føler at interpellanten gjør.

Det som er viktig, er at vi trenger korrekt statistikk på både miljøeffektivitet og transporteffektivitet for de ulike transportmidlene. Dagens statistikk og gårdsdagens statistikker har vært mangelfulle og direkte misvisende. Antagelser om jernbane, og da kanskje i retning av høyhastighetsbane, og miljø i forhold til annen transport er fortsatt ikke godt nok dokumentert. Men jeg håper at det ligger i interpellasjonen at vi må få fram dokumentasjon.

Det fører meg over til noe vi vet, og som statsråden også var inne på. Nå har vi fått tilgang til stamnettutredningen, og der ser vi behovene i de transportsektorene vi opererer innenfor i dag. Ved å unnlate å ta disse behovene som er der i dag, alvorlig, kan det norske samfunnet tape 60–70 milliarder kr pr. år. De behovene som er der i dag, er bortimot 90 milliarder kr til eksisterende jernbane. Det er 230 milliarder kr til vei. Det er et investeringsbehov på bortimot 40 milliarder kr til fly. Det er også noen titalls milliarder kroner til havn og sjø. Det er disse behovene vi må ta inn over oss når vi skal legge langsiktige strategier for å få, som interpellanten også helt korrekt er inne på, optimal oppnåelse innenfor både næringsutvikling, ofentlig sektor, miljø og skader og ulykker. Hvis vi greier å få på plass et samfunnsregnskap, som jeg faktisk tror vil gi oss et positivt fortegn hvis vi finansierer disse behovene som ligger i stamnettutredningene nå, tror jeg vi har kommet meget langt. Men da må én forutsetning legges til grunn, og det er at vi tverrpolitisk tror på disse utredningene, dokumentasjonene og statistikkene som etter hvert blir produsert, sånn at det ikke går politisk prestisje i dette, som vi kanskje var vitne til i en tidligere debatt i dag – at noen blir betraktet som et veiparti og noen blir betraktet som et jernbaneparti, men at en tror på de rapportene som en får fram i den sammenhengen.

Jeg har sagt gang på gang at den planleggingsprosessen vi har i forbindelse med Nasjonal transportplan, har vært mislykket, og jeg har også «synset» rundt omkring at store samferdselsprosjekt kanskje bør tas utenom Nasjonal transportplan, noe som vi har suksess med på enkelte områder. Da tror jeg vi også bør se på de planprosessene som vi har rundt omkring i det ganske land. Når man opererer med 431 kommuner, 19 fylkeskommuner osv., er det ikke så enkelt å få rask og effektiv framdrift for å få på plass de stamnettene som vi sannsynligvis tverrpolitisk ønsker oss alle sammen.

S i g v a l d O p p e b ø e n H a n s e n hadde her teke over presidentplassen.

Petter Løvik (H) [12:34:58]: Det er ein svært viktig debatt som representanten Halleraker legg opp til her. Eg vil spesielt kommentere nokre sider ved samordningsdelen i det som interpellanten er inne på. Vi er komne eit stykke. Vi hadde tidlegare fire forskjellige sektorplanar som Stortinget behandla kvar for seg. No har vi i to omgangar prøvt å behandle Nasjonal transportplan samla. Første gongen var det lite samordning, andre gongen var det ein god del betre, og håpet er at vi no framover skal få til ei endå betre samordning, og, som representanten Sandberg var inne på, at vi klarer å finne eit avgjerdsgrunnlag som vi er rimeleg einige om.

Det som eg trur er viktig å få fram, er desse meir overordna, samordnande linjene. Kva er det som reelt sett kan gjerast? Kva er verknadene? Kva er prisen i form av ressursar og andre sider ved dette? For å ta eit eksempel: Vi veit at flytrafikken aukar veldig sterkt. Som interpellanten var inne på: Kan vi f.eks. unngå eller få utsett den ubehagelege avgjerda om ei eventuell tredje rullebane på Gardermoen ved å satse på hastighetstog? Eit anna spørsmål er: Kva er reelt når det gjeld å få godstransport over frå land til sjø? Det er svært mange som snakkar om dette, men kva er reelt? Og ikkje minst: Kva tiltak er det som må til for at ein skal få til denne overgangen?

Eit anna problem som samferdselspolitikarar og andre ofte rårar borti, er spørsmålet: Korleis kan vi mest mogleg spare menneskeliv og liding på sikkerheitssektoren? Kvar får vi mest igjen for kvar million vi set inn i sikkerheitstiltak på tvers av sektorgrensene – om det er veg, om det er bane, om det er luft eller om det er sjø? Desse tinga er svært viktige, men vi som har vore med på fleire av desse debattane, veit at det er slik som statsråden sjølv sa: Det druknar ofte i dei konkrete løyvingane, dei konkrete prioriteringane, for det er trass i alt det som viser igjen ute i det enkelte fylket og ute på den enkelte vegstrekninga, jernbanestrekninga eller flyplassen. Eg trur at vi er nøydd til – ikkje denne gongen kanskje, men i framtida – å få ein todelt prosess i Nasjonal transportplan. Eg trur at skal vi få drøfta desse viktige prinsipielle tinga utan å hengje oss opp i konkrete stadnamn og kronebeløp, så er vi nøydd til å få ein nasjonal transportplan i to omgangar: ein omgang der vi får diskutert desse sidene – dei som eg nemnde, dei som statsråden og interpellanten og fleire har nemnt – litt prinsipielt, utan at vi tek stilling til dei kon-

krete løyvingane og dei konkrete strekningane, og ein omgang der vi på bakgrunn av dette får diskutert ein handlingsplan.

Både interpellanten og statsråden har vore inne på dette, og om vi ikkje klarer det i denne omgangen, trur eg det må vere ei målsetjing at vi kjem inn på dette. Viss ikkje blir vi, slik vi alltid ser, mest interesserte i det nære – den enkelte løyvinga og den enkelte vegen. Så dette er ei lita oppfordring til arbeidet vidare i ein veldig viktig debatt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:38:57]: Lat meg òg starta med å takka interpellanten for ei interessant problemstilling – og ei viktig problemstilling, sjølvstøtt ikkje minst når han trekkjer fram klimagassutslepp og trafikksikkerheit som viktige moment å ha med seg i debatten.

Ein viktig observasjon frå meg er at det er viktig å halda Halleraker og andre ute av regjering. Når dei sit i regjering, kjem dei aldri med nokon gode idear, slik me som sit i regjering no, gjer. Men når Halleraker blir sleppt fri av Per-Kristian Foss og andre, kjem han med kreative innspel i debatten, både i dag og tidlegare, med høgfarbane og sånne ting. Så det er ei sterk oppfordring til veljarane: Hald Høgre ute av regjering!

Klimautfordringane gjev grunnlag for å stilla det spørsmålet som Halleraker stiller når det gjeld samordning. Eg ser jo at når denne regjeringa jobbar med klimagassproblemet, så er det tydelege utfordringar tverrsektorielt for å få skikkeleg grep på dette. Og dermed er det eit poeng. For viss me ser på klimautfordringane totalt sett, er det klart ein tek visse verdival i regjering. Denne regjeringa prioriterer jernbanen høgt. Me prioriterer jo òg veg i distrikta, mens det Høgre gjer, er å prioritera opp veg, ofte i motsetning til jernbane. Og dei kameratane dei skal samarbeida med i regjering, kuttar jo i jernbaneløyvingane. Ein treng ikkje laga svære planar for å seia at det betyr høgare klimagassutslepp.

Somme ting kan ein sjå utan at ein har ein plan. Ein forstår at viss ein kuttar i jernbanesatsinga, så blir det fleire bilar på vegen, fleire vogntog på vegen, fleire trafikkuulykker og dårlegare klimapolitikk. Og det er nettopp det eg lurar litt på – om ein frå Høgre si side er villig til å vera med på leiken når ein skal smaka steika. Korfor er det sånn at ein frå Høgre si side synest det er dumt med rush-tidsavgifter i Stockholm, når ein veit at det verkar på klimagassutsleppa? Korfor er ein imot ting som verkar? Ein treng jo ikkje laga ein svær plan for det – ein kan berre sjå på det dei har gjort. Det verkar! Og 53 pst. av befolkninga ønskjer å fortsetja med det, fordi det faktisk reduserer støyproblema, det reduserer klimagassutsleppa, det gjer at ungane kan vera ute i gatene også i indre by i Stockholm, det er meir trafikksikkert, og det reduserer klimagassutsleppa. Så dette er tiltak som verkar, og som ein ikkje treng bruka så mykje tid på. Men der set Høgre foten ned og seier at det skal me ikkje gjera, trass i at ein ser dei positive konsekvensane det har. Det er veldig viktig å få heva debatten knytt til klimagassutslepp, men då må ein altså vera med på tiltaka.

Eg registrerer med glede at SV sitt krav om 50 pst. klimagassreduksjon innan 2020 har tilslutning frå Høgre.

Men det er når ein er ferdig med prosentrekninga og skal over på dei konkrete tiltaka, at Høgre møter utfordringa. Då trur eg nemleg at viss det er snakk om å satsa betydeleg på høgfarstog og betydeleg på jernbane, så kjem dessverre skatteletten før det. For ein føretekk prioritertingane på bakgrunn av det ein står for politisk, og skattelette er ei av dei viktigaste sakene til Høgre. Då er det ikkje pengar til alt, då blir det ikkje så mykje pengar til fellesskapen, og då blir det ikkje pengar til den jernbanesatsinga som ein luftig kan snakka om i opposisjon. Der ligg eigentleg utfordringa til interpellanten.

Eg kunne jo bli forvilla til å tru at Halleraker representerer eit nytt Høgre, som skal ta klimaansvar, og som skal vera med på dei konkrete tinga som også svir. Men eg har ikkje følelsen av at Halleraker og Høgre er blitt så lyseraude som det. Dei prøver heller å gjera dei tinga som ikkje kostar noko særleg, verken økonomisk eller på det personlege planet, på tiltakssida.

Eg synest at Halleraker må svara frå Stortingets talarstol på det òg samferdselsministeren spurde om. Eg har sjølv sagt at ein no greier ut alternative høgfarstrasear. Det har me forlangt, og det har statsråden iverksett. Eg har eit visst inntrykk av at det er berre eitt alternativ som gjeld, så Halleraker må svara på om det er slik at viss ei utgreiing konkluderer med eit anna alternativ enn Høgre sitt, då hoppar dei av heile balletten, eller er det slik at dei står på vidare?

Med desse merknadene støttar eg opp om intensjonen til forslagsstillaren, men eg trur me må gå nokre rundar til på saka.

Jan Sahl (KrF) [12:44:43]: Jeg vil først også stille meg i rekken av dem som takker representanten Halleraker for at han har reist denne interpellasjonen. Han formulerer med den en viktig utfordring: helhetsblikk, planlegging og samordning – til beste for miljøet og samfunnet. Da synes jeg det er litt underlig at representanten Langeland bruker hele sitt innlegg til å polemisere mot representanten Halleraker. Og så snakker han om å være med på leken og tåle steken. Det jeg lurar på etter det innlegget som Langeland holdt her, er om han egentlig er villig til å være med på å betale det det koster når vi skal i gang med å samordne, og hvis det blir spørsmål om å bygge høyhastighetsbane. Det er en enorm utfordring. Vi trenger i hvert fall å få prosjektfinansieringen på plass hvis vi skal ut med 100 milliarder kr over en tiårsperiode. Det er en utfordring ikke bare til opposisjonen. Det er i aller høyeste grad en utfordring til den sittende regjering.

Det er ikke vanskelig å finne konkrete eksempler på samordningsutfordringer. For eksempel har flere nevnt spørsmålet om en tredje rullebane på Gardermoen, som absolutt er noe som må vurderes i forbindelse med neste Nasjonal transportplan i forhold til utfordringen med høyhastighetstog. Vi har et stort antall kortbaneflyplasser i landet, som ulike regjeringer har gjort ulike forsøk på å se på. Gjennom tre perioder i transport- og kommunikasjonskomiteen har jeg vært med på ulike utredninger omkring dette. Så får vi altså en rød-grønn regjering på plass, som sier at dette skal fryses i fire år. Det betyr at man har

tatt livet av en debatt i Finnmark, man har tatt livet av en debatt på Helgeland, man har tatt livet av en debatt i Nordland, og i Narvik er man innstilt på å legge ned flyplassen hvis de får utviklet vegsystemene. Her står vi overfor en stor miljøutfordring – vi kunne forlenget noen flyplasser og fått større fly og fått færre avganger. Jeg håper at man vil være villig til å se på dette når man skal legge fram planene.

Når det gjelder utfordringene videre for å få gods over fra veg til sjø og bane, er også nettopp samordning og helhetsblikk avgjørende. Når de ulike transportformene skal kobles opp mot hverandre, må sammenhenger ses og knutepunkter planlegges.

Det er riktig at den siste rapporten fra FN's klimapanel viser at en langt mer offensiv miljøpolitikk må på plass. Vi vet at vi står overfor enorme miljøutfordringer, og vi må få til en konstruktiv, konkret og helhetlig debatt om hvordan vi kan bidra til å gjennomføre ulike løsninger. Og vi må finne tiltak som skaper en utvikling i riktig retning.

I dag går utviklingen i feil retning. Dagens utvikling i transportsektoren er ikke bærekraftig, dvs. at vi ikke lykkes med å møte dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. Her er Kristelig Folkeparti opptatt av forvalteransvarstanken, og at vi må se på de samordningsløsningene som er mulig.

Trusselen om raske og store menneskeskapte klimaendringer er en av de største samfunnstruslene vi står overfor i dag. Dersom vi ikke gjør noe med våre klimautslipp, vil vi kunne oppleve betydelige skader som følge av klimaendringer i de kommende tiår. Det er lagt fram utallige statistikker som viser at samferdselssektoren på dette området er en versting.

Denne utviklingen er vi nødt til å snu – ikke bare ved å vedta enkelttiltak, som kanskje bidrar litt, men ved å tenke helhetlig og strategisk og vedta en rekke tiltak som sammen utgjør en stor forskjell og snur utviklingen i riktig retning. Derfor er dagens interpellasjon viktig. Vi må sette enkelttiltakene inn i en sammenheng, slik at ulike forslag ikke oppfattes som konkurrerende med andre.

Til slutt: Kristelig Folkeparti mener vi må se alvor i den situasjonen vi er i. Transportsektoren utgjør i dag en av de største miljøutfordringene i verden. Vi må være oss bevisst situasjonen og se på helhetlige tiltak, ikke bare innføre noen enkelttiltak i én transportbærer, mens en annen transportbærer fører i en helt annen retning. Vi må legge til rette for endrede reisevaner og for nye transportmidler som skåner miljøet, og innsatsen må samordnes. Vi må rett og slett mobilisere og samle oss: se helheten og løfte sammen!

Borghild Tenden (V) [12:50:00]: Jeg vil også berømme interpellanten, og i motsetning til diverse andre her i salen har jeg tillit til at han mener alvor og har store ønsker og vyer.

Miljøvennlige og intelligente transportløsninger er kjernen i det vi i Venstre er opptatt av, og da er samordning av de mulighetene vi har for å kutte utslippene og bruke energi mer effektivt, særlig viktig. Samferdselssek-

toren bør ha et stort ansvar for å redusere klimagassutslippene. Målet må være å gjøre de miljøvennlige transportløsningene attraktive og tilgjengelige.

Interpellanten er opptatt av høyhastighetstog, vet vi. Det er vi i Venstre også. Venstre er svært glad for at det nå utredes et omfattende nett for høyhastighetstog i Norge. Høyhastighetstog er komfortable, de konkurrerer med fly på reisetid, og de er, som det er sagt, miljøvennlige. Det er derfor litt underlig at regjeringspartiene allerede har konkludert med at den forurensende flytrafikken vil øke, og at det derfor blir nødvendig å bygge ut en tredje rullebane på Gardermoen. Og dette er altså en regjering som også SV sitter i.

Interpellanten trekker fram at stamnettutredningen til Jernbaneverket og Avinor ikke beskriver en innfasing av høyhastighetstog. Det gjør heller ikke stamnettutredningen til Statens vegvesen. Høyhastighetstog vil også konkurrere med biltrafikk, så dette perspektivet er relevant også i den sammenheng.

Venstre mener vi i Norge bør være like ambisiøse som EU-landene. Utredningen som nå gjennomføres, danner grunnlaget for å fastslå disse ambisjonene. Det er en selvfølge at dette må bli en del av arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er imidlertid slik at en satsing på høyhastighetstog må belyses fra flere vinkler. Det er i hovedsak det bedriftsøkonomiske potensialet som utredes nå. Venstre mener høyhastighetstog også har andre positive effekter for samfunnet. Jeg vil derfor understreke viktigheten av at det ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 må foreligge et best mulig beslutningsgrunnlag for bygging av høyhastighetsbaner i Norge. Et slikt beslutningsgrunnlag må derfor omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Derfor er det viktig at det videre utredningsarbeidet beskriver forhold knyttet til bl.a.:

- effekter av endret reisemønster, herunder trafikkikkerhet, veislitasje og miljøbelastninger
- effekter av kortere reisetider, herunder mulige effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområdene
- effekter knyttet til næringslivets behov for effektiv og rask godstransport

Det er kun på denne måten vi i realiteten kan få beskrevet det samfunnsmessige potensialet vi har ved en utbygging av et nett for høyhastighetstog i Norge.

Venstre ønsker også at miljøperspektivet skal inngå i flere aspekter ved rulleringen av NTP. En tettere samordning på miljøsiden er også relevant i forhold til veitrafikken. Dette gjelder særlig byområdene. Det vakte uro hos mange da Regjeringen valgte å kutte i belønningsordningen for kollektivtrafikken. Skal Regjeringen holde sine løfter, er det avgjørende at vi trapper opp belønningsordningen for kollektivtrafikken i byområdene.

Mange kan benytte kollektivtrafikk, men ikke alle. Da er det viktig at Regjeringen bruker anledningen til å gjøre klimavennlig biodrivstoff tilgjengelig for folk lokalt. Dette kan bli et viktig bidrag inn mot å redusere utslippene fra veitrafikken.

Venstre ønsker også en plan for å innfase miljøvennlige gassferger gjennom bl.a. bruk av fergekonsesjoner. Vi

mener denne handlingsplanen skal inngå som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019. Det var skuffende at flertallet ikke ønsket å støtte dette forslaget fra opposisjonen.

Venstre var positive til samferdselsministerens satsing på jernbane. Hovedlinjene i budsjettet var bra, og det er også gledelig at samferdselsministeren har brukt mye tid og krefter på å få på plass togforbindelsen til Stockholm. Det er imidlertid vanskelig å forstå at samferdselsministeren ikke samtidig ønsker å utrede mulighetene for høyhastighetsbane mellom Oslo og Stockholm, samtidig med at en rekke andre strekninger utredes. Venstre har tro på å styrke togforbindelsen til Sverige. Derfor ønsker Venstre at også strekningen Oslo–Stockholm utredes for høyhastighet. Jeg vil derfor utfordre samferdselsministeren på om hun synes det er en god idé.

Til slutt: Jeg vil igjen takke interpellanten, og jeg håper dette er starten på en viktig prosess, som Venstre gjerne vil være med på videre.

Torstein Rudihagen (A) [12:55:07]: Eg skal slutte meg til alle dei som har takka Halleraker for å rette søkelyset på denne viktige problemstillinga. Men det er ei veldig utfordrande og krevjande oppgåve å skulle samordne transportsektorane på ein betre måte enn det vi gjer no. Sjølv sagt er det eit potensial i å gjere det, og særleg viktig er det, som mange har peikt på, at vi lykkast med det dersom vi skal greie å redusere klimautsleppa og forureiningsfrå transportsektoren.

Eg var sjølv med og leverte dei tre tidlegare sektorplanane. Da ønskte Stortinget ein felles plan nettopp for å sjå dei ulike transportsektorane i samanheng. Fyrste gongen det blei gjort, leverte vi faktisk tre separate sektorplanar, og så ein fjerde, som på ein måte stod for samordninga. Etter det har eg eit inntrykk av at transportsektorane har blitt meir og meir vove inn i kvarandre for kvar gong. Det er jo ikkje slik at det ikkje er ei overordna tenking på kva ein skal vektleggje på dei ulike transportsektorane sett i ein samanheng no. Dersom vi les innleiinga til NTP, noko vi altfor sjeldan gjer, ser vi at det er nettopp det som har skjedd. Der har ein ulike strategiar, som statsråden var innom. Det er omsynet til trafikksikkerheit, det er omsynet til distrikta, det er omsynet til miljø, det er framkomlegeheit. Så blir det jo heile tida ei vektlegging på dei ulike strategiane og ei samordning mellom desse, for ein kan ikkje vektleggje éin ting 100 pst. og ikkje dei andre.

Skal vi kome vidare med ei slik samordning og ei slik meir langsiktig strategisk tenking, stiller det ikkje berre krav til at plandokumenta våre skal bli betre, men fyrst og fremst stiller det krav til oss som politikarar. For eg opplever sjeldan at vi har ein slik diskusjon, sjølv om kanskje planen inviterer til det. Det fyrste stortingsrepresentantane gjer, som alle andre som opnar anten det er eit budsjett eller ein transportplan, er å leite etter sine eigne konkrete prosjekt i sitt eige fylke. Skal vi altså lykkast med å vektleggje det vi no meiner er viktig for klimaet framover f.eks. – for ei av målsetjingane er jo nettopp å få redusert desse nokså dramatiske utsleppa som transportsektoren står for – må vi også kanskje akseptere at dei prosjekta

som vi har slåst for og brunne for gjennom mange, mange år som samfunnsplanleggjarar, ikkje kan realiserast. Det må vere ein samanheng mellom den overordna tenkinga og strategi og vektlegging og dei konkrete prosjekta, og det er derfor eg seier at dette er veldig krevjande, ikkje berre med omsyn til plandokumentet, men også med omsyn til oss sjølve som politikarar. For skal vi kome nokon veg med å nå klimamåla og på transportsida – det er eit veldig viktig, godt arbeid på gang med dei sektorvise klimaplanane, der så klart transportsektoren og har store utfordringar, som òg interpellanten var innom – må vi gå laus på vegsektoren og bilsektoren og sjå: Kva er det vi kan greie å gjere med omsyn til å redusere utsleppa? Vi kan nytte anna form for brennstoff, stille større krav til bilteknologi, og dersom vi hadde vore litt tøffare på det området og kva hadde kome der, trur eg faktisk at bilprodusentane hadde levert ein mykje betre teknologi for reinsing. Vi må kanskje ha ein nasjonal sykkelstrategi, vi må satse mykje meir på gang- og sykkelveggar, særleg kanskje i byar, som eit alternativ til biltrafikken, og i det heile må vi dreie satsinga mykje meir mot jernbane og annan kollektivtransport.

Eg må slutte meg til det som Langeland var innom, at det er jo på ein måte ei ny side av Høgre vi ser, dersom Halleraker da er representativ for Høgre i si fokusering på jernbane. Så eg må få lov å spørje, og eg håpar at dette er litt meir enn snakk, for saka er jo at da vi overtok no, stod vi overfor det at jernbanen anten skulle salderast, eller så måtte vi satse på ein heilt annan måte. Det har vi gjort. Det gjorde altså ikkje Høgre. Dei prioriterte heilt andre ting i regjeringsposisjon.

Presidenten: Apropos satsing – presidenten kan opplyse om at Noreg har teke sin første gullmedalje i Japan nettopp no.

Arne Sortevik (FrP) [13:00:31]: Jeg går ut fra at det er et samstemt ønske at det ikke blir den siste.

Noen synspunkter fra Fremskrittspartiet: Vi mener det trengs fornyelse i arbeidet med Nasjonal transportplan. Fremskrittspartiet mener vi trenger bedre samordning mellom sektorene i forhold til transportkostnader, energiforbruk og miljø. Fremskrittspartiet mener samferdselsstatistikken må forbedres, slik at ikke noen transportsektorer eller noen transportmidler kan bløffe seg til miljøgevinst.

Vi oppfatter det slik at interpellanten tar opp to forhold. Det ene er fornyelsen av NTP-arbeidet, og det andre er et spesifikt ønske om å gjøre noe når det gjelder utbygging av høyhastighetsjernbane. I broen mellom disse to melder det seg et spørsmål til Høyre. Det er om Høyre mener å prioritere midler fra vei til bane. Med utgangspunkt i de to søylene fra interpellasjonen er det et naturlig spørsmål og en refleksjon å gjøre seg.

Fremskrittspartiet ønsker fornyelse av planarbeidet med Nasjonal transportplan. Det er blitt en tung, omstendelig prosess – og med en sterk og sterkt konservativ statlig etat, nemlig Vegdirektoratet, i en sterk lederposisjon

gjennom sekretariatsfunksjonen for planarbeidet. Senest i samferdselsbudsjettet for 2007 tok Fremskrittspartiet opp dette, ikke bare gjennom merknaden som representanten Sandberg refererte, men også gjennom forslag om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med Nasjonal transportplan. Vi fikk ingen støtte fra noen andre partier, heller ikke fra partiet Høyre.

Når interpellanten viser til at Jernbaneverket og Avinor har fremlagt langtidspaner frem mot 2040 osv., mangler det jo en vesentlig del i den beskrivelsen. Også Statens vegvesen har lagt frem langtidspaner frem mot 2040. Alle transportetatene har gjort det.

For å sitere statsråden – og jeg håper det er riktig: Det er viktig å løfte blikket ganske langt frem. En 30-årsplan er viktig. Dette sa hun i forbindelse med stamveitredningen til Statens vegvesen. De investeringer vi gjør i veiene i dag, skal vare i mange tiår. Det er Fremskrittspartiet enig i. Derfor er det viktig at når spørsmål om sterkere samordning diskuteres, må også veietatens fremtidige scenarier være med i en samlet vurdering, også når det gjelder energiforbruk og miljøperspektivet. For Fremskrittspartiet er dette opplagt, og det er viktig. En firefelts motorvei mellom Drammen og Odde vil kunne gjøre at folk møtes i Telemark med kjøretid på under to timer både fra øst og vest. Det kan bli et alternativ både til fly og til høyhastighetsjernbane, med effektive veier som også er grønne veier, veier med god kapasitet og sikre kjøreforhold, veier med lavere energiforbruk, lavere utslipp, redusert kjøredistanse og redusert høydeklatring. Grønne veier er veier med færre ulykker.

Høyhastighetsjernbane er svært energikrevende. Spania brukes ofte som et referanseland for slike tog. AVE-toget, som kjører med 300 km i timen mellom Madrid og Sevilla, bruker like mye strøm målt i kWh som en by på 25 000 innbyggere – 25 000 innbyggere, president!

Når man, som statsråden, svarer – som på mitt spørsmål nr. 397 for 2006-2007 – at klimagassutslipp skal måles «der utslippene skjer», spiller det jo heldigvis ingen rolle om vi har kraftunderskudd og importerer kraft produsert på forurensende måte i andre land, for kraften blir helt ren når den brukes til fremdrift av høyhastighetsjernbane i Norge. Konklusjonen i forhold til bruken av slike tog i Storbritannia derimot – for å ta et annet eksempel – blir helt annerledes, for der produserer man strøm på forurensende måte. Så utredningene fra iallfall vitenskapelig hold i Storbritannia om en mulig høyhastighetsstrekning mellom London og Edinburgh viser at høyhastighetsjernbane taper – taper både på energibruk og utslipp i kampen mot ordinært elektrisk drevet tog, mot bil og mot dieseldrevet tog.

Vi mener det er viktig at vi får en samferdselsstatistikk som gir mer korrekte data om energiforbruk og miljøutslipp, og derved også riktigere og bedre grunnlag for gode og riktige prioriteringer i Nasjonal transportplan. Vi mener vi trenger en fornyelse i arbeidet med Nasjonal transportplan, og håper jo ut fra det som er sagt av flere partier her, at neste gang vi kommer med konkrete merknader og forslag for å få en slik fornyelse, får vi støtte. Det fikk vi ikke da vi behandlet budsjettet for 2007.

Øyvind Halleraker (H) [13:06:01]: Jeg syns dette ble en positiv og konstruktiv debatt fra politikerne i salen. Jeg syns vi fikk konstruktive innspill og langt på vei støtte for nytenkning.

Jeg må nok få si at jeg er litt overrasket over at statsråden, heller enn å svare på de tema som jeg stiller til debatt i dag, finner grunn til å spørre meg om enkeltprosjekter i en stor transportsammenheng. Det viser etter min mening at verken hun eller representanten Langeland har oppfattet hva spørsmålet egentlig gikk på. Det er jo nettopp når vi har fått de enkelte scenarier, med de utfallsrom som vi da kan vurdere opp mot hverandre, at vi kan gå inn og si at jo, selvsagt, det støtter vi på grunn av det, og ikke fordi vi har en eller annen politisk historie knyttet til en transportbærer.

Jeg vil vite hvilke konsekvenser de valg vi skal foreta i framtiden, har. Det tror jeg er en sunn holdning til et så stort og kostbart område som samferdsel og transport er. Så skal nok Høyre vite å svare på de utfordringer som ligger i framtiden. Det har vi gjort i mange tiår, og det kommer vi til å fortsette med.

Jeg har lyst til spesielt å kommentere innleggene fra de to største partiene i salen, Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet. Jeg må med en gang få si at det forslaget som ble referert fra Fremskrittspartiet, hørt veldig positivt ut. Jeg må innrømme at det var i mitt arbeid med strategidokumentene fra transportetatene at jeg på en måte så lyset. Det var rundt juletider, da vi satt og forberedte svaret på dokumentene.

Dette var også statsråden inne på, at man hadde gjort dette for første gang og gjort det i åpenhet. Det er vel og bra. Men det var heller ingenting i den prosessen som veide de forskjellige transportbærere opp mot hverandre, og det er det jeg hevder mangler. Derfor syns jeg det signalet som kom fra Arbeiderpartiet, var veldig positivt, som helt klart kunne tyde på at man ønsket å forbedre denne planprosessen framover, slik jeg hadde til intensjon i denne interpellasjonen. Så det håper jeg skjer i framtiden.

Presidenten: Medan statsråden går opp, kan presidenten opplyse at gullmedalje nr. 2 er teken i OL.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:09:22]: Med slike gode meldingar er dette vorte ein endå betre debatt enn det elles ville ha vore, men eg vil understreke at det har vore ein god debatt om eit viktig spørsmål. Det har vore gode innlegg, og eg har notert flittig for å ta med meg dei innspela som har kome, i arbeidet vidare.

Eg vil òg understreke at i kvart einaste møte som eg no har hatt med fylkeskommunane, har eg tydeleg understreka ambisjonen som Regjeringa har om å gjere Nasjonal transportplan til ein transportplan og sjå transportsektoren i samanheng. Det har me ikkje lukkast med for. Det har vorte noko betre, men det å evne å ta dei politiske debatane på tvers, ligg til Regjeringa å leggje til rette for, men det ligg òg til fylkeskommunane, som er ein viktig part i dette, og i sin tur til Stortinget. Me skal gjere det me kan for å leggje til rette for at me får dei gode debatane på tvers av dei ulike sektorane innanfor samferdsel. Det er

(Statsråd Navarsete)

viktig av miljøomsyn, men det er sjølv sagt og viktig for at me skal kunne bruke skattebetalarane sine pengar der me får mest igjen – når det gjeld både miljø, trafikktryggleik, framkomstillhøve, tilrettelegging for dei som er rørslehemma, og alle dei andre målformuleringane som ligg i Nasjonal transportplan, og som Stortinget sjølv sagt skal få drøfte.

Når det gjeld mine spørsmål, var ikkje dei så veldig nye gjennomtenkte. Men då eg sat i salen og hørde på Halleraker sitt innlegg – ikkje på hovudinnlegget i interpellasjonen i seg sjølv, men på element i innlegget – måtte eg gjere meg nokre refleksjonar ut frå det som vart sagt. Då må det liggje ein vilje bak til å gjere omprioriteringar. Det var det mitt spørsmål gjekk på. Eg meiner det i høgste grad har relevans til dagens debatt, for om ein ikkje er villig til å prioritere på tvers, har det inga hensikt å leggje til rette for det.

Mange har kommentert Gardermoen og ei tredje rullebane, og difor må eg ha ein liten refleksjon omkring det. Det er viktig for meg å seie at Regjeringa ikkje har bestemt om det skal byggjast ei tredje rullebane. Det eg har sagt, og som eg vil initiere ein debatt om overfor Regjeringa, er at me skal prioritere kva areal som bør reserverast, om det vert aktuelt med ei tredje rullebane om 15–20 år, eller når det måtte verte fram i tid. Det betyr at viktige område rundt Gardermoen kan frigjevast til næringsareal, for i dag bandlegg me store område rundt Gardermoen fordi det kan verte aktuelt med ei tredje rullebane. Det trur eg at me, som ansvarleg regjering, må drøfte og ta inn over oss. Så vil framtida vise om det vert aktuelt – og det vert ikkje denne regjeringa som skal ta stilling til det. Det vil vere ei regjering eit stykke fram i tid.

Presidenten: Da er debatten i sak nr. 3 over.

S a k n r . 4

Interpellasjon fra representanten Saera Khan til kunnskapsministeren:

«Skolen er arenaen i samfunnet hvor mulighetene for inkludering er størst. Flere minoritetsbarn kommer fra hjem med dårligere oppvekstvilkår enn gjennomsnittet i majoritetssamfunnet. Fravær av innvandrerforeldres deltakelse i sine egne barns skolehverdag, lave norskkunnskaper, store leksehjelpsbehov og tendenser til oppstart til kriminell karriere er utfordringer dagens flerkulturelle skole møter. Disse barna trenger gode voksne rollemodeller. Lærerstaben bør gjenspeile den sammensatte elevmassen. Lærere med minoritetsbakgrunn vil gjøre skolen mer inkluderende og bedre rustet til disse utfordringene. Minoritetsungdom velger i stor grad ingeniørutdanning, juss- og medisinstudiet. De er underrepresentert på sosialfaglige linjer, Politihøgskolen og spesielt lærerutdannelsen og førskolelærerutdannelsen.

Hvordan vil statsråden gjøre de sistnevnte studiene, og spesielt lærerutdannelsen, mer attraktive for minoritetsungdom?»

Saera Khan (A) [13:14:21]: Kjært barn har mange navn. Norge har fått en helt ny generasjon med unger. Noen kaller dem tokulturelle. Andre kaller dem fremmedkulturelle. Eller nei, var det kanskje fjernkulturelle? Anngenerasjonsinnvandrere? Innvandrerbarn? Barn med minoritetsbakgrunn? I barnetoget på 17. mai i landets hovedstad er det ikke lenger bare bunader, men norske flagg bæres og nasjonalsangen synges av alle mulige internasjonale ansikter. Det skal vi være stolte av og begeistret over. Det gjør byen til et spennende sted å være.

Bare på Tøyen skole i Oslo har over 90 pst. av elevene en annen etnisk bakgrunn. Der feires det ramadan – ikke jul. For et par år siden var Mohammed på andre plass av de mest brukte fornavn på nyfødte guttebarn i Oslo. Ifølge Statistisk sentralbyrå er det over 125 språk i Oslo-skolene.

Skolen er den arenaen i samfunnet hvor mulighetene for inkludering kan være størst. Her møter direktørens datter arbeiderens sønn. Kristne, muslimer, ateister og humanetiske unger leker side om side. I den moderne felleskolen har vi lært om muslimske ramadan-feiringer, tradisjonelle norske juletrær og jødiske hanukka-middager. Det er bra.

I en tid hvor vi snakker mye om integrering, krav, press og obligatoriske norskopplæringskurs – gulrot og pisk – er det godt at vi har steder der inkluderingen kan skje gjennom læring på en naturlig og ledig måte. Det må vi ha flere arenaer for, og her er skolen viktig. Samtidig møter vi krevende utfordringer.

Det er et faktum at barn med minoritetsbakgrunn kommer fra hjem med dårligere oppvekstvilkår enn gjennomsnittet i majoritetssamfunnet. Mange av minoritetsbarna møter til skolestart som seksåringer uten eller med dårlige norskkunnskaper. Leksehjelpsbehovet blir ofte stort siden foreldre ikke har ressurser og kompetanse til å bistå. Vi vet også at mange av foreldrene er analfabeter. Moderne forskning viser også at barn som er verbalt svakere enn andre barn, tyr lettere til vold enn andre. Summen av dette gjør at mange innvandrerbarn i større grad er i faresonen til å utvikle tendenser til å starte kriminelle karrierer i ung alder. Vi vet at en stor prosentandel av «drop-out»-ene på videregående skole er unge gutter med innvandrerbakgrunn. Hvilke andre steder går det an å ta grep om disse utfordringene enn å starte i selve skolen, på grunnskoleplan?

Vi har også hørt om skolebarn som ikke kommer tilbake etter sommerferie i foreldrenes hjemland. Vi vet at mange minoritetsforeldre er sterkt fraværende i sine egne ungers skolehverdag. Det er dessverre en vond sannhet at mange ikke møter opp på foreldremøter og konferansetimer.

Svømmeundervisning, leirskole og gymtimer er dessverre nødvendigheter mange innvandrerjenter blir ekskludert fra i dag. Barnevernet, som ofte samarbeider med skolen, blir av mange foreldre med minoritetsbakgrunn sett på som en institusjon som er fremmed, og blir oppfattet som den store, stygge ulven som skal ta fra dem ungene.

Å leve i spenningsfeltet mellom mange innvandrerforeldres forventninger om konservativ tradisjonalisme og

majoritetssamfunnets krav om moderne integrasjon krever sterke ryggrader. Hvilke talsmenn har disse barna i dag? Vi som er ansvarlige politikere, har et ansvar for at disse ungene blir prioritert og ikke faller ut. Vi må tørre å ta noen valg for dem som opplever omsorgssvikt. Vi må stille oss spørsmålet: Hvor går grensene til foreldrenes autoritet sett i forhold til barns rettigheter? Og hva gjør vi når et sterkt mindretall av norske barn ikke får rom i vårt velferdssamfunn og faller ut i de ordinære offentlige tjenestene vi har i dag? Én ting er sikkert: Disse barna har mer enn noen andre barn behov for voksne, gode rollemodeller.

Skolens lærerstab i dag bør gjenspeile den sammensatte elevmassen. Lærere med minoritetsbakgrunn, tror jeg, vil gjøre skolen mer inkluderende, styrke det berømte skole-hjem-samarbeidet, som den sosialdemokratiske regjeringen er veldig opptatt av, redusere mistenksomheten, skepsisen og ufarliggjøre det forebyggende arbeidet barnevernet, politiet og andre instanser gjør i dag, for slike instanser blir faktisk møtt med skepsis blant mange foreldre med minoritetsbakgrunn.

Vi vet at mangel på språkkunnskaper er en barriere for skole og barnevern. Det vil minske hvis vi har flere lærere med minoritetsbakgrunn. Vi vet at vi har mange somaliske mødre som er alenemødre, og som har en ungflokk på 6–8 stykker. Vi vet at mange av dem vil trenge en farsfigur. Vi vet at førskolelærer eller lærer er den viktigste voksenpersonen for veldig mange barn – utenom mor og far.

Den norske skolen i dag har altfor få tokulturelle lærere. En av hovedårsakene til det er at veldig mange minoritetsungdommer i studiealder dessverre ikke søker seg til lærerhøgskolene. Det er ganske interessant. Det holder ikke at de ikke finner det attraktivt nok. Generelt sett vet vi at minoritetsungdom dessverre velger bort sosialfaglige linjer som barnevernstudiet, Politihøgskolen og lærer- og førskoleutdannelse til fordel for ingeniørhøgskoler, jusstudiet og medisinstudiet. Realfag er spesielt populært å studere blant minoritetsungdom. Det begynner å bli et problem. Dette kan ha kulturelle årsaker. Mange foreldre med minoritetsbakgrunn har vokst opp i en kultur der institusjoner som barnevern, sosialkontor og barnehjem ikke eksisterer. Andre har hørt historier om korruperte politimenn som ikke beskytter ofrene. Og læreryrket er dessverre ikke knyttet til autoritet og status. Men derimot å være lege, ingeniør eller advokat blir knyttet til høyere sosial klasse, god lønn og status. Vi vet at de institusjonene jeg har nevnt, er fremmede i veldig mange av disse landene. Det er en uheldig kultur vi må gjøre noe med – spesielt når det vokser opp en hel generasjon i Norge som trenger en flerkulturell barnevernstjeneste, som trenger en flerkulturell skole, og som trenger en flerkulturell skolehelsetjeneste og en flerkulturell politistab.

Hva vil statsråden gjøre for å motivere minoritetsungdom i Norge til å velge lærer- og førskoleutdannelse, Politihøgskolen og andre sosialfaglige linjer?

Statsråd Øystein Djupedal [13:21:54]: Man skal være ytterst varsom med å korrigere presidenten, men det

var OL i Sapporo i 1972. Jeg mener helt bestemt å huske at Pål Tyldum gikk inn til gull på femmila. Det var i hvert fall namdalingen Tyldum som berget den norske skiøren i 1972. «OL» var selvfølgelig en «slip of the tongue», men det er gledelig at Norge tar gull i Sapporo nok en gang.

Utdanning er avgjørende for å lykkes i arbeidslivet. Det er derfor gledelig at Statistisk sentralbyrå i sin omtale av minoritetsspråklig ungdom i norsk utdanning stiller seg spørsmålet: Ser vi en framtidig suksesshistorie?

Høsten 2005 viser SSBs statistikk at det var registrert mer enn 13 000 studenter med ikke-vestlig bakgrunn ved norske universiteter og høyskoler. Det utgjør 6 pst. av studentene. Ser man på all ungdom mellom 19 og 24 år, tar om lag 30 pst. høyere utdanning. Tilsvarende tall for ikke-vestlige etterkommere er 33 pst. Kvinner er særlig godt representert. For ikke-vestlige førstegenerasjonsinnvandrere er tallene dessverre langt lavere, bare 18 pst.

Som representanten Khan peker på, er det noen studie-tilbud som minoritetsspråklige i større utstrekning velger. SSBs tall viser at de mest populære fagretningene som sagt er naturvitenskaplige og tekniske fag, helse- og sosialfag og økonomiske og administrative fag. Et klart mindretall av ikke-vestlige studenter velger å ta lærerutdanning og politiutdanning. Særlig blant menn er lærerutdanningen lite populær. Imidlertid har det skjedd en bedring i rekrutteringen til førskolelærerutdanningen de siste årene.

Tallene fra SSB viser at vi må arbeide aktivt for å styrke rekrutteringen til lærerutdanningen blant minoritetsspråklige. Slike lærere er positive rollemodeller for barn og elever. I tillegg vil de gjennom sin kulturelle bakgrunn og flerspråklighet kunne gjøre opplæringen og utdanningen rikere.

Departementet lanserte den 12. februar strategiplanen Likeverdig opplæring i praksis! Siktemålet med planen er bedre læring og større deltakelse av språklige minoriteter i barnehage, skole og utdanning. Rekruttering av minoritetsspråklige studenter til høyere utdanning, og særlig til læreryrket, er viktige spørsmål i denne. Jeg er derfor meget glad for denne anledningen til å drøfte dette temaet i Stortinget, og at denne debatten også tas opp her, som representanten Khan skal ha stor ære og honnør for.

Det trengs mange og sammensatte tiltak for å gjøre utdanningene mer attraktive. I det videre vil jeg peke på mer generelt rekrutteringsarbeid i høyere utdanning rettet mot minoritetsspråklige, rekruttering spesielt til lærerutdanningen og til slutt noen tiltak i grunnsopplæringen.

Det er viktig å fortsette å rekruttere studenter med innvandrerbakgrunn til et bredt spekter av høyere utdanninger. Det krever større innsats i veiledning og informasjon i form av samarbeid med videregående skoler. Også gjennom samarbeid med NAV vil voksne innvandrere kunne få kunnskap om både studiemuligheter, opptak på grunnlag av realkompetanse og ikke minst studiefinansiering.

Flere universiteter og høyskoler driver målrettet informasjonsarbeid og motivasjonsarbeid for at minoritetsspråklige studenter skal lykkes.

Arbeidet med erfaringsspredning, som f.eks. Høgskolen i Oslo har hatt et særlig ansvar for, inngår nå i Nasjonalt senter for flerkulturell opplærings arbeidsområde. Arbeidet med rekruttering og forebygging av frafall av minoritetsspråklige studenter skal videreføres. Erfaringer med gode modeller skal fortsatt spres til andre høyskoler og universiteter. Dette er ett av tiltakene i planen for likeverdig opplæring i praksis.

Universitetet i Oslo startet for fire år siden prosjektet Minoriteter i Fokus i Akademia. Her jobbes det for å øke antallet studenter med minoritetsbakgrunn, å legge til rette for et flerkulturelt studiemiljø, å opprette et studietilbud med fokus på flerkulturelle forhold i Norge og å få flere minoritetsspråklige studenter ut i arbeidslivet. Prosjektet har i 2006 samarbeid med fem videregående skoler og et voksenopplæringscenter for å drive motivasjons- og rekrutteringsaktivitet.

Høgskolen i Oslo har mer enn 1 300 studenter med innvandrerbakgrunn. De har omfattende erfaring i rekrutteringsarbeid, bl.a. samarbeid med minoritetsmiljøer, gjennom nettverk og kontakt med innvandrersorganisasjoner og studentforeninger. Studentambassadører med innvandrerbakgrunn inngår nå i det ordinære studentkorpsset ved høyskolen, som drar på skolebesøk og står på stands på utdanningsmesser osv.

Rådgivingstjenesten spiller også en viktig rolle ved studievalg. Dette er grundig omtalt i St.meld. nr. 16 for 2006-2007, som nå ligger til behandling her i Stortinget. Det er selvsagt viktig at rådgiverne har kunnskap og kompetanse om den gruppen de skal veilede. I denne sammenhengen bør rekruttering til læreryrket, og andre yrker der minoritetsspråklige er underrepresenterte, være spesielt aktuelt å arbeide med. I Strategi for kompetanseutvikling i grunnsopplæringen for 2005-2008 er rådgivere pekt ut som en prioritert gruppe i forhold til etter- og videreutdanning. Utdanningsdirektoratet har gitt ut veiledningshefter om videregående opplæring og utdannings- og yrkesvalg for unge innvandrere og foreldrene deres. Heftene er enkle og informative, og de finnes på 13 språk i tillegg til norsk.

Når det gjelder konkrete tiltak rettet mot lærerutdanningen, er det innført en stipendordning for minoritetsspråklige lærere som arbeider i skolen uten formalkompetanse, eller som har utenlandsk lærerutdanning og trenger supplerende utdanning. Dette er også et tiltak i strategiplanen. Hittil har ca. 200 fått stipend.

Ni høyskoler samarbeider også om å tilby en treårig utdanning for morsmålslærere og tospråklige assistenter som har behov for å komplettere utdanningen sin for å kunne få undervisningskompetanse. Dette er også et tiltak i strategiplanen. Studiet er bygd opp slik at studentene med et års supplerende studium kan få allmennlærerkompetanse. I 2005 var det ca. 350 som hadde påbegynt ulike deler av dette studietilbudet.

Også i barnehager arbeider mange personer med innvandrerbakgrunn som assistenter eller morsmålstrenere. Det er et mål at flere med innvandrerbakgrunn blir styrere og pedagogiske ledere i barnehagene. Det arbeides med planer for en fleksibel førskolelærerutdanning for minoritetsspråklige.

Et eksempel på en høyskole som har arbeidet med rekruttering av minoritetsspråklige, er Dronning Mauds Minne i Trondheim. En lav studiegjennomføring blant førskolelærerstudenter med flerkulturell bakgrunn fikk høyskolen til å starte et veiledningsrettet studium. Tiltaket har bidratt til en klar økning av antall førskolelærerstudenter med flerkulturell bakgrunn. Den viktigste tilretteleggingen har vært å tilby studiet på deltid, da mange av disse studentene ønsker å jobbe ved siden av studiene. I tillegg har studentene fått tilbud om spesielt tilrettelagt eksamensform i alle fag. De har også fått tilbud om veiledning og ekstra oppfølging direkte i etterkant av ordinær undervisning.

I tillegg til å styrke rekrutteringsarbeidet i høyere utdanning og lærerutdanningen spesielt er det viktig å arbeide langsiktig i barnehagen og i grunnsopplæringen. God språkopplæring er nemlig nøkkelen for senere å lykkes i høyere utdanning og i arbeidslivet. Derfor er svært mange av tiltakene i strategiplanen Likeverdig opplæring i praksis! rettet nettopp mot å bedre språkferdigheter og skoleprestasjoner. Strategiplanen inneholder 38 konkrete tiltak. Språkopplæringen står som sagt meget sentralt. Tidlig innsats er viktig, slik Regjeringen også har framhevet i St.meld. nr. 16. Vi har derfor tiltak for barn i barnehage, for barn som ikke går i barnehage, og for barn i grunnskolen.

I strategien lanseres flere tiltak for å bedre norskkopplæringen i skolen. Norskundervisningen for minoritetsspråklige elever har ikke vært god nok, og læreplanen Norsk som andrespråk har ikke fungert etter intensjonen. Det er mange eksempler på at elever på feil grunnlag har blitt plassert i denne norskundervisningen, og at deres norskerferdigheter har vært undervurdert. Undersøkelser viser at mange elever har fulgt læreplanen gjennom hele skolegangen og aldri kommet over i ordinær undervisning. Departementet vil derfor ved skolestart høsten 2007 innføre en helt ny læreplan i norsk for minoritetsspråklige elever som heter Grunnleggende norsk. Den nye læreplanen skal være nivåbasert. Dette betyr at eleven vil få undervisning ut fra sitt norsknivå, ikke ut fra alder, slik det er i dag. Det er et mål at disse elevene skal komme raskt over i ordinær norskundervisning. Departementet utvikler derfor et standardisert kartleggingsmaterieell som skal gjøre det enkelt å avgjøre når den enkelte elev er klar for å delta i ordinær norskundervisning. Vi vil også utarbeide informasjon i form av veiledningsmaterieell og etterutdanningstilbud for lærere som skal undervise i Grunnleggende norsk.

Strategiplanen Likeverdig opplæring i praksis! skal virke ut 2009. Jeg har store forventninger til at den kan bidra til at vi på en bedre måte kan ivareta ressursene til minoritetsspråklige barn og unge. I strategien er temaet som representanten Khan tar opp omkring rekruttering av minoritetsspråklige studenter, særlig til læreryrket, et av flere viktige temaer som tas opp. De tiltakene vi skisserer i strategien, krever et bredt samarbeid mellom helsestasjon, barnehager, skoler, hjem, høyere utdanningsinstitusjoner og ikke minst beslutningstakere på alle nivå. Jeg håper vi alle kan samarbeide godt i det videre arbeidet og dele er-

faringer og gode ideer, for på den måten å nå de mål som representanten tar opp i sin interpellasjon.

Saera Khan (A) [13:32:20]: Tusen takk for et veldig opplysende og informativt svar.

Jeg har jo registrert at statsråden er veldig opptatt av at den norske skolen er altfor feminin. Det går altså an å gjøre den mer fargerik – bare så det er sagt.

Jeg er veldig fornøyd med det statsråden kom med. Jeg synes det er kjempelovende at man jobber med stipendordninger, og at man har strategiplaner for å motivere flere med minoritetsbakgrunn til å velge alternative studieretninger enn det de tradisjonelt sett velger i dag.

Så har jeg lyst til å utfordre statsråden på en tanke og spørre om statsråden har gjort seg noen refleksjoner rundt én ting. En ting er jo at vi burde få flere med minoritetsbakgrunn til å gjøre andre ting enn bare å kjøre buss, trikk og taxi og å være leger eller medisinstudenter. Et av målene med denne interpellasjonen er å markere at det er viktig at vi har folk med minoritetsbakgrunn jevnt over i alle samfunnslag i Norge. Det er en prinsipp sak, en viktig sak i seg selv. Men så har jeg et spørsmål, og det er: Tror statsråden at f.eks. en tamilsk-norsk lærer vil gi en god signaleffekt til tante Gunda fra Frogner, som trenger å vite at hennes nevø, som nesten aldri har vært borti noen minoriteter, blir godt ivaretatt av en dyktig voksen, uavhengig av hvor denne voksenpersonen kommer fra? Det er vel kanskje ikke så dumt at storbyene i Norge får politimenn og -kvinner i alle farger, som sørger for sivil trygghet, når nesten det eneste vi hører om minoritetsungdommer i avisene, er at de er gjengkriminelle og barneranere. Jeg drømmer jo om at vi i Oslo får gater som i London, hvor vi har muslimske kvinner som bærer hijab, som er politikkvinner, for det er en realitet i London i dag. Vi vet at veldig mange eldre etnisk norske kvinner blir reddet og tar et ekstra tak rundt vesken sin når de ser unge gutter med minoritetsbakgrunn. Det å ha slike tiltak vil bety mye mer enn alle de antirasistiske kampanjene og demonstrasjonene som holdes årlig, og de informasjonskampanjene som vi politikere vedtar her på Stortinget.

Så vil jeg nevne Gran skole og Bjølsen skole som to gode eksempler, som har tospråklige lærere, som har ført til at flere jenter deltar på svømmeundervisning, flere innvandrerbarn kommer seg på leirskole, og hvor man driver oppsøkende virksomhet i hjemmene for at foreldre skal delta på foreldremøter. Det er to skoler som andre skoler i Norge burde lære mer av.

Statsråd Øystein Djupedal [13:35:37]: Jeg er enig i alt representanten Khan tar opp.

Da vi lanserte denne strategien vår i forrige uke, var vi på Åsen skole i Lørenskog – en blant mange norske skoler som har et stort innslag av fremmedspråklige. Det er en skole som har gjort en fantastisk jobb over år. Representanten nevner to andre skoler som har gjort en fantastisk jobb, men heldigvis er det slik at vi etter hvert har veldig mange gode eksempler på skoler som helt målbevisst jobber med det som egentlig er nøkkelen for å lykkes, nemlig språket. Språket er selve nøkkelen for å lykkes i samfunns- og ar-

beidsliv og i skolen, ikke minst. Det gjelder minoritetspråklige barn som det gjelder etnisk norske barn. Etnisk norske barn som heller ikke kan norsk godt nok, vil også mislykkes i skolen. Det er også en erfaring å ta med seg, hvor uendelig viktig språk er som verktøy for å mestre livet, mestre de utfordringene som liv og skole gir.

Jeg tror, akkurat som representanten Khan, at det hadde vært en berikelse for tante Gunda på Frogner og hennes nevø å ha minoritetspråklige lærere i skolen. For å si det rett ut: Norge har ikke vært flerkulturelt veldig lenge. Ikke lenger tilbake enn til min barndom var det knapt noen andre enn norske og svenske å se i Norge og en og annen turist som kom fra England. Så bare i løpet av mitt relativt korte liv har jo Norge gjennomgått en metamorfose av utvikling, i positiv forstand, ved at vi har blitt et fargerikt land, slik representanten Khan også beskriver det. Slik ønsker vi det. Det betyr jo at vårt mål gjennom det arbeidet vi gjør i mitt departement og gjennom strategiplanen, er selvfølgelig at vi skal ha minoritetspråklige lærere i skolen, minoritetspråklige førskolelærere, minoritetspråklige i alle de yrkene jeg har ansvaret for, men også i mange, mange andre yrker, for rollemodeller her er helt avgjørende.

Derfor er det som representanten tar opp, så uendelig viktig, nemlig at en i de viktige utdanningene som leder fram til dette – både førskolelærerutdanningen, lærerutdanningen og også andre viktige utdanninger innenfor dette – er i stand til å rekruttere bredt, og også minoritetspråklige. Heldigvis ser vi at det er noen tegn til bedring.

Jeg tror også det er veldig viktig, som representanten er opptatt av, at vi har en årvåkenhet og en aktsomhet når det gjelder dette. Ikke minst det at landets nasjonalfor-samling diskuterer denne typen spørsmål i plenum, er i seg selv et veldig viktig signal om at vi som samfunn ønsker en slik utvikling. Vi ønsker velkommen at flere tar lærerutdanning. Vi skal fra mitt departements side gjøre det vi kan for å legge til rette for økonomiske eller andre virkemidler, slik at tante Gunda i større grad ser at det finnes minoritetspråklige lærere som underviser hennes nevøer akkurat like godt som en etnisk norsk lærer ville ha gjort det.

Utgangspunktet er selvfølgelig at vi ikke må sløse med de talentene vi har. Norge er fullt av talenter som ikke får utøvd sitt talent, simpelthen fordi det finnes noen koder som gjør at det ikke blir lagt til rette for dem, f.eks. det å få muligheten til å ta allmennlærerutdanning eller førskolelærerutdanning. Vi har bruk for alle. Denne interpellasjonen er et viktig ledd i en strategi for dette.

Anna Ljunggren (A) [13:39:06]: Først vil jeg takke interpellanten for å ha tatt opp et viktig tema – all honnør.

Skolen skal være en møteplass – en plass for inkludering, utveksling av felles erfaringer og en plass for til-egnelse av kunnskap. Skolen skal være for alle, uansett religion, seksuell legning, familieforhold, hudfarge og økonomi. Men da må også alle føle seg velkomne. Den enkeltes behov må ivaretas på best mulig måte. Skolen skal gjøre elevene klare for det livet som venter, klare for å møte samfunnet og bli en aktiv samfunnsborger.

En av skolens største utfordringer i dag er å utjevne sosiale forskjeller. Jeg er glad for at Regjeringen har satt dette på dagsordenen, og før jul la fram St.meld. nr. 16, ... og ingen sto igjen. Tidlig innsats for livslang læring. I meldingen ser man helt klart et skille mellom minoritetsspråklige og majoritetsspråklige. Det gjelder hvorvidt man velger høyere utdanning. Det gjelder karakterer, om man får læreplass, trivsel og hvordan man ser på skolen.

På de fire første områdene er det klart at minoritetsspråklige i mindre grad velger høyere utdanning, og har gjennomsnittlig dårligere karakterer. Minoritetsspråklige gutter er den gruppen som kommer dårligst ut sammenliknet med andre når det gjelder læreplass. Minoritetsspråklige elever trives noe dårligere enn andre elever, men når det gjelder hvordan man ser på skolen, har minoritetsspråklige elever og deres foreldre et mer positivt syn på skole og skolegang enn majoritetsspråklige har. Minoritetsspråklige elever har på tross av lavt utdannede foreldre høye utdanningsambisjoner.

I forhold til hva man kan gjøre for å rekruttere flere minoritetsspråklige til lærerutdanningen, tror jeg rådgivningstjenesten er essensiell. Vi har i dag en for dårlig rådgivningstjeneste. De valgene man tar når man er 18 år, avgjør yrkesvei. Derfor trenger vi rådgivere med kompetanse til å lede unge folk på den rette veien ut fra egenskaper og interesser.

Lærere med minoritetsbakgrunn i skolen er viktig av mange årsaker. Morsmålskompetanse vil være mer og mer betydningsfullt i den globaliserte verden vi lever i, der språkkunnskaper blir mer og mer viktig, men også fordi det å kunne opprinnelsesspråket sitt vil være viktig for følelsen av tilhørighet. Lærere med minoritetsbakgrunn vil kunne hjelpe innvandrerbarn til bedre norskkunnskaper.

Bekjempelse av rasisme er en av samfunnets viktigste oppgaver – i samarbeid med skolene. Ulike lærere med forskjellig bakgrunn vil være et viktig mellomledd i denne store oppgaven. Men i spørsmålet interpellanten tar opp, tror jeg vi må se på integrering i et bredere perspektiv.

Kulturforståelse og kulturkompetanse er viktig for lærere. Flere minoritetsspråklige i skolen vil gjøre forståelsen lettere. Lederen i FUG, Foreldreutvalget i grunnskolen, Loveleen Brenna, fortalte en historie om en lærer på en barneskole og lærerens opplevelse med minoritetsspråklige. Læreren hadde reagert kraftig på at foreldrene til en indisk jente kalte henne «ei ku». Men i India er kua hellig. «Ku» er et kjæle navn, på lik linje med «lam» og «pusekatt» i Norge. Dette er et eksempel på hvor viktig kulturforståelse er, og at minoritetsspråklige lærere kan være nøkkelen ved denne type misforståelser.

Som interpellanten nevnte i innlegget, og også statsråden, er et nært skole-hjem-samarbeid viktig både for minoritetsspråklige elever og for majoritetsspråklige. Her skaper man mer forståelse hos foreldrene for hva skole er, og hva skolens oppgave er. Ettermiddagsskole for foreldre er prøvd ut på Storhamar skole. Skolen arrangerer ettermiddagsskole for foreldrene tre ganger ved skolestart. Her får foreldrene innblikk i lærerplaner og i hva skolen

krever av dem som foreldre. Vahl skole her i Oslo har flere minoritetsspråklige ansatte, noen med en godkjent faglærerutdanning og andre som går på høyskolen for å få godkjent utdanning i Norge. Høgskolen i Oslo gir tilbud til morsmålslærere, altså tospråklige lærere som ønsker å ta utdanning ved siden av jobben. Dette er et flott tilbud, som det absolutt bør satses på videre.

En økende gruppe voksne mangler rett til videregående opplæring. Det gjelder de som er født etter 1978, og som ikke har tatt videregående opplæring, eller som har falt fra underveis. Spesielt gjelder dette innvandrere som er født etter 1972, men som kom for sent til Norge til å kunne benytte seg av ungdomsretten.

I stortingsmeldingen tas denne problemstillingen opp. Jeg håper og tror at en innføring av rett til videregående opplæring for voksne over 25 år vil føre til at flere innvandrere uten videregående opplæring begynner på opplæring og videre tar høyere utdanning – noe som det skal jobbes videre med fra Regjeringens side og også på Stortinget.

Åsa Elvik (SV) [13:44:25]: Eg vil på vegner av SV gi honnør til interpellanten for å ta opp ei veldig viktig problemstilling. Problemstillinga er på ein måte viktig uansett kvar ein ser ho frå. Ho er viktig frå ståstaden til skolen, frå ståstaden til elevane og frå ståstaden til minoritetsspråklege, som er ei veldig variert, men likevel – i statistikken iallfall – ei sosial gruppe. Det er ei problemstilling som er viktig for heile samfunnet. Det er ei utfordring å få fleire minoritetsspråklege inn i dei yrka som interpellanten peika på.

Eg vil takke statsråden for eit veldig godt svar, som viser at Regjeringa har merksemd på problemstillinga og jobbar aktivt med det.

No sit vi i utdanningskomiteen og jobbar med St.meld. nr. 16 for 2006-2007 om tidleg innsats for livslang læring, ... og ingen sto igjen, som ho heiter. Denne meldinga peikar på det faktumet at utdanningssystemet, trass i at det lenge har vore eit politisk mål, ikkje klarer å vere med og bidra til å jamne ut sosiale forskjellar. Tvert imot blir sosiale forskjellar reproduserte. Vi klarer ikkje i stor nok grad å bruke utdanningssystemet som eit verkemiddel mot det, trass i at ein klarer det i mange andre land som vi elles likar å samanlikne oss med.

Meldinga viser f.eks. at det er ein ganske sterk samanheng mellom den utdanningsbakgrunnen foreldra dine har, og di eiga tilbøyelegheit til å velje høgare utdanning. Det er slik at dersom foreldra dine har høgare utdanning, er det større sjanse for at du sjølv vel det. Det er òg slik at dersom foreldra dine har høgare utdanning, er det større sjanse for at du vel universitetsutdanning framfor høgskuleutdanning. Dei som altså har foreldre utan høgare utdanning, men som likevel vel høgare utdanning, vel fortrinnsvis høgskuleutdanning framfor universitetsutdanning.

Så er det interessant, som interpellanten peika på, at minoritetsungdom – dersom eg kan få lov til å kalle dei det, kjært barn har mange namn – eller ungdom med minoritetsspråkleg bakgrunn viser eigne tendensar i forhold

til ungdomsgruppa generelt sett. Det er altså slik at minoritetsungdom i større grad vel matematisk-naturvitenskaplege fag dersom dei vel høgare utdanning. Det er eit veldig interessant trekk. På mange måtar trur eg at storsamfunnet skal ta inn over seg kva slags signal dette er.

Eg meiner at dette inneber tre utfordringar. Vi har ei utfordring med omsyn til å prøve å jamne ut utgangspunktet i forhold til kven som vel høgare utdanning, og kven som ikkje gjer det. Eg meiner ikkje at alle skal få høgare utdanning, og ikkje at det er slik at alle skal lære like mykje, men slik at ein i større grad jamnar ut forskjellar mellom sosiale grupper i forhold til kven som vel kva. Det er veldig mange tiltak i stortingsmeldinga, og det skal vi komme tilbake til ved ei seinare anledning.

Så har vi ei utfordring som samfunn med omsyn til å jamne ut tilbøyelegheita til at ein får seg høgare utdanning eller ikkje ut frå kva slags utdanningsnivå dei enkelte foreldra har. Eg trur at rådgivingstenesta er eit av dei aller viktigaste tiltaka her. Det peika statsråden på i sitt innlegg, og det peika interpellanten på i sitt innlegg. Eg trur at vi har eit effektivt og godt verkemiddel dersom vi evnar å styrkje rådgivingstenesta i større grad.

Så er det dette litle paradokset at minoritetsungdom i større grad vel matematisk-naturvitenskaplege fag. Det er jo ikkje eit problem. Det er kjempefint at dei gjer det. Vi treng den kompetansen veldig. Men problemstillinga er at det ikkje er mange nok som vel dei yrka som interpellanten peika på, og sett frå min ståstad akkurat no med omsyn til allmennlærer- og førskolelærerutdanninga er det for få med minoritetsspråkleg bakgrunn som vel denne typen utdanning.

Eg er glad for at Regjeringa har utarbeidd ein strategiplan, og eg er glad for at ein leitar etter ulike former for positive stimulansar som kan gjere dette meir attraktivt for denne ungdommen. Men eg trur òg at ein vesentleg del av dette er ei statusheving av desse typane yrke. Eg trur eigentleg at den beskjeden vi får frå minoritetsungdommen, er: Desse yrka har ikkje høg nok status, vi søkjer oss heller dit kor vi har dei beste framtidsutsiktene. Det er jo ikkje eit unaturleg val, men eg trur det er det signalet vi får ut frå dei statistiske forskjellane som vi ser.

Vi har alle saman ein jobb å gjere når det gjeld å bidra til å heve statusen til desse ufatteleg viktige yrka i ein veldig stor integreringssamanheng. Då er ein interpellasjon og ein debatt om dette i Stortinget eit lite steg på vegen. Det vil eg gjerne takke interpellanten for at ho har bidrege til.

Dagrun Eriksen (KrF) [13:49:35]: Jeg er enig med interpellanten i at det er behov for å få flere lærere med innvandrerbakgrunn inn i skolen. Disse er viktige ikke bare som positive rollemodeller for elevene, men også, tror jeg, for å dra nytte av den kulturbakgrunnen, den språkkompetansen og ikke minst det globale perspektivet minoritetsspråklige kan bidra med i norsk skole.

Interpellasjonen er en oppfølging av Regjeringens «Handlingsplan for integrering og inkludering av innvandrerbefolkningen» om mål for inkludering, som kom i budsjettet for 2007, og av strategiplanen. Ett av målene

her er å få opp andelen ansatte med minoritetsbakgrunn i grunnskolen og videregående opplæring.

For å løse den problemstillingen som interpellanten tar opp, tror jeg vi også må ta noen skritt tilbake for å se på noen årsaker og noen sammenhenger. I interpellasjonen står det:

«Flere minoritetsbarn kommer fra hjem med dårligere oppvekstvilkår enn gjennomsnittet i majoritets-samfunnet. Fravær av innvandrerforeldres deltakelse i deres egne barns skolehverdag, lave norskkunnskaper, store leksehjelpsbehov og tendenser til oppstart til kriminell karriere er utfordringer dagens flerkulturelle skole møter. Disse barna trenger gode voksne rollemødeller. Lærerstaben bør gjenspeile den sammensatte elevmassen.»

Kanskje er spørsmålet vi skal stille: Hva er det som skal til for at barn av minoriteter skal velge annerledes enn sine foreldre, med sine forventninger og drømmer, for å få bedre oppvekstvilkår i egne hjem? Hva med foreldrenes og hjemmets rolle for barnets valg? Gjør vi rett når svaret på dårlige oppvekstvilkår, fravær av innvandrerforeldres deltakelse i deres egne barns skolehverdag er at vi må komme med nye tiltak i skolen? Jeg synes man på en altfor lett måte kategoriserer foreldrene som ressursvake, og så gir vi dem litt opp. Bør vi ikke i stedet komme med tiltak overfor foreldrene? Er det slik at de såkalte ressursvake foreldrene er håpløse tilfeller som det ikke går an å gjøre noe med?

Jeg tror vi må begynne å fokusere helt annerledes. Utgangspunktet bør være et godt hjem-skole-samarbeid som kan kompensere for ulikhetene i elevenes hjemmebakgrunn. Forskning viser at alle foreldre, uansett bakgrunn og utdanning, kan bidra positivt til barnas motivasjon og læringsutbytte. Alle foreldre kan ha en sentral og aktiv rolle i barnas læring.

Foreldrenes interesse for barnets opplæring har mye større betydning enn at foreldrene forstår hva barnet lærer. Det må vi formidle. Du er en ressurs for dine barn, uansett eget læringsnivå. Med det som utgangspunkt slipper vi ikke foreldrenes ansvar på bakgrunn av en kategorisering, men vi fokuserer i stedet på hvordan vi kan klare å utvikle et godt hjem-skole-samarbeid for å kompensere for ulikhetene som er der i utgangspunktet.

Vi må satse enda mer på utvikling av et godt hjem-skole-samarbeid og dyktiggjøring av alle foreldre til å støtte, motivere og oppmuntre sine barn.

Dersom all styrking av de svakeste elevene legges til skoletiden, skolen og dennes ansvar, garanterer ikke dette sosial tjevning – kanskje tvert imot har de siste årene vist. De foreldre som er bevisste på barnas utdanning, vil fortsatt stimulere sine barn, mens de som selv har liten utdanning og ikke ser verdien av skolegang, vil lettere overlate lekser og skolearbeid til skolen og dens arena, og dermed bidra til, viser forskningen, å bremse barnets læring.

En bevisstgjøring av hjemmets rolle både hos ansatte i skolen og hos foreldrene, myndiggjøring av alle foreldre og kunnskap om gevinsten ved et godt samarbeid mellom hjem og skole vil kunne føre til en større grad av sosial ut-

jevning. Et av tiltakene kan være å styrke kompetansen i et reelt og meningsfullt hjem-skole-samarbeid i lærerutdanningen og i lærernes etterutdanning. Jeg mener at minoritetsmodeller i skolen fungerer best hvis de er i et samspill med barnets hjem. Foreldrene er de viktigste rollemodellene. Dermed vil foreldrenes holdning til skolen også være avgjørende for om en elev vil starte på en lærerutdannelse.

Odd Einar Dørum (V) [13:54:58]: Det man i praksis diskuterer her, er skolen i Oslo. Det er det stedet i Norge som har det største skolesystemet, det stedet i Norge hvor 35 pst. av elevene har en språklig minoritetsbakgrunn. Går jeg inn i den skolen, vil jeg uten å gå i statistikken, men bare basert på mine vandringer, finne elever med minoritetsbakgrunn som på den ene siden er blant de aller, aller beste, og på den andre siden veldig mange av dem som representanten Saera Khan har beskrevet i sitt innlegg. Da er det i grunnen to problemstillinger. Den ene er, som vi har fått høre av statsråden, at det blant de aller, aller beste er en meget høy andel som tar høyere utdanning. Det er noe høyere enn snittet i den norske befolkningen. Da burde vi sette oss ned og stille spørsmålet: Hva er det som skal til for at noen flere av disse faktisk velger de yrkene som representanten er opptatt av? Jeg skal konsentrere meg spesielt om læreryrket.

Noe har jeg lært. Jeg har vært på Pakistansk Studenter-samfunns motivasjonsseminar år etter år og har sett hvordan man presenterer rollemodeller. Det er helt åpenbart når en sitter der, at folk veies på status. Det er helt logisk, der som alle andre steder i livet. Jeg tror man har med seg en kulturell ballast. Man kommer med en ballast fra et land som er fattig, og der trenger en ikke forklare folk hvorfor realfag er viktig. I et veldig rikt Norge må en forklare f.eks. unge jenter som er begavet, hvorfor realfag er viktig. Men vi har fått lære gjennom Camilla Schreiners forskning at hvis vi klarer å si til disse unge jentene at realfagene gir mening, vil vi kunne rekruttere dem på områder hvor vi ikke klarer det i dag.

Jeg vil oppfordre statsråden til å undersøke mer blant dem som velger høyere utdanning, om hva som skal til for å motivere flere av dem til f.eks. å gå inn i læreryrket. Jeg vil konsentrere meg om det, for det er spesielt viktig. En del av det kan være å ta de utmerkete eksemplene som statsråden viste til, fra Høgskolen i Oslo eller andre steder, og bestemme seg for å gå etter helt klare og konkrete rekrutteringsløp. Jeg tillater meg å bruke meg selv som et eksempel. En myndig kvinne som het Lillian Bye, rektor på sosialskolen i Trondheim, så på meg for noen tiår siden og sa: Du, Odd Einar, du skal bli høyskolelektor. Det var den norske utgaven av «Uncle Sam wants you». Den var veldig klar og tydelig. Damen gav en kontant begrunnelse, jeg stolte på den og har aldri angret på det.

Jeg har truffet rektorer på skoler i Oslo som har mange av disse som tilhører de aller beste. Jeg har spurt: Har du noen gang sagt til noen av dine gode elever at vi gjerne skulle ha deg tilbake i lærergruppen? Jeg får svaret at nei, det har de i grunnen ikke gjort. Jeg tror at ved å sette seg ned og helt konkret diskutere rekruttering, hvordan vi

gjennom forskning og i samarbeid med dem som har motivasjonsseminarene, kan få flere til å gå inn i læreryrket, vil man få svar – i kombinasjon med de utmerkete tiltakene som statsråden skisserte, bl.a. basert på den kompetansen som spesielt Høgskolen i Oslo har bygd opp, men som også Universitetet i Oslo har.

Jeg tror også at man i en dialog med Oslo-skolen vil få eksempler. Det er ingen tvil om at dette skolesystemet leverer ultramange gode resultater. Noe av det jeg erfarer, er dramatiske forbedringer i skole-hjem-samarbeidet i mange av bydelene som har minoritetsandeler. Fra å være nesten ikke til stede har noen plutselig begynt å satse. Der man har satset over tid, skjer det noe. Det skjer noe i bevisstheten hos foreldre. De oppfatter seg ikke som utenfor. Det skjer noe i bevisstheten mellom skole, foreldre og barn. Å ta de beste eksemplene tror jeg er et kjempegodt poeng.

Det er nok slik at de som sliter, sliter fordi de ikke får språkferdighetene med seg tidlig. Da er vi i den andre enden av dette, nemlig hvordan vi tidlig, i fire-femårsalderen gjennom helsestasjonskontroll, barnehage og på andre kommunale praktiske måter kan teste språkferdighetene og gi en ballast i livet. Da gir vi dette med, slik at flere kan klare seg.

Jeg vil også gjerne vandre opp i Groruddalen, jeg vil dra til Rommen skole. Rommen skole har særlig mange elever med tamilsk bakgrunn. De har en rektor som systematisk rekrutterer fagfolk med en slik bakgrunn. Jeg har stått i et klasserom en gang og sett en fagmann fra India som hadde toppkompetanse i spesialpedagogikk, stå med et IKT-system for å hjelpe en multifunksjonshemmet unge med minoritetsbakgrunn å lære matematikk. Det var en usedvanlig vellykket kopling av en god person og rett sted. Jeg har også på samme skole sett en utradisjonell rektor finne en sosionom med norsk-pakistansk bakgrunn i en mottaksklasse. Som han sa, damen er så gnistrende bra at jeg må skaffe henne pedagogisk utdanning. Da har vi en lærer i tillegg.

Jeg tror at ved å bore og se etter de praktiske eksemplene vil man få bidrag til den rekrutteringen som representanten Saera Khan tar opp. Jeg er helt enig med henne i at i et mangfoldig samfunn trenger vi flere rollebilder, og vi trenger utradisjonelle rollebilder i forhold til hva vi er vant til. Det er svært positivt at debatten er reist. Men jeg vil nok anbefale alle her å gå inn og se på Oslo-skolen, der det er veldig mange gode eksempler som vi kan trekke på, og så er det også mange utfordringer som vi er nødt til å ta på alvor, og som representanten beskrev på en utmerket måte i sitt innlegg.

Kari Lise Holmberg (H) [14:00:12]: Fra denne tallerstolen har jeg mang en gang stått og snakket om innvandringssaker. Det er ikke så ofte vi har stått her og snakket om et flerkulturelt samfunn, om inkludering og mangfold. Jeg synes det er kjempebra at representanten Saera Khan har reist denne debatten, og den fortjener oppmerksomhet.

Det er ikke tilfeldig at interpellanten har valgt skolen som utgangspunkt, for det er riktig, som interpellanten si-

er, at skolen er den arena i samfunnet hvor muligheten for inkludering er størst. Til skolen kommer barna når de er små. Noen kommer også senere, når vi snakker om minoritetsgrupper. Men uansett er det der de tilbringer dagen sin, det er der de skal hente kunnskapene, det er der de skal få kunnskapene, og det er der de skal kunne klare å ta imot kunnskapene. Det er de kunnskapene som skal være grunnlaget for at vi lykkes i forhold til integrering.

Det er mange grunner til å bekymre seg, og til å si at vi så langt ikke kommer veldig heldig ut av alt det vi har gjort fram til nå når det gjelder dette feltet. PISA-undersøkelsen fra 2000 viste at minoritetsbarn gjorde det vesentlig dårligere enn majoritetselevne. Nylig kom jeg over en OECD-artikkel som også sa at minoritetsungdom i mye større grad enn etnisk norske faller ut av skolen. Altså: Det er stor grunn til bekymring.

Jeg hørte statsrådets svar og de forslagene han hadde til tiltak. Når det gjelder det å være i en utdanningssituasjon, kan mye gjøres bedre. NAV ble nevnt, fortsatt rekruttering, målrettet inforarbeid, og det ble snakket mye om høyskolen og plan for likeverdig opplæring. Rådgivningstjenesten og studievalg er også kjempeviktig. Det er et tankekors at det er veldig mange som ikke kommer så langt, og som faller ut lenge før.

Vi har forskjellige innvandrergupper, og de skal ha forskjellige tilbud. Noen kommer fra kulturer hvor ambisjonene er store, hvor forutsetningene er gode, og hvor det er helt naturlig å komme ut i høyere utdanning og lykkes med det. Så har vi også innvandrergupper som kommer fra land hvor det er stor grad av analfabetisme, hvor forutsetningene er mye mindre, og – det er riktig som representanten Saera Khan beskriver i sin interpellasjon – hvor barna hjemme ikke får den støtte og oppfølging de skulle hatt. Her må vi jobbe på forskjellige felt. Høyere utdanning og rekruttering, ja, og ikke minst etterutdanning blant de lærerne som allerede er i skolen, er et kjempeviktig område. Men jeg tror det er viktig at vi framover prøver å oppnå at flere blir rollemodeller, og at flere går ut i viktige yrker hvor de i dag er underrepresenterte, og da vil vi lykkes bedre i den norske skolen med minoritetsbarna.

Vi vet alle, og vi har sagt det mang en gang, at det viktigste grunnlaget for god integrering er norskopplæring. Det er å gi barna et tilbud etter evner og forutsetninger. Her tror jeg faktisk at den enkelte skole og den enkelte lærer fortsatt har utfordringer. Jeg kommer fra Skien kommune, og man har der tatt imot innvandrere i veldig mange år. En av skolene, Stigeråsen skole, har innpå 30 pst. innvandrere, så det er ikke bare i Oslo at dette er nokså dominerende. De har jobbet kjempebra på mange områder, men andre skoler, hvor det kanskje er færre innvandrerbarn, har ikke de ressursene å sette inn og har heller ikke den store faglige kompetansen som store skoler i store miljøer har. Her må det jobbes på veldig mange plan. Godt skole-hjem-samarbeid er jo utrolig viktig. Da er vi også inne på tolketjenesten, og noe så enkelt som at tolketjenesten må styrkes fordi kommunikasjonen mellom skole og hjem skal bli bedre.

I en god skole skal vi kreve noe av elevene, og vi skal kunne stimulere elevene. Kunnskapsløftet gir forutsetning

ger for det. Jeg tror fokuseringen på barneskolen må være veldig sterk i forhold til hvordan vi skal klare å få minoritetsbarna til å bli like gode som de etnisk norske barna, og til ikke å droppe ut oftere fra videregående skole eller fra ungdomsskolen enn de etnisk norske barna. Klarer vi å løfte fram barna og få alle opp på et jevnere nivå, tror jeg faktisk vi løser en del i forhold til rollemodeller, og det vil bli mer naturlig å få større representasjon i de forskjellige yrkene.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Björg Tørresdal (KrF) [14:05:40]: Interpellanten peker på en rekke utfordringer vi står overfor når det gjelder innvandrerbarn, eller barn med minoritetsbakgrunn, i grunnskolen. Hun pekte på foreldre med dårlige eller manglende norskkunnskaper, og behovet for leksehjelp og oppfølging. Hun pekte på jenters deltakelse i aktiviteter som kroppsøving og leirskoleopphold, og hun pekte på generelt vanskelig eller fraværende samarbeid mellom skole og hjem. Dette er viktige utfordringer å ta på alvor. Mange skoler gjør en god jobb, ikke minst de skolene som satser spesielt på skole-hjem-samarbeid for fremmedspråklige elever.

Interpellanten er opptatt av at lærere med minoritetsbakgrunn vil gjøre skolen mer inkluderende og rustet til å takle disse utfordringene. Det har hun helt sikkert rett i. Lærere er viktige rollemodeller, og lærere med minoritetsbakgrunn vil kunne tilføre skolen mye positivt, men det løser neppe alle utfordringer.

Som representanten Dagrun Eriksen sa i sitt innlegg, må vi se på tiltak som kan styrke foreldrenes rolle og bedre skole-hjem-samarbeidet, spesielt må det fokuseres på mødrene til barna. Et bedre og styrket skole-hjem-samarbeid vil gi gevinst både på kort sikt, for å bedre den enkelte elevs skolegang, og også på lang sikt, for å påvirke den enkelte elevs videre valg i forhold til høyere utdanning. Får foreldrene et positivt og nært forhold til skolen, vil dette påvirke elevene og deres valg på lang sikt, både i forhold til at innvandrerdømt velger å ta høyere utdanning, uansett hva de velger, og i forhold til hva slags utdanning de velger å ta.

Vi kan ikke løse alle utfordringer i skolen ved å sette inn innvandrrelærere. Gran skole har satset mye på foreldrene og på skole-hjem-samarbeid og har gjort veldig gode erfaringer med det. Det bør alle skoler i Norge gjøre. Jeg er uenig i at det bare er et osloproblem. Det er mest et osloproblem, men som rektor ved en skole i Sandnes i Rogaland kan jeg fortelle at det var 27 nasjonaliteter blant mine 400 elever.

Så til årsaken til at innvandrerdømt ikke velger lærerutdanning eller andre yrker som barnevernsarbeider, førskolelærer, politi osv. Jeg er enig med den representanten som sa at det er flott at de velger høyere utdanning, og det er forståelig at det velges yrker innen medisin, naturvitenskap osv., fordi det er internasjonale yrker, som har stor referanse til yrker i andre land. Det kan òg være at det handler om lønn og status. Det kan òg være erfaring fra egen skolegang med bare etniske nordmenn som lærere

og mangel på rollemodeller. Det kan absolutt òg være en grunn.

Men så er det òg slik at mange yrker går i arv. I noen familier er det mange som blir lærere, i andre familier er det mange som blir jurister. Når det gjelder den utfordringen, er det klart at en styrket rådgivningstjeneste vil være til god hjelp og bryte en sirkel der foreldrene absolutt ikke har høyere utdanning, og der barn med minoritetsbakgrunn velger blant alle yrker.

Vi trenger mennesker med minoritetsbakgrunn i alle yrker i samfunnet, både for å avskaffe fremmedfrykt og for å fremme toleranse og inkludering, for det handler om bred deltakelse og inkludering. Det er kanskje den viktigste årsaken til at en bør få flere lærere med minoritetsbakgrunn. Jeg vil gjenta det vi på kort sikt må gjøre: Skal vi løse bedre de utfordringene som grunnskolen har i dag, må vi satse på foreldrene, og vi må satse på skole-hjem-samarbeid i første omgang.

Så har jeg lyst til å legge til en liten utfordring til statsråden. Det satses veldig mye på barnehager, på mødrene til barn i barnehagen og i småskolen. Det er bra. Men hvor mye satser en på de barna som kommer til underveis i skoleløpet? Det er veldig mange barn som kommer til Norge når de er 11, 12 og 13 år. Er det laget noen målrettede tiltak for akkurat den gruppen som ikke går via barnehage, men som går rett inn i skolen, og som har foreldre som gjerne mangler språkkunnskaper?

Saera Khan (A) [14:10:23]: Jeg er kjempeglad for at så mange har deltatt i denne debatten. Det gir grunn til optimisme. Jeg håper virkelig at man bruker rådgivningstjenesten og har kampanjer, strategiplaner og stipendordninger så man kan jobbe målrettet for å øke rekrutteringen av minoritetsungdom til sosialfaglige linjer, Politi-høgskolen og lærerskolen spesielt.

Jeg lurer på om statsråden kunne tenke seg å hente erfaringer fra utlandet på dette. Vi vet at mange andre europeiske land som har erfaring med inkludering og integrering gjennom flere generasjoner, har tatt tak i dette og gjort noe med det. Tyskland og England kan nevnes som gode eksempler på det. Og vil statsråden inkludere minoritetsorganisasjonene og minoritetsmiljøene for å få flere av deres ungdommer til å velge denne type yrker?

I det hele tatt tror jeg denne debatten handler om én ting, og det er å gjenreise autoriteten til lærerne, gjenreise autoriteten til politimannen og gjenreise autoriteten til barnevernsarbeideren, rett og slett gi anerkjennelse og honnør til dem som gjør en utrolig viktig jobb med tanke på den oppdragende effekt de har på våre framtidige generasjoner i det flerkulturelle Norge.

Takk til alle som har deltatt i debatten!

Statsråd Øystein Djupedal [14:12:06]: La meg også takke for en god debatt om et veldig viktig tema. Og la meg ta representanten Khan på ordet. Ja, jeg synes det var en veldig god idé. Jeg skal sørge for å invitere minoritetspråklige organisasjoner til departementet, slik at vi kan gå gjennom hvordan vi sammen kan lage flere rollemodeller for disse viktige yrkene, som representanten har tatt

opp. Den utfordringen tar jeg på strak arm. Det skal vi sørge for.

Språk åpner dører i sin alminnelighet. Det å beherske språk, det å beherske norsk er selve nøkkelen også til dette. Det betyr at mange ting må gjøres når ungdommene kommer lenger ut i aldersløpet, selvfølgelig. Men blant dem som har vært her mer enn to generasjoner, velger nå flere med ikke-vestlig bakgrunn høyere utdanning enn det vanlige norske ungdommer gjør. Det viser jo at det er all mulig grunn til å være optimistisk for framtiden. Det er mange ting som vi har gjort, og som andre har gjort, som har gitt resultat, så vi må også se at det finnes positive trekk i dette.

Den satsingen vi nå gjør gjennom stortingsmeldingen, ikke minst når det gjelder språk, er veldig avgjørende for at vi skal lykkes i framtiden. Det er klart at når flere ungdommer behersker norsk, vil det også være mange andre veier til utdanning som ligger åpne. Ikke minst vil jeg tro at læreryrket kan framstå som mer naturlig å velge for flere.

I stortingsmeldingen, som har vært omtalt av mange, og i strategiplanen har vi mange ulike tiltak som egentlig dreier seg om akkurat dette: hvordan ungdommene skal beherske det norske samfunn gjennom språk for at de skal ha alle disse valgmulighetene som ligger åpne.

Jeg tror at denne debatten i så måte har vært et godt bidrag. Mange ideer er luftet, mange tanker er luftet, der vi har en felles horisont for at flere barn skal mestre og lykkes både i skolen og i livet. Ikke minst må vi ha flere rollemodeller i de yrkene der vi i dag ikke har så mange med minoritetsspråklig bakgrunn som vi gjerne skulle ønske. Her er nevnt politi, førskolelærer og lærer, men det kan også være andre – ta et yrke som journalist, et yrke som nyhetsoppleser på tv, et yrke som skuespiller, et hvilket som helst yrke som kan være et ansikt mot ungdom, ikke bare et ansikt mot minoritetsspråklig ungdom, men et ansikt mot norsk ungdom. Veldig mye av dette dreier seg dypest sett om en avmystifisering av noe som ligger litt i oss. Det viser bare at alle ungdommer er vanlige ungdommer, som kan bli hva som helst hvis mulighetene legges til rette for det. Det blir en vekselvirkning mellom oss som myndighet og de mange der ute, som må være en viktig bit av dette. Derfor synes jeg at Saera Khans forslag om et møte med minoritetsspråklige organisasjoner for å gå gjennom dette og utdanning til yrker som lærer, førskolelærer, politi osv. kan være en vei å gå. Hvis vi fra departementet kan bidra til at flere ser de mulighetene som ligger i lærerutdanningen, er det et lite og godt bidrag i riktig retning.

Presidenten: Debatten i sak nr. 4 er avsluttet.

S a k n r . 5

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om særskilt ramme for inngåelse av avtale om statlig forsikringsansvar for utstillingen «Egon Schiele» ved Munch-museet. (Innst. S. nr. 123 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 40 (2006-2007))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2074)

S a k n r . 6

Innstilling fra forsvarskomiteen om nye og endrede investeringsprosjekter i Forsvaret (Innst. S. nr. 121 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 37 (2006-2007))

Henning Skumsvoll (FrP) [14:15:48] (ordfører for saken): I denne proposisjonen ber Regjeringen om fullmakt til å starte opp et prosjekt for nye lokaler for redningshelikoptrene ved Bodø hovedflystasjon samt fullmakt til å øke kostnadsrammen for utskifting av vinger på P-3 Orion maritime overvåkningsfly. 330-skvadronen er Luftforsvarets operatør av redningshelikoptre. Årlig gjennomføres flere enn 1 000 oppdrag. Primær oppgavene er å gjennomføre søks-, rednings- og ambulanseoppdrag. I tillegg ytes støtte i forbindelse med spesialoperasjoner. Skvadronen opererer helikoptre av typen Sea King, og består av fire avdelinger: Sola, Ørland, Bodø og Banak samt en utplassering på Rygge flystasjon. Bodø hovedflystasjon er en av Luftforsvarets største avdelinger, er en av de spisse endene i Forsvaret og produserer luftmakt. Redningshelikoptertjenesten i Bodø holder til i dagens hangar B. Bygningen, som er fra 1955, er ikke utformet for å ivareta helikoptervirksomhet. Den er i dag i svært dårlig forfatning og har et betydelig oppgraderingsbehov. Hangar B tilfredsstiller heller ikke de vesentlige krav til helse, miljø og sikkerhet. På bakgrunn av pålegg fra Arbeidstilsynet og for fremdeles å kunne operere redningshelikoptre fra Bodø ble det i februar 2006 igangsatt et forprosjekt for å bedre vedlikeholdsfasilitetene.

Etter en samlet vurdering har Forsvarsdepartementet kommet til at den beste løsningen for å dekke behovet er å bygge et nytt bygg med to vedlikeholdsdokker og en plashall for parkering av det tredje helikopteret. Komiteen er enig i Forsvarsdepartementets konklusjon om at det bygges et nytt bygg med to vedlikeholdsdokker og en plashall for parkering av det tredje helikopteret ved Bodø hovedflystasjon. Komiteen merker seg at prosjektet vil ha en byggetid på inntil 22 måneder, med planlagt ferdigstillelse innen utgangen av 2008.

Videre omhandler denne saken godkjenning av økt ramme for eksisterende materiellprosjekt, kap. 1760, utskifting av vinger på P-3 Orion maritime overvåkningsfly.

Andøya flystasjon er base for 333-skvadronen som opererer P-3 Orion maritime patruljefly. Hovedoppgavene til disse Orion-flyene er overvåkning av militær maritim aktivitet, kontroll av fiskeressurser og ubåtsøk. På grunn av sin store rekkevidde deltar skvadronens fly også i mange søks- og redningsoppdrag i nordområdene.

Siden innfasingen av P-3 Orion i 1969 er det fløyet mer enn 110 000 flytimer uten alvorlige uhell. 333-skvadronen er den eneste av Luftforsvarets skvadroner som har vært i kontinuerlig tjeneste siden den ble opprettet i Skottland i 1942.

Ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 226 for 2005-2006, jf. St.prp. nr. 72 for 2005-2006, fikk Regjering

gen fullmakt til å starte utskiftingen av vinger på våre Orion-fly. Prosjektet ble godkjent med en ramme på 720 mill. 2006-kr, tilsvarende 729 mill. 2007-kr. Denne rammen var basert på at man fikk til et samarbeidsprosjekt med et annet lands myndighet.

Komiteen har forståelse for og tar til etterretning at Regjeringen har funnet det nødvendig å anbefale å starte opp prosjektet på egenhånd. Komiteen merker seg at prosjektets ramme da må økes med 179 mill. kr. Komiteen er svært opptatt av at denne kapasiteten skal være operativ, og vil derfor støtte Regjeringens forslag om å øke kostnadsrammen for prosjektet. Samtidig er det svært viktig at kostnadsutviklingen overvåkes nøye, og at Stortinget holdes informert om utviklingen.

Fremskrittspartiet har i flere år vært opptatt av P-3 Orion maritime overvåkningsflyenes tekniske tilstand, og har derfor gjentatte ganger fremmet forslag om at det skulle foretas en vurdering av flyenes tilstand. Videre har Fremskrittspartiet ved flere anledninger påpekt at det er viktig å iverksette en plan om anskaffelse av nye overvåkningsfly. Fremskrittspartiet er derfor svært opptatt av at de utbedringer som nå gjøres på våre P-3 Orion maritime overvåkningsfly, må ses i sammenheng med en framtidig utskifting av materiellet.

Bendiks H. Arnesen (A) [14:20:59]: I Soria Moria-erklæringen er det fastslått at Forsvarets tilstedeværelse, suverenitetshevdelse og myndighetsutøvelse i nordområdene skal styrkes. Erklæringen inkluderer også Forsvarets bidrag til god beredskap mot miljøkriser, evne til overvåkning, ressurskontroll og beredskap.

I saken om de nye og endrede investeringsprosjektene i Forsvaret inngår nye lokaler for redningshelikoptertjenesten ved Bodø hovedflystasjon og økning av kostnadsrammen for utskifting av vinger på P-3 Orion maritime overvåkningsfly. Begge er elementer i Regjeringens økte satsing i nordområdene.

Viktig i denne sammenheng er for det første at redningshelikoptertjenesten ved Bodø hovedflystasjon får forsvarlige lokaler. På den måten er vi med på å sikre en best mulig redningshelikoptertjeneste også for de nordlige landsdeler for fremtiden. For det andre ser vi viktigheten av å gjennomføre utskiftninger av vinger på Orion-flyene alene, til tross for økt kostnadsramme, på grunn av at et samarbeid med Canada om dette synes mer usikkert.

Maritime overvåkningsfly er viktige i forhold til overvåking av nordområdene. Som vi ble gjort kjent med sist vi behandlet saken, ville Norge risikere å stå med en redusert flybåren maritim overvåkingskapasitet fra omkring 2008, og uten en slik kapasitet fra 2016 hvis vi ikke foretar et vingeskifte på flyene.

Jeg er derfor glad for at en samlet komite er enig i og opptatt av at vår Orion-kapasitet skal være operativ og derfor støtter prosjektet og Regjeringens forslag om å øke kostnadsrammen for utskifting av vinger på Orion-flyene. Dette vil gi flyene en levetid fram mot omkring 2030.

Regjeringens tiltredelseserklæring legger vekt på nordområdene som Norges viktigste strategiske satsings-

område i årene som kommer. For å ivareta Norges interesser og hevde vår suverenitet er effektiv overvåking av de aktuelle områdene nødvendig. Jeg er stolt av at vår regjering viser dette i praksis.

Per Roar Bredvold (FrP) [14:23:54]: Forsvarets Orion-fly har vært omtalt gjennom flere år i forbindelse med nødvendig oppgradering. Det har også vært tilfellet for Forsvarets Hercules C-130. Når det gjelder begge disse flytypene, har Forsvaret via Forsvarsdepartementet kommet med forsikringer til Stortinget om at disse flyene har vært i en tilstand som ville garantere operasjonell kapasitet i en årrekke framover.

Forslag fra Fremskrittspartiet om å iverksette en anskaffelsesprosess for nye transportfly og overvåkingsfly har blitt nedstemt og nærmest latterliggjort fra Forsvarets ledelses side med den begrunnelse at vi har tilstrekkelig kapasitet i den flyparken vi har i dag. Nå har derimot virkeligheten også innhentet Forsvarets ledelse og Forsvarsdepartementet, og vi ser nå resultatet: manglende kapasiteter og høye kostnader.

Fremskrittspartiet håper nå at Regjeringen innser at dagens Orion-flåte er moden for en utskifting, og at Regjeringen så snart som mulig iverksetter en anskaffelsesprosess for tilsvarende kapasitet.

Jeg kan også nevne våre kampfly, dvs. F-16, som også må og skal skiftes ut. Totalt sett er flyvåpenet i en situasjon hvor utstyret er gammelt – ja, svært gammelt – mens oppgavene står i kø. Her må noe gjøres, og da er det ikke nok bare å skifte vinger.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen [14:25:35]: Jeg er veldig glad for at en samlet komite gir sin tilslutning til forslagene i proposisjonen, som dreier seg om å skape bedre forhold for redningshelikoptertjenesten i Bodø og å utvide kostnadsrammen for utskifting av vinger på P-3 Orion.

Det er jo slik at P-3 Orion-flyene er en av de viktigste overvåkningskapasitetene vi har i nordområdene i dag, og også da i Forsvaret. Med sine operative kapasiteter og enorme rekkevidde vil det fortsatt gå mange år før disse flyene eventuelt kan erstattes med andre kapasiteter. Bakgrunnen for at Regjeringen har anbefalt å øke rammen er, som det også er blitt sagt, at andre nasjoner som hadde tenkt å være sammen med oss om dette arbeidet, nå har trukket seg. Den økte rammen som komiteen har sluttet seg til, vil gi flyene en strukturell levetid fram mot 2030.

Når det gjelder Regjeringens satsing på nordområdene, er denne også konkretisert i budsjettet for 2007 gjennom en betydelig økt operativ virksomhet både innenfor sjø-, luft- og landstyrkene.

Jeg registrerer at Fremskrittspartiet i tillegg ønsker en plan for anskaffelse av nye maritime overvåkningsfly. I den anledning ønsker jeg å informere om at det pr. i dag ikke er nye plattformer på markedet som har den samlede kapasiteten som dagens maritime overvåkningsfly har. USA har riktignok startet et program for å utvikle en mer moderne kapasitet, men denne ser ut til å være operativ tidligst rundt 2020.

Ellers ønsker jeg også å si til representanten Bredvold at jeg har forståelse for bekymring for flyene. Det er viktige kapasiteter. Når det gjelder transportflykapasiteten, har det jo vist seg at man burde ha startet en prosess tidligere. Men det tar vi nå konsekvensen av og vil komme tilbake til det når vi er kommet noe lenger.

Bjørn Jacobsen (SV) [14:28:11]: Som det er blitt sagt her, er vi jo alle enige om dette. Men det kan verke som om Framstegspartiet ikkje er heilt klar over kva dei har vore med på. Det vi faktisk gjer i Stortinget i dag, er å få til ei god og varig løysing når det gjeld nordområda og overvåkingsfly. Men så ser ein frå Framstegspartiet si side eit behov for å gå enda lenger – utover 2030. For all del skal eg innrømme at ein må planleggje for ei lang tid, men det vi veit i dag, er jo at allereie i 2030 kan ny teknologi ha teke over. Det er ikkje sikkert at vi eingong har behov for overvåkingsfly frå 2030 og utover. Dette er ei varig løysing, og det er ei god løysing. Derfor blir den merkna den som kjem frå Framstegspartiet, litt underleg.

Det vi elles bør ta inn over oss her i salen, er kvifor vi plutseleg får ei ekstrarekning på 179 mill. kr når det gjeld fly. Er vi flinke nok til å rekne, og er vi gode nok her i salen til å følgje opp dei investeringane som blir gjorde, slik at investeringane ikkje unødig går ut over den balansen vi vil ha i Forsvaret, og slik at ein også har pengar til drift? Der må vi berre bli enda flinkare og hushaldere med dei pengane som vi har å råde med. No vil vi jo få god hjelp av Forsvarsstudien 2007, FS07, og sjølvsagt også av det utvalet som jobbar med dette.

Men vi her i salen har eit stort ansvar når det gjeld å sørge for at vi klarer å hushaldere, at ein klarer den daglege drifta samtidig som ein har eit investeringsprogram som også står i forhold til det. Men det eine må ikkje gå ut over det andre. I dag får vi levetidsforlenging av Orion-flya. Det er eit veldig godt bidrag til den balansen som Forsvaret så sårt treng.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 2074)

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget skal nå votere i sakene nr. 1 og 2 og nr. 5 og 6.

I sakene nr. 3 og 4 er det ikke noe voteringstema.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram tre forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at planlegging av en ny hovedforbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya basert på statlig fullfinansiering forseres.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak med evaluering av bompengefinansiering av statlig vegnett. Stortinget ber om at alternative finansieringsmodeller utredes i samme sak.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.38.14)

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

«Stortinget samtykker i at veginvesteringene i utvidet Tromsøpakke 2 gjennomføres slik det er redegjort for i saken. Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om statlig fullfinansiering og legger til grunn gjennomføring som planlagt med statlig forskottering.»

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykker i at Tromsø Veg AS får løyve til å utvide innkrevjinga av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø kommune til å delfinansiere utvidinga av Tromsøpakke 2 frå fire til åtte år i samsvaret med vilkåra som er gitt i St.prp. nr. 33 (2006-2007) og Innst. S. nr. 117 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 26 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.38.37)

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Borghild Tenden satt fram et forslag på vegne av Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en bred gjennomgang av personvernproblematikken knyttet til overvåking og registrering i samferdselssektoren, og om at dette presenteres i en egen stortingsmelding.»

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:9 (2006-2007) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Sponheim og Borghild Tenden om gjennomgang av personvernet i samferdselssektoren – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 90 mot 14 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.39.18)

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i at Kongen i 2007 kan inngå en særskilt avtale om forsikringsansvar i forbindelse med utstillingen «Egon Schiele» ved Munch-museet i 2007 innenfor en total ramme som ikke overstiger 3 500 mill. kroner.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstilt:

I

Forsvarsdepartementet får fullmakt til oppstart av et prosjekt for nye lokaler for redningshelikoptertjenesten ved Bodø hovedflystasjon. Kostnadsrammen over kap. 1710 post 47 er 108 mill. kroner.

II

Forsvarsdepartementet får fullmakt til å øke kostnadsrammen på prosjektet for utskifting av vinger på P-3 Orion maritime overvåkningsfly. Ny kostnadsramme over kap. 1760 post 45 er 908 mill. kroner.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

S a k n r . 7

Referat

1. (136) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling for 2006 (Dokument nr. 13 (2006-2007))
2. (137) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Den Interparlamentariske Union (IPU) for 2006 (Dokument nr. 14 (2006-2007))
3. (138) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til NATO-parlamentarikerforsamlingen for 2006 (Dokument nr. 16 (2006-2007))
4. (139) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til parlamentarikerforsamlingen til Organisasjonen for sikkerhet og samarbeid i Europa (OSSE PA) for 2006 (Dokument nr. 17 (2006-2007))

5. (140) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til Den vesteuropæiske unions (VEUs) parlamentariske forsamling for 2006 (Dokument nr. 18 (2006-2007))
parlamentariskomiteen for 2006 (Dokument nr. 19 (2006-2007))
Enst.: Nr. 1–6 sendes utenrikskomiteen.
6. (141) Årsrapport fra Stortingets delegasjon til EFTA-parlamentariskomiteene og Den felles EØS-
Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Møtet hevet kl. 14.41.
