

Møte fredag den 16. desember 2011 kl. 9

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 37):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om fellesprosjektet E6-Dovrebanen, utbygging og finansiering-E6 Minnesund-Skaberud-Dovrebanen Langset-Kleverud (Innst. 118 S (2011–2012), jf. Prop. 13 S (2011–2012))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland (Innst. 117 S (2011–2012), jf. Prop. 28 S (2011–2012))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i jernbaneloven (Innst. 139 L (2011–2012), jf. Prop. 41 L (2011–2012))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om et nasjonalt bredbåndsløft (Innst. 119 S (2011–2012), jf. Dokument 8:20 S (2011–2012))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Arne Sortevik, Christian Tybring-Gjedde og Peter N. Myhre om å oppheve den såkalte miljøfartsgrensen i Oslo (Innst. 115 S (2011–2012), jf. Dokument 8:21 S (2011–2012))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hjemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprojekter (Innst. 116 S (2011–2012), jf. Dokument 8:22 S (2011–2012))
7. Interpellasjon fra representanten André Oktay Dahl til barne-, likestillings- og inkluderingsministeren:
«Lesbiske, homofile, bifile og transpersoner, LHBT-personer, med innvandrerbakgrunn møter betydelige utfordringer i det norske samfunn. Organisasjonen Skeiv Verden søker å bistå disse på best mulig måte i forhold til spørsmål knyttet til asyloproblematikk, seksuell utnyttelse og prostitusjon, sosiale forhold, psykisk helse, trusler og vold. Forholdet mellom å balansere åpenhet og synlighet i media med tillitbyggende nettverksarbeid er en nesten umulig balansegang. Det eksisterer eksempelvis bøker på arabisk i moskeer, som i detalj tar for seg hvordan muslimer skal forholde seg til homofile, på en ikke akkurat hyggelig måte. Det finnes ikke korrigierende alternativ informasjon på arabisk. Det offentlige Norge er lite samordnet og bevisst totalutfordringene som LHBT med innvandrerbakgrunn møter i Norge.

Hva er regjeringens strategi og tiltak for å bedre denne gruppens hverdag?»

8. Referat

Presidenten: Representanten Robert Eriksson vil framsette et representantforslag.**Robert Eriksson (FrP) [09:01:43]:** På vegne av representantene Laila Marie Reiertsen, Per Arne Olsen og meg selv har jeg gleden av å fremme forslag om utvidet sykelønnsordning for kreftpasienter samt adgang til en fleksibel sykelønnsordning – endring i lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd.**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [09:02:15]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om fellesprosjektet E6-Dovrebanen, utbygging og finansiering-E6 Minnesund-Skaberud-Dovrebanen Langset-Kleverud (Innst. 118 S (2011–2012), jf. Prop. 13 S (2011–2012))***Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har bedt om ordet til behandlingen av saken.**Øyvind Halleraker (H) [09:02:49]:** Jeg vil gå til det relativt uvanlige skritt for oss i Høyre – og for meg personlig også – å be om at denne saken utsettes og sendes tilbake til komiteen. Grunnen til det skal jeg bare kort redegjøre for.

Etter avgivelse mener vi det er kommet fram såpass mye i saken som gjør at vi føler oss usikre på om innstillingen er riktig i forhold til de mange usikkerheter som har dukket opp. Det gjelder økonomi, det gjelder planforutsetninger, det gjelder andre formalia, og det gjelder også miljømessige forutsetninger. Alt i alt burde dette være nok til å ta en ny runde på saken i komiteen.

Presidenten: Det representanten Halleraker her sier, er å betrakte som et utsettelsesforslag. Det gjør at presidenten legger opp til en kort runde for å diskutere forslaget om utsettelse, før vi eventuelt går til realitetsbehandling og vedtar et debattopplegg.

Presidenten ber om at de som nå har bedt om ordet, bare forholder seg til spørsmålet om saken skal utsettes, eller ikke. Det betyr at presidenten ikke vil bruke den allerede inntegnede talerlisten.

Representanten Anne Marit Bjørnflaten har bedt om ordet til utsettelsesforslaget.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [09:04:31]: Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet går imot en utsettelse av denne saken. Vi mener den er grundig belyst, først gjennom en omfattende kommunal og fylkeskommunal planprosess,

deretter gjennom et felles planarbeid for E6 og Dovrebanen, der både Statens vegvesen og Jernbaneverket deltok i et samarbeid. Det ble gjennomført en konseptvalgutredning for Jernbaneverkets prosjekt, og man besluttet på bakgrunn av denne å gjennomføre den videre planprosessen som et pilotprosjekt, der begge etatene samarbeider.

Planleggingen av dette prosjektet startet våren 2001 og har nå tatt mer enn ti år. Relevante problemstillinger har vært grundig belyst i denne prosessen, både lokalt, regionalt og nasjonalt, ikke minst som følge av diskusjonene med kommuner og andre interessenter om trasévalg.

I forbindelse med at saken nå har ligget til behandling i komiteen, har også en rekke spørsmål blitt besvart av Samferdselsdepartementet. Vi mener derfor at saken har vært gjenstand for en grundig drøfting, at den er blitt tilstrekkelig belyst, og at det er fullt ut forsvarlig å behandle den i dag.

På denne bakgrunn går vi imot en utsettelse av saken.

Bård Hoksrud (FrP) [09:05:56]: Først: Jeg er litt usikker på hvem som står bak forslaget. Er det bare Høyre, eller er det andre også? Forslaget er jo ikke lagt ut på representantenes bord ennå.

Jeg må si at jeg er litt overrasket over forslaget som man nå fremmer for å få utsatt saken, etter at komiteen har avgitt innstillingen. Med noen få unntak har alt som er kommet fram i media de siste dagene, vært godt kjent for de av komiteens medlemmer som har ønsket å ha møte med aktører som har ønsket å informere om en del av de forholdene som er avdekket de siste dagene, bl.a. Norsk Bane.

De siste dagers medietrykk fra Dagens Næringsliv, Hedmark Arbeiderblad og Romerikes Blad gjør, så vidt jeg har skjønnet, at de to partiene Kristelig Folkeparti og Høyre desperat prøver å komme seg helskinnet ut av den situasjonen de selv har satt seg i. Det som er synd med det forslaget de kommer med i dag, er jo at det blir som å slå et slag midt i løse luften. Regjeringspartiene vil stemme ned forslaget – det har vi allerede fått vite – men hadde de samme partiene tatt dette opp i komiteen før saken ble avgitt forrige torsdag, kunne saken ha blitt utsatt, for da hadde partiene Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet flertall i komiteen. Nå blir det bare et symbolsk slag i løse luften. Vi vil ikke være med på å bidra til at utsettelse av veiutbyggingen av E6 skjer, så jeg anmoder Fremskrittspartiets representanter om å stemme imot utsettelsesforslaget og ber heller om at alle støtter våre forslag i saken, som kommer senere.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [09:07:39]: Jeg kan ikke påta meg å snakke på vegne av hele hedmarksbenken, men føler meg helt trygg på at så å si hele hedmarksbenken er veldig opptatt av at denne saken skal behandles raskt.

Vi er fornøyd med at man endelig har fått en proposisjon fram for Stortinget, der man har et fellesprosjekt mellom jernbane og vei. Det har vært veldig grundige prosesser, mange runder lokalt i kommunestyre, i fylkesting, og alle sider har vært belyst. Det har vært en kraftfull debatt, og så har man trukket en konklusjon.

For vårt fylke er det enormt viktig at man klarer å ha framdrift i dette prosjektet. Anlegg er allerede i gang, og vi ser ingen grunn til å vente. Som fylkets representanter er vi glad for at saken blir behandlet i dag.

Presidenten: Da velger presidenten kanskje å fortolke dette som en stemmeforklaring på vegne av Senterpartiet, ikke bare Hedmarks representanter!

Knut Arild Hareide (KrF) [09:08:46] (leiar i komiteen): Det er gjort eit betydeleg og godt arbeid i denne saka i komiteens behandling. Det er stilt mange spørsmål, og i den innstillinga som ligg føre, ligg det òg betydelege kritiske merknader, sjølv om partia Høgre og Kristeleg Folkeparti støttar innstillinga slik ho ligg etter komiteens arbeid.

Det som likevel er alvorleg, er at det er kome fram betydeleg meir informasjon i etterkant av at komiteen har avslutta arbeidet sitt. Det er ikkje riktig som representanten Hoksrud seier, at denne informasjonen har vore kjend på førehand. Eg trur at både Høgre og Kristeleg Folkeparti har hatt møte med dei ulike aktørane, men det har altså kome fram informasjon knytt til kvalitets-sikringsarbeidet og prosessane rundt det som ikkje var kjend. Det er òg miljømessige sider og kostnadmessige sider som har kome fram i etterkant. Derfor vil Kristeleg Folkeparti støtte forslaget frå Høgre om at me utset saka.

Denne saka har teke lang tid, men det er jo regjeringas behandling som har teke veldig lang tid. Kristeleg Folkeparti hadde trudd, med den lange tida regjeringa har brukt på denne saka, at dei hadde gjort eit betre og grundigare arbeid, og at kvalitetssikringa var gjort. Derfor støttar me Høgres forslag.

Borghild Tenden (V) [09:10:24]: Jeg vil bare meddele at Venstre også støtter dette utsettelsesforslaget, med samme begrunnelse som komiteens leder nå ga.

Jeg sitter ikke i transportkomiteen i denne perioden. Jeg satt der i forrige periode. Mitt første bekymringsspørsmål sendte jeg allerede i 2006. Jeg skal komme nærmere inn på det i hovedinnlegget, når vi begynner å behandle saken.

Venstre støtter dette utsettelsesforslaget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet for å kommentere utsettelsesforslaget.

Bare for protokollens skyld slik at presidenten har oppfattet det riktig: Representanten Halleraker satte fram forslaget på vegne av Høyre, og det får støtte fra partiene Kristelig Folkeparti og Venstre. – Da er det i orden.

Da er vi klare til å gå til votering.

Det er satt fram et forslag fra representanten Øyvind Halleraker på vegne av Høyre om at behandling av sak nr. 1 utsettes.

Det vil bety at saken sendes tilbake til komité.

Representanter for de tre regjeringspartiene og Fremskrittspartiet vil stemme mot utsettelsesforslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 78 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 09.11.45)

Presidenten: Forslaget har falt, og vi er klare til å ta saken til realitetsbehandling. Presidenten går da videre i debattopplegget.

Etter ønske fra komiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 40 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti og inntil 5 minutter til medlem av regjeringen.

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

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

– Det anses vedtatt.

Tone Merete Sønsterud (A) [09:12:48] (ordfører for saken): Jeg tror jeg vil starte med å understreke at jeg i dette innlegget forholder meg til saken slik den foreligger fra komiteen.

Fellesprosjektet E6 Minnesund–Skaberud og Dovrebanen Langset–Kleverud er endelig til behandling i denne sal. E6 Gardermoen–Kolomoen i Akershus og Hedmark er omtalt i Nasjonal transportplan 2006–2015 og 2010–2019. Første del av strekningen ble åpnet i 2009, og den andre etappen ble åpnet 7. november i år.

Veiprojektet Dal–Minnesund, 19 nye kilometer på E6, ble bygget med en fart på 800 m per måned – så vidt jeg vet, den raskeste veiutbyggingen vi har hatt i Norge, og til en lavere pris enn beregnet.

Den sammenhengende motorveien som inntil for et par år siden gikk fra Oslo til Gardermoen, strekker seg nå stadig lenger nordover. Fellesprosjektet E6–Dovrebanen er en utbygging som blir enda sikrere og gir mer effektiv transport mellom nord og sør i landet. Det blir anleggsstart våren 2012, og E6 skal åpnes for trafikk høsten 2014, mens dobbeltsporet står ferdig i 2015.

En slik utbygging, samtidig og som fellesprosjekt, har mange fordeler. Det betyr kostnadssparing, anleggstekniske forenklinger og minst mulig trafikk og miljømessige ulemper i anleggsperioden. Med den valgte løsningen er det mulig å utnytte masseoverskudd fra E6 til oppfylling av Dovrebanen, som på samme strekning har et betydelig masseunderskudd, samtidig som det styrker samarbeidet mellom Vegvesenet og Jernbaneverket. Fellesprosjektet er et av de største samferdselsprosjekter i norsk historie.

Jeg kan ikke legge fram en enstemmig innstilling fra komiteen i denne saken. Heller ikke i merknadene er det enstemmighet, men flertallet i komiteen, dvs. Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Høyre og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med at utbyggingen av vei og jernbane blir samordnet på denne strekningen langs

Mjøsa. Dette flertallet tilrår Stortinget å støtte innstillingen.

Fremskrittspartiet har egne forslag, som de sikkert vil redegjøre for, og ett av forslagene er å utsette saken. Jeg vil bare understreke at flertallet – altså alle de andre partiene – ikke støtter en utsettelse, med de mange uheldige konsekvensene det vil ha.

Som med de fleste nye vei- og jernbaneprosjekter har det i denne saken vært ulike syn og vanskelige avveininger. Da kommunedelplanen for jernbanestrekningen ble fastsatt av Miljøverndepartementet i februar 2009, skjedde det etter omfattende diskusjoner om bl.a. trasé og inngrep. Det førte til en bedre løsning, som tar hensyn til god adkomst, god landskapstilpasning og opparbeidelse av strandsonen, og den vil gjøre mjøsstranda mer tilgjengelig for allmennheten. Det gamle jernbanespolet skal bygges om til gang- og sykkelvei og inngå i en sammenhengende sykkelvei rundt Mjøsa.

Komiteens flertall, som i dette tilfellet sannsynligvis representerer Stortingets mindretall, er fortsatt ikke fornøyd med trasévalget og vil sikkert begrunne det i den videre debatten. Samtidig er det bare Fremskrittspartiet som vil utsette det store fellesprosjektet. Så det er bred enighet om å starte projektet.

Utbyggingen av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar på Dovrebanen inngår i innværende NTP, og strekningen Langset–Kleverud langs Mjøsa ligger inne i første periode. Prosjektet gjennomføres nå altså slik vi planla det i NTP.

Tidkrevende planprosesser har lenge vært et sentralt tema i den offentlige debatten, og det ville fått betydelige konsekvenser for framdriften av den samlede utbyggingen dersom traseen nå skulle utredes på nytt og eventuelt endres. Stortinget var kjent med felles planprosess og traseen for vei og bane ved behandlingen av NTP.

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet er fornøyd med at regjeringen presiserer at traseen sør for Langset og nord for Kleverud nå skal vurderes på nytt, med sikte på å øke hastigheten til 250 km/t eller mer. Økt hastighet for de øvrige delstrekningene vil ha betydning for reisetiden og for konkurransekraften til et eventuelt nytt høyhastighetstilbud.

Prosjektet Eidsvoll–Hamar representerer dermed et vendepunkt for høyhastighetsstandard på norsk jernbane. Eidsvoll kommune har planer om stor vekst på Minnesund i årene som kommer, og som en del av utbyggingsprosjektet opparbeides det areal for et framtidig togstopp på Langset/Minnesund.

Jeg anbefaler med dette flertallets innstilling i saken.

Bård Hoksrud (FrP) [09:17:54]: I dag skal vi fatte en viktig og stor beslutning om utbygging av E6 fra Minnesund til Skaberud og Dovrebanen fra Langset til Kleverud. Når det gjelder utbyggingen av E6, er det ingen uenighet om at denne er svært viktig å få på plass så raskt som mulig. Fremskrittspartiet støtter derfor utbyggingen av E6 100 pst., men vi ønsker statlig finansiering uten bompenger.

Jeg skulle ønske at regjeringen hadde gjort en god og

grundig jobb med planleggingen av jernbanestrekningen Langset–Kleverud også, sånn at vi kunne støtte denne delen av prosjektet. Fremskrittspartiet mener nemlig at det er svært viktig å bygge et skikkelig dobbeltspor i hele intercitytriangelet. Dessverre har det dukket opp flere essensielle spørsmål om jernbanedelen av prosjektet, noe som gjør at vi ikke kan støtte denne.

Et spørsmål er hvorfor man ikke har gjennomført en skikkelig utredning av en trasé som ifølge Deutsche Bahn både er billigere og medfører mindre omfangsrike naturinngrep. Et annet spørsmål er hvorfor samferdselsministeren valgte å stoppe kvalitetssikringsrapporten, som jo er viktig for å forsikre seg om at kostnadene i prosjektet er riktige.

Det er én ting til som slår meg når jeg leser innstillingen fra komiteen, og det er at flertallet – fra Høyre til SV – går inn for å sette i gang et jernbaneprosjekt med uansvarlig planlegging og kvalitetssikring, usikre kostnadsrammer og enorme miljødeleggelser i strandsonen langs Mjøsa. Det er et paradoks at partiene som går inn for dette, liker å se på seg selv som både forkjempere for økonomisk ansvarlighet og miljøets forkjempere. Her gir flertallet blaffen både i økonomien og i miljøet. Dette vil fremstå som en av tidenes verste raseringer av strandlinjen ved landets største innsjø, og dette skjer med regjeringens velsignelse.

Jeg har registrert at tidligere stortingsrepresentant Heidi Sørensen fra SV har uttalt at dette må stoppes, og jeg har også sett små antydninger til uttrykk for misnøye med hele prosessen fra representanten Langeland. Det har imidlertid ikke kommet noe konkret ut av det. Selv om våre to partier vanligvis er langt fra hverandre politisk, mener jeg at SV bør være ekstremt flau over å ha tatt et så svakt standpunkt i en så viktig miljøsak. I denne saken tror jeg det egentlig er flertall mot utbyggingen, men at noen ikke tør stå opp og stemme for det de mener. Tvert imot prøver Høyre og Kristelig Folkeparti å spille på to hester. Høyre og Kristelig Folkeparti står i denne saken sammen med Fremskrittspartiet om svært kritiske merknader til prosjektet, men går samtidig sammen med venstresiden om å gå inn for å starte byggingen, selv om Høyre og Kristelig Folkeparti nå i siste time plutselig har funnet ut at det å støtte regjeringen ikke er så smart, og at de derfor nå kommer med et forslag om å sende saken tilbake til regjeringen for ny behandling.

På denne måten har Høyre og Kristelig Folkeparti nå helgardert seg mot fremtidig kritikk knyttet til kostnadsoverskridelser og byggeproblemer, samtidig som de i dag vil forsøke å slå seg på brystet og si at de viste handlekraft. De forsøker altså å fremstå som om de er blitt enige om være enig med alle – eller ingen, om du vil.

Kostnadene har økt fra 6,9 mrd. kr i 2008, i august 2011 var det 9 mrd. kr og i november 2011 har det økt med nye 1 mrd. kr – til 10 mrd. kr. Jernbaneverket sier nå at de egentlig ikke helt vet hva kostnadene kommer til å bli. Da fremstår det som ganske vilt å stemme for den delen av prosjektet som man i dag ikke vet konsekvensene av. Det blir som å stikke hodet i sanden og håpe på at det går bra til slutt.

Det er trist å se at flertallet velger en slik lemfeldig

holdning til skattebetalernes penger for å bygge en dårlig trasé, som er lite fremtidsrettet, og som vil bidra til at farten på en ny togstrekning vil være helt nede i 130 km/t – og vi prater om høyhastighet på over 250 km/t.

Når det gjelder veien, er usikkerheten langt mindre og inngrepet i miljøet også langt mindre, så dette støtter vi helhert opp om at skal bygges ut så raskt som mulig, uten forsinkelser. Forslaget om å få et nytt forslag til jernbanetrasé skal ikke forsinke veiutbyggingen. Det er viktig at veien bygges ut så raskt og effektivt som mulig, fordi strekningen allerede er svært ulykkesbelastet.

Til sist: Jeg vil si at jeg har stor medlidenhet med alle skattebetalerne, som skal betale en regning med blankosjekk for å finansiere en dårlig jernbanetrasé, som vil være et stort inngrep i miljøet, og som jeg tror flertallet egentlig er imot.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslagene han omtalte.

Ingjerd Schou (H) [09:22:28]: Denne saken er en viktig sak for området langs Mjøsa og transportutfordringene på både vei og jernbane. Vi er svært glad for denne type utbygginger, hvor man kan se jernbane og vei i sammenheng, og hvor man kan legge et plangrunnlag hvor vei og jernbane blir sett sammen når det gjelder både planlegging, økonomi og de effekter det har på areal og på miljøet.

Når det er sagt, kommer vi til å være veldig tydelige på at utbyggingen av E6 nordover langs Mjøsa er bra, og vi kommer til å støtte helhert opp om det. Det som imidlertid har vært foruroligende i denne saken, er at det har kommet fram stadig nye momenter både under saksbehandlingen i komiteen, underveis i arbeidet i komiteen og før avgivelse, men ikke minst *etter* at saken har vært avgitt i komiteen. Det har kommet nye momenter omtrent hver eneste dag og flere ganger om dagen.

Oppsummert er det å si at det er stort sprik i kostnadsestimatet ut fra det Norsk Bane/Deutsche Bahn har gjort i sine beregninger, og det som regjeringen legger fram. Det som også er oppsiktsvekkende, er at disse opplysningene har tilflytt regjeringen underveis, uten å være omtalt i proposisjonen.

I tillegg kommer det i denne saken alternativer fra Høyhastighetsutredningen, som skisserer hvor en eventuell høyhastighetstrasé skal gå i dette området. Det stemmer ganske forbausende med det som er utgangspunktet for alternativet fra Deutsche Bahn og Norsk Bane. Men det er altså ikke koordinert og omtalt i proposisjonen og i saken levert fra regjeringen. Der ligger det an til en østlig trasé, som ikke ligger tilsvarende langs Mjøsa. Det betyr bare at når vi en gang i fremtiden skal behandle en høyhastighetstrasé, vil den gå i det sporet som ligger langs Mjøsa, og som regjeringen nå legger fram, og gi en hastighet på 140 km/t på enkelte strekninger.

I tillegg er det det å si at det er et flertallsvedtak i Stortinget om at nye traseer når det gjelder jernbane, skal være utredet for en hastighet på 250 km/t. Det er heller ikke sannsynliggjort og godtgjort i proposisjonen, til tross for at

Høyhastighetsutredningen kommer i etterkant og skisserer et annet alternativ.

Som om ikke det er nok, er det når det gjelder de nye opplysningene i Dagens Næringsliv i går i forbindelse med kvalitetssikring av jernbanen langs Mjøsa, en påstand om – og til dels udokumentert fra regjeringens side, det er altså ikke omtalt – at statsråd Meltveit Kleppa stoppet prosessen bare seks dager etter at hun inntok ministerposten høsten 2009. Hva er dette? Mer demokrati, mer åpenhet? Og hva betyr dette når det gjelder kvalitetssikring, kostnader, miljø og areal? Det har i hvert fall fått oss til å sette spørsmålsteget ved dette og også fremme forslag om utsettelse, som har blitt avvist her i dag. Men jeg kommer tilbake til et annet forslag på slutten av mitt innlegg.

Det er altså private aktører som opplever at de blir holdt utenfor, og som har synliggjort at de har et annet alternativ, og at dette ikke blir omtalt av regjeringen. Det gjør at vi som skal behandle denne saken, også etter avgivelse får nye opplysninger, og tross spørsmål til regjeringen om kostnadsoverslaget blir det svart at denne planleggingen har kommet for langt, ergo kan vi ikke ta hensyn til flertallsvedtak i Stortinget når det gjelder 250 km/t, og det kostnadsoverslaget som Norsk Bane og Deutsche Bahn fremstiller, er ikke troverdig, det blir ikke billigere, slik disse påstår, sier regjeringen, det blir tvert om 4 mrd. kr dyrere med deres opplegg enn det som de skisserer.

I tillegg kommer opplysningene om at kvalitetssikringen har vært stoppet, og at vi ikke får en fullstendig gjennomgang av det som skal ligge til grunn for en så viktig sak når det gjelder å lage jernbane for fremtiden – som skal ligge der i mer enn 100 år – og som også skal sørge for at det går fort, og at det kvalitetsmessige er viktig.

Så når det gjelder ansvarlighet fra representanten fra Fremskrittspartiet, vil jeg bare kommentere det så vidt. Det handler om at Fremskrittspartiet i sin innstilling og i sitt forslag går rett over på et annet forslag, uten at heller ikke dette har vært kvalitetssikret, uten at dette har vært kostnadsberegnet – *uten* å gå den omveien å sende denne saken tilbake til komiteen.

Jeg tar opp et forslag som etter hvert skal være omdelt på representantenes plasser. Dette forslaget er en utsettelse – ikke av selve innstillingens punkt 1, 2 og 3, men av punkt 3 i innstillingen. Det er på vegne av Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Da får vi etter hvert se det forslaget som representanten Ingjerd Schou omtalte og tok opp.

Hallgeir H. Langeland (SV) [09:28:08]: Det er ein stor dag for meg i dag når det gjeld høyhastighet. No er det sånn at alle parti i Stortinget er for utbygging av høyhastighetstog, for i dag har Framstegspartiet gått for ein trasé som kan brukast i ei framtidig høyhastighets-satsing i Noreg. Det var ei kjekk opplysning for SV i dag.

Så har saksordføraren på ein god måte lagt fram regjeringens parti si innstilling. Ikkje minst la saksordføraren vekt på at dette er eit fellesprosjekt mellom Vegvesenet og Jernbaneverket, og at det er positivt. Eg trur nok dei fleste

partia er einige om at det er positivt, og at me vil ha meir av det.

Eg trur det er nødvendig for Stortinget å ha ein liten gjennomgang av historikken i dette. No har eg sete i denne komiteen i seks og eit halvt år. Denne saka er ikkje ny for oss i regjeringens parti i det heile. Premissane for denne saka er ikkje lagde av samferdselsministeren eller denne regjeringa, dei er lagde av den førre regjeringa, og saka er følgt opp av dagens samferdselsminister. Ho er òg sjølv-sagt følgt opp av vår nye jernbanedirektør, i tråd med dei vedtaka som Stortinget og regjeringa har gjort. Ansvar for det som blir lagt fram i dag, ligg på noverande samferdselsminister, men det har altså ein historikk, som har pålagt både samferdselsministeren og den nye jernbanedirektøren å følgja opp prinsippet om kvar denne traseen skal gå.

Det er ikkje tvil om at denne saka har vore oppe på høgt nivå mange gonger før. Ho har sjølv sagt vore kvalitetssikra i Finansdepartementet, ho har vore på Statsministerens kontor mange gonger, så her er det mange som har vore inne og sagt at premissane er at dette skal gå langs Mjøsa.

Så er det heller ikkje å leggja skjul på at i utgangspunktet jobba SV for eit anna traséval – eit som ikkje går langs Mjøsa, med tanke på 250 km/t pluss, som eit fleirtal har gått for, med tanke på miljøinngrep, med tanke på at ein ny trasé kan byggjast utan at ein får stopp på eksisterande togtrafikk, og ikkje minst var det ei usikkerheit når det gjaldt kostnadsoverslaga, også for meg i 2008. Men i februar 2009 sa altså Miljøverndepartementet at dette er gode greier, dette går dei for, og då har altså saka vore oppe til behandling nærmast på alle nivå i regjeringens apparat.

Statsråden vil no svara på dei nye spørsmåla som eventuelt har dukka opp i mediebialetet. Blant anna synest eg kanskje at det at ekspertane på leire frå geologisk institutt ikkje var kontakta, var litt urovekkjande, men her er det framleis mogleg å følgja opp saka i det vidare arbeidet frå statsråden si side. Det er eg heilt sikker på at ho kjem til å gjera.

Så med desse få, men som alltid velvalde orda, takkar eg for oppmerksomda.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [09:32:03]: Sakens ordfører har redegjort for saken med hensyn til historikk og behandling i komiteen på ein veldig god måte, så jeg skal bare legge til noen få ord. Dette er et av de prosjektene der vi virkelig har sett jernbaneutbygging og veiutbygging under ett, og det er meget nyttig. Det er slike prosjekter vi vil ha flere av, der man ser det totale transportbehovet under ett og ser på hvordan man kan løse det i fellesskap. Det har vi nå et eksempel på – det er veldig bra.

Ny Dovrebane og E6 skal bygges som et felles prosjekt langs Mjøsa. Traseene vil gå parallelt. Den jernbanestrekningen som bygges, skal bygges for både godstog, intercitytog, fjernog og muligens høyhastighetstog.

Det har vært mye snakk om strandsonen, at man får reduserte muligheter til å bruke den. Men faktisk vil denne utbyggingen frigjøre 8,5 km strandsonen, og man legger godt til rette med underganger og sikrer gang- og sykkelveger. Det gjør at den blir mer tilgjengelig for allmenn-

heten, og man kan bruke strandlinjen bedre enn man har kunnet til nå.

Det er en viktig sak for Hedmark, helt klart. Det har vært stort engasjement der over veldig lang tid. Saken har en lang forhistorie, som det er redegjort for, helt fra starten på 2000, da man startet planprosessen. Man har hørt både kommuner og fylkeskommuner, man har, som representanten Langeland sa, hørt veldig mange instanser inne i regjeringsapparatet, og det har vært kommunikasjon underveis her med flere mulige aktører. Så det er en god sak, mener jeg, det er en viktig sak, ikke bare for Hedmark, men faktisk også for oss lenger nord i landet, som har behov for å få transportert gods fra nord til sør, til Alnabruterminalen og videre. Det er viktig at vi legger til rette for økt godstrafikk, og det får vi mulighet til med dette dobbeltsporet der man sikrer at det vil være kapasitet for gods framover.

Med disse få ordene støtter Senterpartiet helt klart opp om det prosjektet som foreligger, og mener at det vil bli en god løsning, som gagnar oss alle sammen.

Knut Arild Hareide (KrF) [09:34:55] (leiar i komiteen): Dette burde egentleg ha vore ein gledesfylt debatt, ein debatt der me nettopp påpeiker at nesten for første gong greier me å sjå veg og jernbane under eitt. Det har vore eit viktig mål for fleirtalet i Stortinget, og det er klart at det har òg vore intensjonen frå regjeringa si side. Eg synest likevel ikkje det er grunn til å smile for mykje, og det er bl.a. på grunn av dei uavklarte delane som me har på jernbanesida – dei miljømessige sidene. Den utbygginga me no vil sjå ved Mjøsa, vil vere eit av noregshistorias største inngrep i strandsona.

Det er òg stilt spørsmål ved kostnadsoverslaga. Det er gjort òg i innstillinga, og det er ein av dei tinga eg vil utfordre statsråden på i dag. Kva seier no dei siste kostnadsoverslaga, og er det som er sagt i proposisjonen frå regjeringa, det kostnadsoverslaget som regjeringa no meiner er det riktige?

Så har vi òg i løpet av denne tida fått lagt fram Stillesby-utvalet sine planskisser. Når dei tenkjer høghastigheit, legg dei opp til ei anna planskisse enn det som regjeringa legg fram i forslaget sitt.

Dette som eg har teke opp no, har vore kjende saker, som har vore ein del av den grundige behandlinga i komiteen, og eg kan slutte meg til at saksordføraren har leidd dette arbeidet på ein god måte. Det har vore ei grundig og god behandling i komiteen, det har vore stilt 15 spørsmål om denne saka til departementet. Men det er òg kome opp saker i etterkant av behandlinga som eg synest det er vel verd å sjå nærare på. Det eine er at KS1-prosessen visstnok aldri skal ha vorte avslutta. Det synest eg statsråden må seie noko om i innlegget sitt. Så har det enda ein gong kome nye tal rundt kostnadsoverslaget, som gjer at det har blitt enda meir usikkert, men det var òg ein diskusjon under behandlinga. Så har me dagens oppslag, der det blir sagt at ein byggjer på leire, og at forskarar som burde ha vore inne i prosessen, ikkje har vore det. Eg reknar med at det òg er noko statsråden tek opp i sitt innlegg.

Det er feil det som representanten Hoksrud seier i sitt

innlegg. Kristeleg Folkeparti, Høgre og Venstre bed ikkje om at denne saka skal tilbake til regjeringa, me bed om at denne saka skal tilbake til komiteen. Så det Hoksrud sa om at me kravde dette tilbake til regjeringa, er feil. Me ønskjer ei behandling i komiteen. Derfor vil Kristeleg Folkeparti støtte punkt 1 og 2 i vedtaket, og vi bed om at punkt 3 i vedtaket blir sett opp mot forslaget frå Høgre.

Så synest eg òg, som representanten Langeland er inne på, at det er hyggeleg at Framstegspartiet legg opp til ei viss forståing for høghastigheit ved å gå for ei planskisse som opnar for 250 km/t. Det er det same partiet som for nokre år sidan sa at Noreg ikkje er spesielt eigna for jernbane. Det me kan slå fast, er at Framstegspartiet forandrar sin jernbanepolitikk i høg hastigheit!

Dette burde som sagt vore ein gledeleg dag. Men for me kan seie det, meiner eg at statsråden på fleire punkt må gjere greie for kva prosessen har vore. Det gjeld særleg KS1-prosessen, det gjeld kva dei siste kostnadsoverslaga no er, og det gjeld òg om nødvendige fagfolk har vore inne knytt til bl.a. grunn-, jord- og leireforholda i denne saka.

Borghild Tenden (V) [09:39:54]: Det er med litt blandede følelser jeg står på denne talerstolen i dag. Dette er en sak jeg har fulgt lenge – det vil jeg komme tilbake til – og det er en sak som er viktig for oss som er opptatt av gode kommunikasjonsårer i Norge. Både E6 og utbyggingen av intercity er viktige grep i en slik sammenheng.

Regjeringen har satt Stortinget i en vanskelig situasjon. La meg starte med det viktigste, det miljøpolitisk viktige: All transportvekst i og mellom de største byene bør i fremtiden skje med jernbane og kollektivtrafikk, ikke med økt bil- og flytransport. Det trasévalget som ligger til grunn for jernbanen mellom Eidsvoll og Hamar, kan, eller skal vi si vil, vise seg å være dårlig planlegging for fremtiden. Vedtaket er dårlig for strandsonen langs Mjøsa, og det er ikke dimensjonert tilstrekkelig for hastigheter verken for intercity eller som det første skritt mot et høyhastighetsnett i Norge. Regjeringen undergraver dermed hele høyhastighetsutredningen før den i det hele tatt har kommet i gang, slik Venstre ser det.

Det er et problem at dagens politikk legger opp til at deler av det nye intercitytriangelet bygges ut uten at det tilrettelegges for høyhastighet, og regjeringen kan ikke si at den ikke visste. Allerede i 2006 tok jeg opp disse problemstillingene i et skriftlig spørsmål, og jeg har fulgt opp med spørsmål nesten hvert år siden da. Regjeringen har med full innsikt og med full bevissthet gått inn for denne traseen, selv om den hele tiden visste at det ikke ville være et vedtak for fremtiden. I tillegg er det nå usikkerhet om kostnader, som komiteens leder redegjorde for.

I kjent stil skylder regjeringspartiene på forrige regjering. Med respekt å melde: Etter å ha sittet med en flertallsregjering i seks år forstår de fleste utenfor dette hus urimeligheten i dette.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:42:37]: Dovrebanen går i dag som enkeltspor langs Mjøsa og utgjør ein barriere. Den nye parsellen som no skal byggjast, vil gå i tunell ved Morskogen og vil på den måten frigjera

4 km strandlinje der det i dag er jernbane. I tillegg legg ein traseen lenger opp frå Mjøsa enn dagens. Dermed blir det frigjort 8,5 km strandlinje mellom Minnesund og Espå. Utbygging av ny veg og jernbane fører med andre ord til at det blir meir tilgjengeleg strandlinje enn tilfellet er i dag.

Delar av eksisterande Dovrebane langs Mjøsa skal gjerast om til gang- og sykkelveg, Mjøstråkk. I tillegg blir det laga undergangar og bruer som sikrar lettare tilgang til strandsona enn tilfellet er i dag.

President, eg må gjera merksam på at det må vera noko feil med klokka.

Presidenten: Statsråden skal få en ny start!

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:43:38]: Det er fint!

Den 17 km lange parsellen som no skal byggjast, er planlagd og dimensjonert for 200 km/t. Moglegheita for å byggja parsellen for 250 km/t vart vurdert etter at Stortinget bad om ei slik vurdering, sjølv om parsellen var planlagd og trasé fastlagd før stortingsvedtaket. Banestrekninga er likevel ikkje rett nok til å kunna dimensjonera for 250 km/t. Om det hadde vore mogleg å byggja heile strekninga Eidsvoll–Hamar for 250 km/t, ville det kunna gjeve 120 sekund raskare køyretid for høghastigheitstog Oslo–Hamar. For intercitytog som skal stoppa på Tangen og Stange, vil det i praksis ikkje bli forskjell i reisetida.

I den vidare utbygginga nordover mot Hamar og Lillehammer vil det vera mogleg med 250 km/t som dimensjonerande hastigheit. Det er no under utgreiing. Det blir som kjent gjennomført ei konseptvalutgreiing for intercity Oslo–Lillehammer.

I planprosessen for dagens utbygging vart tre hovudalternativ til trasear vurderte i to etappar, deriblant ein austleg trasé langs åsen ovanfor Mjøsa.

Planarbeidet starta tidleg på 2000-talet, og trasé vart endeleg fastsett av Miljøverndepartementet i 2009. Til saman er to austlege trasear vurderte. Dei vart lagde vekk fordi det etter måten ville ta altfor mange år før ein slik parsell kunne takast i bruk. Parsellar langs eksisterande bane vil kunna bli tekne i bruk etter kvart som dei blir ferdigstilte. Kostnadene ved ein austleg trasé, tilpassa godstog, vart vurderte å bli 50 pst. høgare.

Eg meiner vi brukar for lang tid på å planleggja store prosjekt. Eg har òg inntrykk av at det er Stortinget sitt syn. Eg har sett i gang eit prosjekt for å effektivisera planprosessane. Dette prosjektet er eit godt eksempel på kvifor det tek for lang tid. Sjølv etter nær ti år med planlegging blir det framleis gjort iherdige forsøk på å så tvil om eit konsept som vart valt fleire år tilbake i tid, etter ein omfattande debatt. Det er ei tid for planlegging – for diskusjon, for utgreiingar og kvalitetssikring – og ei tid for bygging og gjennomføring. Eg meiner dette prosjektet er klart for bygging. Det beste konseptet er valt. No må vi koma i gang.

Ved behandlinga av førre NTP slutta Stortinget seg til utbygging av vegprosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen i Akershus og Hedmark. Vidare utbygging av firefeltsveg nord for Gardermoen vart prioritert, av omsyn til både tra-

fikktryggleik og framkomst. Utbygginga har gått føre seg i etappar, med vegstrekninga mellom Minnesund og Skaberud som den siste av i alt tre. Strekninga er venta opna hausten 2014 og vil då ha samanhengande firefeltsveg heilt frå Oslo til Kolomoen.

I inneverande Nasjonal transportplan er det lagt til grunn samtidig planlegging og utbygging av E6 og Dovrebane langs Mjøsa. Utbygginga er organisert som eit felles prosjekt. Jernbanen blir bygd ut med dobbeltspor mellom Langset og Kleverud – ei etterlengta utbygging, som bidreg til å auka kapasiteten på Dovrebane. Jernbaneprojektet er prioritert i inneverande NTP, med oppstart i fyrste planperiode og forventet ferdigstilling i 2015. Ei samla utbygging er anslått til å gje reduserte kostnader på om lag 300 mill. kr på grunn av store samordningsgevinstar. I tillegg blir lokalmiljøa sparte for ulemper som følgjer med sjølv anleggsarbeidet, ved at den samla byggjetida for dei to prosjekta blir gjort kortare.

Som komiteen peikar på, er det utfordringar knytt til ei slik samordning. Samferdselsdepartementet arbeider med å betra den overordna styringa og ser bl.a. på rapporteringsrutinar og handtering av ueinigheit.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [09:48:55]: Jeg er veldig enig med statsråden i at det er viktig at man får fortgang i prosjektene. Men jeg skulle gjerne visst hvilken hjemmel statsråden har for å si at hun bare kan droppe kvalitets-sikringsarbeidet i denne saken, for det kan jo være viktig for Stortinget – og muligens kontroll- og konstitusjonskomiteen – hvis man har brutt noe. Men det blir spennende å høre hva statsråden sier om det.

Så synes jeg det er spesielt at statsråden sier at dette er utredet godt og grundig, når man ser at det er en pengegalopp uten like. Fra 2008 og fram til i dag er det altså 3,1 mrd. kr i overskridelser – så langt – og Jernbaneverket sier at det kan komme mer.

Hvordan kan statsråden mene at dette er grundig utredet, og at man har alle fakta på bordet som gjør at det bare er å kjøre i gang, når Jernbaneverket sier at de ikke vet hva sluttsommen faktisk kommer til å bli på dette prosjektet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:49:47]: Det er ikkje sjølvstyk at det blir gjort KS1 på alle prosjekt. Men lat meg understreka: Dette prosjektet er kvalitetssikra av ein ekstern kvalitetssikrar, som det går fram av proposisjonen. Det er heller ikkje noko pålegg om det. Det blir gjeve unntak. Dersom vi her skulle ha følgd opp med KS1 på ein KVVU – der ein burde gå nye rundar før det var tilfellet – så måtte dette prosjektet ha vorte utsett til neste fireårsperiode og kunne ikkje følgjast opp i tråd med det som var vedteke våren 2009.

Så lat meg seia: Stortinget har behandla f.eks. Kvivsvegen, Vossebakka, Sky–Langangen, rv. 2 Kongsvinger–Slomarka, E6 vest for Alta – utan at det har vore KS1 på nokon av dei. Det har heller ikkje vore stilt spørsmål ved det.

Øyvind Halleraker (H) [09:51:12]: Kvalitetssikringsinstituttet ble innført av Stoltenberg I-regjeringen i 2000. Da var det KS1 det var snakk om. Det var klare forutsetninger for hva som skulle legges til grunn i en KS1-vurdering. Så opplevde man at det også var nødvendig å kvalitetssikre kostnadsoverslag og styringsunderlag, slik at det ble en supplerende bestemmelse i 2005 – i alle fall ble det lagt fram da. Så vi snakker om to vidt forskjellige ting når vi snakker om KS1 – som er en kvalitetssikring av konseptvalget – og KS2, som altså er et kostnadsoverslag og styringsunderlaget.

Statsråden refererer hele tiden til KS2. Jeg har et helt konkret spørsmål til statsråden: Hvorfor er det ikke utført KS1 i dette prosjektet?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:52:10]: Som representanten Halleraker er vel kjend med, er det langt breiare og lengre erfaring med KVV/KS1-prosesser på veg enn på bane. Det har som kjent ikkje vore sett i gang så mange jernbaneprosjekt før denne regjeringa overtok.

Så er det slik at dei lokale prosessane var komne veldig langt då ein stod overfor spørsmålet om å gå ein ny runde med omsyn til konseptvalutgreiing, og så KS1, framfor å følgja opp det som Stortinget allereie hadde vedteke våren 2009 og òg tidlegare. Her skal det satsast på eit fellesprosjekt – veg-bane langs Mjøsa. Då er det slik at valet var fatta: Vi byggjer i denne perioden.

Arne Sortevik (FrP) [09:53:33]: Svarene fra statsråden om hvordan statsråden forholder seg til kvalitetssikringsordningene, er egnet til refleksjon og gir grunnlag for at vi i etterkant vil forfølge det på annen måte.

Men for å være mer direkte og konstruktiv: Føler statsråden seg sikker på at de tekniske løsningene er betryggende utredet på jernbanedelen av prosjektet? Føler statsråden seg sikker på at priskalkylene er betryggende utredet for jernbaneprosjektet? Forholder det seg også slik som statsråden har antydning til Dagens Næringsliv, at hvis det kniper med hastigheten på dette dobbeltsporet med tanke på et mulig høyhastighetskonsept, vil man faktisk bygge et nytt dobbeltspor for høyhastighet ved siden av det man nå foreslår å bygge? Og hvor er kvalitetssikringsrapportene? Hvorfor følger ikke de prosjektene frem til komiteen?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:54:39]: Til spørsmålet om eg føler meg sikker, er svaret ja. Viss ikkje, hadde eg ikkje lagt fram denne saka verken for regjeringa eller for Stortinget på dette tidspunktet.

Eg føler meg trygg på at det er noko som heiter beslutning og oppfølging. Det er noko som ein i dag, denne dagen, ser ein snev av, og det er noko som heiter omkamp med omsyn til vedtak som er gjorde fleire år tilbake.

Så til høgfallsutgreiing: Ja, vi kunne velja å venta til den neste stortingsmeldinga som skal ta stilling til høg fart, altså våren 2013. Det synest eg faktisk ikkje befolkninga langs Mjøsa, som ventar på eit betre togspor på ei strekning der det i dag er sprengt kapasitet, fortener.

Knut Arild Hareide (KrF) [09:55:46]: Statsråden sa i sine svar no i replikkunden at det ikkje er sjølvsagt at det er ein KS1-prosess, og òg at KS1-prosesser har ein lengre historikk på veg enn på bane.

Men da er mitt spørsmål: Dersom ein startar opp ein KS1-prosess, er det ikkje da naturleg å avslutte den typen prosess som ein har starta opp? Da er mitt spørsmål òg: Er det sann at det aldri har vore starta opp ein KS1-prosess knytt til denne saka og jernbanen, eller er det slik at det har blitt starta opp ein KS1-prosess som ikkje er avslutta? Det herskar det stor usikkerheit om når Stortinget no behandlar denne saka, og eg ber statsråden gjere greie for det.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:56:43]: Lat meg då seia at det er ofte slik at KVV – altså endeleg ferdigstilling, oppfølging av utgreiinga, med høyringsrundar osv. – går parallelt med kvalitetssikring, altså KS1.

Det som ein stod overfor hausten 2009, var: Skal ein her sjå vekk frå dei lokale prosessane som er komne langt? Skal ein her stilla nye spørsmål ved konseptvalutgreiingar og etter det igjen fullføra kvalitetssikringa? Eller skal ein forhalda seg til Stortinget sine vedtak, slik som dei allereie var nedfelte våren 2009? Vi valde å halda oss til Stortinget.

Borghild Tenden (V) [09:57:52]: I 2005 tok daværende samferdselsminister Torild Skogsholm initiativ til å gjennomføre en høyhastighetsutredning. Det har denne regjeringen fulgt opp, og det er Venstre veldig glad for. Venstre er spesielt opptatt av intercitytriangelet. Hvilke tanker gjør samferdselsministeren seg nå konkret om denne intercitystrekningen? Vil ikke dette undergrave en fremtidig høyhastighetsbane?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [09:58:20]: Eg meiner for det fyrste at det er veldig viktig å få på plass den strekningen som vi behandlar i dag, nettopp fordi ho blir ein del av eit framtidig intercitytriangel. Eg føreset at vi kan koma tilbake med tidfesting av heile triangelet i samband med komande nasjonale transportplan.

Så er det klarlagt for å kunna planleggja for 250 km/t, som høg fart føreset, slik vi gjer nord for Tangen, men her er òg gjort greie for kvifor det ikkje går lenger sør. På lengre sikt ser eg for meg at det kan bli ein debatt om eit eige høgheitsstrekning lenger aust.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet omme.

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

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [09:59:40]: Dette er en gledens dag, og det er en stor dag for oss som representerer Hedmark på Stortinget. I 2005 gikk man fra stillstand til framdrift for samferdselsprosjekter i Norge – ikke minst for det fylket jeg representerer. Statsråd Liv Signe Navarsete gikk inn, delte opp veiprosjektet, så en kunne begynne å bygge fra Gardermoen til Dal og fra Skaberud til Kolomoen. Det ble åpnet i 2009 – en stor seier!

Takket være den oppdelingen begynte man også etter-

på med Dal–Minnesund, og det ble åpnet nå i høst, og det har vært en enorm framdrift i prosjektet. Fra at det bare har vært stillstand og snakk om å bygge firefelts E6 i år etter år, var det takket være politiske grep framdrift fra dag én da statsråd Liv Signe Navarsete overtok. Hun gikk inn, brukte politisk skjønn og overstyrte i sin tid Vegdirektoratet på det punktet. Det er veldig bra. Det er veldig viktig for Norge, ikke minst for Hedmark, og det har vært et suksessrikt prosjekt.

Nå gjelder det jernbane. Det å sette i gang et dobbeltsporprosjekt på Dovrebanen har det vært snakket om og snakket om – men nå går det fra stillstand til framdrift, og vi som kjører den jernbanen nesten hver dag, ser at Jernbaneverket allerede er veldig godt i gang med planleggingen og tilretteleggingen for det prosjektet. Det skjer mye allerede. Man bruker ressursene godt, og man har framdrift i prosjektet.

Det at man nå kan se utbyggingen av jernbane sammen med utbyggingen av firefelts E6, gir også store kostnadsbesparelser, og det gir mindre lokale miljølemper. Det er enormt mye masse som skal flyttes i et sånt prosjekt, og det at man kan se disse tingene sammen og trekke i lag, er et prosjekt til etterfølgelse.

Det er ingen tvil om at det var stor lokal debatt, og det var veldig mange lokale runder rundt trasévalg. Mange av oss hadde ønsket at det ble frigjort enda mer strandsone – for vi representerer et område, vi representerer et fylke. Men på et visst tidspunkt blir det trukket en konklusjon, og slik er det i dette prosjektet nå: Konklusjonen er trukket, og det er ro rundt dette i Stange, det er ro rundt dette i Hedmark. Det har vært mange debatter, og noen tapte, noen vant. Men så er det viktig å huske på – for ettertiden – at det blir mer tilgjengelig strandsone etter utbyggingen enn før utbyggingen, for jernbanen i dag ligger jo i strandsonen hele veien og er ikke tilrettelagt for tilgjengelighet til mjøsstranda. Så når dette prosjektet er ferdig, vil noen komme ut som tapere og andre som vinere, men i sum blir mjøsstranda mer tilgjengelig enn den har vært til nå.

For oss i Senterpartiet har det vært enormt viktig å ha framdrift i disse prosjektene, og at det skal gå fra en periode under Bondevik II, der det var stillstand i alt, til en periode under den rød-grønne regjeringen, der det er en framdrift i diverse prosjekter i Hedmark – er jeg stolt av å være en representant for!

Ingebjørg Godskesen (FrP) [10:03:02]: Fremskrittspartiet vil ha sammenhengende dobbeltspor i intercitytrangelet, og der er vi konsekvente. De andre partiene hevder derimot at de er for lyntog, mens de samtidig vil bygge en jernbanestrekning med maksfart på 200 km/t, som vil ha en enkeltsporet flaskehals på 130 km/t. Den europeiske definisjonen av høyhastighetstog er tog med en hastighet som starter på 250 km/t, og det er derfor helt åpenbart at ekte lyntogtilhengere ville ha gått inn for en annen trasé enn den flertallet velger. Det kan jo ikke være slik at man bygger en jernbanestrekning for 200 km/t – og så må bygge en helt ny strekning nesten rett ved siden av, men med en rettere kurva-

tur, for over 200 km/t. Det er urealistisk, og det vet vi alle.

Jeg har en teori om hvorfor de andre partiene på den ene siden sier at de er for lyntog, og på den andre siden bygger nye strekninger med langt lavere fart. Jeg tror rett og slett at de egentlig ikke er for lyntog, men at dette tvert imot er noe de sier for å få fokuset bort fra dagens dårlige jernbane.

Den nye strekningen som flertallet vil bygge ut, vil heller ikke være optimal for godstransport på jernbane. Godstog liker rett og slett ikke bratte bakker, og da kan man ikke gjennomføre en plan som vil gi en bratt, enkeltsporet flaskehals. På denne måten blir også Jernbaneverkets plan og foretrukne trasévalg en barriere mot å få mer gods over på bane, slik Fremskrittspartiet ønsker å legge til rette for. Ja, man kan jo lure på om de andre partiene i det hele tatt mener noe med sine fagre ord om at de vil ha mer gods over på bane, når de går inn for utbygging av det stikk motsatte.

Jernbaneverkets foreslåtte trasé vil også være mer utsatt for flom og ras enn østlig trasé. Det betyr kanskje at de andre partiene også på dette området er inkonsekvente. De tror nemlig på store, menneskeskapt klimaendringer, men velger å se bort fra flom- og rasfare når de skal velge trasé – svært inkonsekvent, med andre ord. Var det noen som snakket om å la handling følge ord?

På Sørlandsbanen har vi også flaskehals, hvor togtrafikken må gå med sterkt nedsatt fart. Noen ganger når jeg kjører tog, kan man gå ved siden av toget – uten å bli svett – og holde samme fart som toget. Ja, man kan til og med gå fortere enn toget.

Forholdene hemmer transporten av folk og gods, og rasfaren utgjør en stor sikkerhetsrisiko. Slikt burde man helgardere seg mot når man planlegger nye jernbanestrekninger. Dette er 2012, og da kan man ikke planlegge for togene som man gjorde da man planla Sørlandsbanen for 100 år siden.

Gunnar Gundersen (H) [10:05:54]: Vi får vel erkjenne at det er bare på perrongen vi kan gå fortere enn toget! Det er i hvert fall bra.

Det er klart at dette prosjektet har vært sterkt etterlenget i Hedmark, og det kommer til å skape jubel at det kommer i gang. Det er rimelig åpenbart. Det gjør ethvert infrastrukturprosjekt i Norge – vi er nokså sulteføret på tidsmessig infrastruktur.

Men jeg må også si at for en som har vært sterk tilhenger av å få fortgang i prosjektet og å ta ut gevinstene ved samordnet utbygging av vei og jernbane, har de siste dagers medieoppslag vært grunn til ganske mye ettertanke. Det må jeg innrømme, og det var med tungt hjerte jeg stemte for at prosjektet skulle sendes tilbake til komiteen for nok en runde. Det innrømmer jeg også ærlig.

Men dette dreier seg jo om samfunnsplanlegging med langsiktige perspektiver. Jeg klarer ikke helt å forholde meg til at man snakker om at det kanskje skal komme en ny trasé med 250 km/t ved siden av den som nå bygges. Det er helt urealistisk. Det er denne traseen som kommer til å gjelde for hele innlandet – og også oppover mot

Trondheim – i uoverskuelig framtid. Da må jeg si jeg er ganske sjokkert over at vi har planlagt i ti år – det er fire år siden Stortinget gjorde vedtak om at man skulle planlegge med 250 km/t som hastighet – og så kommer det en utbygging som ikke forholder seg til det. Det synes jeg er sjokkerende.

Jeg synes statsråden var inne på noe fornuftig da hun sa at vi må faktisk se på hva slags planleggingsprosesser vi har. Hvis ikke en planleggingsprosess klarer å snu seg litt rundt i løpet av fire år, har vi jammen en utfordring i dette landet med såpass mange prosjekter som vi skal ha i gang. Det er hovedgrunnen til at jeg gikk inn for utsettelsesforslaget. Jeg gjorde det, som sagt, med veldig tungt hjerte, for det er åpenbart at alle ønsker prosjektet raskt. Men av hensyn til samfunnets ressursbruk – det er enorme summer vi snakker om, og det kommer antageligvis til å bli enda større summer enn det som står i proposisjonen – synes jeg det var det eneste forsvarlige å gå inn for det utsettelsesforslaget. Men det er ingen tvil om at prosjektet kommer til å skape mye jubel i Hedmark.

Arne Sortevik (FrP) [10:08:41]: Dette prosjektet har jo langt mer vidtrekkende konsekvenser enn bare for Hedmark. Innledningsvis må jeg få lov til å si at for en som kommer fra Vestlandet, hvor man er vant til en fylkesmann som løper rundt med meterstokk for å måle høyden på naustene, er det spesielt å se at man har tenkt å rasere strandlinjen ved Norges største innsjø med Miljøverndepartementets velsignelse.

Dette er – med adresse til statsråden – ingen omkamp fra Fremskrittspartiet. La meg også presisere at utsettelsesforslaget ikke kommer fra Fremskrittspartiet, og det er heller ikke noe forsøk på omkamp fra Fremskrittspartiet. Men vi mener altså at denne løsningen som man går inn for på jernbanesiden, er en dårlig løsning og en løsning man ikke ser de kostnadsmessige konsekvensene av. Derfor vil vi ha utredet en annen løsning.

Vi legger merke til at Arbeiderpartiets talsperson, nestlederen i komiteen, mener at alt er fullt ut forsvarlig utredet. Den oppfatning deler vi ikke. Vi er redd for at vi ikke vet hva dette prosjektet faktisk koster, og nå snakker jeg fortsatt om jernbanedelen av prosjektet. Det er bra når det bygges ny europavei, og det er bra når det bygges ny dobbeltsporet jernbane. Det er enda bedre når det gjøres i et felles prosjekt, men det er en forutsetning at et slikt fellesprosjekt har god styring. Det er det grunn til å ha en del meninger om, ifølge det som er kommet frem i proposisjonen. Men det er en enda viktigere forutsetning at prosjektene er godt utredet, og det er altså ikke jernbaneprosjektet.

Vi skjønner at SV på en vanskelig dag har behov for å finne trøst. Det registrerer vi med et uvanlig forsiktig innlegg fra representanten Langeland, som snakket lite om miljøkonsekvensene. Han snakket lite om vendepunktet for høyhastighetsbane – om det egentlige vendepunktet, for jeg er redd for at representanten Gundersen sikkert har rett i at det blir dette dobbeltsporet vi blir stående med. Det blir et spor hvor det ikke er særlig høy hastighet. Hvis det skulle forholde seg slik som statsråden faktisk i

et øyeblikk har sagt til media – og kanskje også ment – at man kan bygge et nytt dobbeltspor ved siden av, er det et poeng å ta med seg for bilistene når man nå skal betale for en ny europavei. Og jammen skal de betale, de skal betale nesten 5 mrd. fordi en søkkrik stat ikke ser seg å ha råd til å betale for en moderne og sikker vei i Norge. Derfor vil vi i Fremskrittspartiet ha en annen finansiering enn den som er foreslått.

Sonja Irene Sjøli (H) [10:11:59]: Presidenten var villig til å gi statsråden en ny start. Det er også Høyre, ved at vi nå kunne fått en ny gjennomgang av saken, men så villig er altså ikke statsråden.

Jeg vil innledningsvis vise til Ingjerd Schous redegjørelse for Høyres synspunkter. Men jeg må si at jeg er svært skuffet over regjeringspartiene som ikke er villige til å se på saken på nytt og sørge for at kvalitetssikret informasjon kommer på bordet. Tvert imot – de sier at de føler seg trygge på at den traseen de har valgt, er den beste, og at det er godt nok utredet. Men det står i sterk kontrast til hva representanten Langeland fra SV sa til Dagens Næringsliv i går – nemlig at politikerne bevisst er forledet av Jernbaneverket. Han er enig med Høyre i at vi burde gått en runde til i denne saken. Han uttaler også at politisk tautrekking har gitt et alternativ som ikke er i samsvar med Stortingets vedtak om bare å bygge jernbane som kan holde 250 km/t. Det kan heller ikke kjøres godstransport på strekningen. Dermed vil den bli tvunget ut på E6 og miljøet vil bli ytterligere forringet.

Det er nå tydelig for all verden at Arbeiderpartiet og Senterpartiet har feid SV av banen i denne saken. Regjeringen har strammet kraftig inn når det gjelder bygging i strandsonen ellers i landet, men når det gjelder strandsonen langs Vormå, fra Eidsvoll til Minnesund og langs Mjøsa til Tangen, vil de bygge ned store deler av strandsonen. Regjeringen har i tillegg droppet kvalitetssikringer, som flere har vært inne på. Det er så mange usikkerhetsmomenter i denne saken at det vil være uforsvarlig å ikke ta en ny gjennomgang og få avklart de spørsmålene som gjelder både miljø, økonomi og de andre tingene som Høyres representanter har vært inne på. Vi har nå en historisk mulighet til å berge strandsonen langs Mjøsa og ta vare på miljøet og det unike landskapet. Isteden blir store strekninger rasert, totalt rasert. Det vil bli opptil en 15 meter høy og 50 meter bred steinfylling mange steder som skal fundamentere dobbeltsporet jernbane for saktekjørende tog. Der steinfyllingen ikke går i strandsonen, vil de store steinfyllingene bli lagt ut i Vormå og i Mjøsa. Dette blir norgeshistoriens største enkeltinngrep i strandsonen, helt fra Eidsvoll til Tangen. Det er et overgrep mot lokaldemokratiet, mot naturen, mot miljøet og mot befolkningen.

De siste dagene har det, som sagt, fremkommet betydelig usikkerhet og mange uklarheter både når det gjelder prosjektet og kostnadene. Høyre mener at jernbanebyggingen ikke må starte før de forhold som er kommet fram, er utredet og avklart, og at det foreligger et forsvarlig beslutningsgrunnlag. Men det kommer da tydeligvis til å bli nedstemt. For meg kan det se ut som om det har gått betydelig prestisje i denne saken fra regjeringens side. Det kan

komme til å koste både miljøet, befolkningen, grunneierne og samfunnet dyrt.

Gorm Kjernli (A) [10:15:20]: Jeg hadde aldri trodd jeg skulle høre representantene Hoksrud, Sortevik og Godskesen argumentere som SV-ere med en rørende omtanke for strandsonen langs Mjøsa. Fremskrittspartiets argumentasjon i denne saken viser hvordan man kan ta argumenter man vanligvis er imot, og bruke dem til egen fordel når det passer. Fremskrittspartiet er vanligvis liberale i strandsonespørsmål, nå er de plutselig veldig opptatt av strandsonen langs Mjøsa. I saken vi behandler, frigjøres 8,5 km strandsone. Dovrebanen er en barriere for strandsonen i dag, og det nye dobbeltsporet legges lenger opp. Det er også andre momenter i forhold til strandsonen.

Så er representanten Hoksrud veldig bekymret for hastighet. Mitt spørsmål tilbake til representanten er: Når ble plutselig Fremskrittspartiet opptatt av hastighet? Det er ikke mer enn en drøy uke siden vi behandlet samferdselsbudsjettet. Da brukte Fremskrittspartiet og representanten Hoksrud tid på å argumentere imot høyhastighet. Når de må bruke de argumentene til egen fordel, så gjør de det – de snur kapen etter vinden.

Så mener Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre at det har kommet mange nye momenter i saken. Jeg klarer ikke helt å se hvilke nye momenter det er som har kommet. Det har vært kjent i lang tid at KS1-prosessen ikke ble fullført på den måten vi kjenner KVU/KS1- og KS2-prosesser i dag. Utbyggingen av Dovrebanen var et pilotprosjekt på KVU/KS1 på jernbanen.

Inntil jeg nå gikk på talerstolen hersket det en – for meg – ganske stor forvirring om hva disse partiene nå kommer til å gjøre, og hvordan Høyre kommer til å stemme i denne saken – om de kommer til å gå for den saken som ligger, eller om det fremmes et forslag. Da jeg gikk opp, så jeg at det ble omdelt et forslag. Jeg synes det er litt uryddig at vi nå har hatt en debatt i lang tid der det ikke har ligget noe alternativt forslag på bordet. Det gjør det litt vanskelig når forslaget dukker opp nå langt ut i debatten.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [10:17:32]: Som representant for Finnmark og med den politikken som dagens regjering fører, blir det å diskutere jernbane omtrent like meningsløst som å vente på hurtigruta på Hamar.

Av og til i politikken er det slik at det er tid for litt ettertanke. Svært ofte snakker vi både om forutsigbarhet og om hvor viktig det er å ivareta prosesser og beslutninger. Det er vanskelig å forstå forutsigbarheten i den politikken Høyre og Kristelig Folkeparti presenterer i denne saken. Når sagt som vanlig følger de opp Fremskrittspartiets merknader, men ønsker, når sagt som vanlig, ikke å gå inn i våre forslag, men velger å støtte regjeringens forslag. På godt norsk kan man kalle dette for «god dag, mann – økseskaft», eller skal vi kalle det for en helgardering.

Det regjeringen foreslår og går inn for, er å bygge et såkalt dobbelt dobbeltspor med en begrensning flere steder på 130–140 km/t. Ingen kan kalle dette for høyhastighet. Men så er det også slik at Fremskrittspartiet aldri har vært

den største tilhengeren av såkalte lyntog med en fart på 320 km/t, og det er mange årsaker til det. Derfor er det interessant å se at Fremskrittspartiet er det eneste partiet som tar til orde for den østlige traseen – den eneste traseen som kunne blitt en løsning for framtidig høyhastighetstog, og den beste løsningen totalt sett.

Men når regjeringen, med støtte fra Høyre og Kristelig Folkeparti, ønsker å bygge traseen i strandkanten til Mjøsa, medfører dagens behandling at lyntogfantasiene blir gravlagt, og det dypt en gang for alle – noe sikkert både representanten Halleraker og representanten Langeland må være svært fornøyd med. For når regjeringen sier nei til østlig trasé, sier man også nei takk til lyntog mellom Sør-, Midt- og Nord-Norge.

Lyntoget er gravlagt en gang for alle.

Øyvind Halleraker (H) [10:20:37]: Vi har fått en del kritikk som forslagsstillere fordi vi reiser et spørsmål om en sak er kvalitetssikret nok til behandling i Stortinget. Det skal jeg være tilbøyelig til å forstå, for det er ikke veldig ofte det skjer. Men vi fant det faktisk ikke forsvarlig å gå videre med de nye opplysningene vi hadde fått i saken. Jeg opplever det som en viktig del av Stortingets rolle, nettopp å være så bevisst om alle forutsetninger i de vedtak vi skal fatte i denne saken, at vi kan stå oppreist og forsvare dem i ettertid. Det er faktisk noe av vår rolle som politikere. Da valgte vi en totrinns løsning som alle partiene var kjent med – til representanten Kjernli – nemlig at vi først ville ha saken tilbake til komiteen for der å behandle saken på nytt, gjerne med en bred høring. Hvis ikke flertallet var interessert i å være med på det, ville vi be regjeringen om å stoppe opp og behandle deler av dette på nytt og komme tilbake til Stortinget med sine fornyede vurderinger. Det er nøyaktig det vi gjør, så det burde ikke være noen veldig stor overraskelse.

Så litt til formalia: Hoksrud står her oppe med stort engasjement og sier at han ikke har sett noe forslag i salen. Nei, det skal ikke fremmes noe skriftlig forslag i salen til behandlingen av saken, så det foregikk helt etter boken. Men det vet sikkert presidenten godt.

Vi er opptatt av at vi i ettertid kan se også dette som et eksempel på store og viktige prosjekter som det store flertall i det politiske Norge har gått sammen om. For oss er dette en stor dag fordi man har sett vei og jernbane under ett. Det må vi gjøre mer av i framtiden.

Høyre har støttet regjeringen på nesten alle – ja, hvis det ikke er 100 pst. – store prosjekter som er fremmet av denne regjeringen, fordi vi stort sett er enig i de prosjektene som blir fremmet. Denne gangen har vi altså sagt at vi ikke føler oss trygge på det premissgrunnlaget som er lagt fram, og det må vi ha lov til å si fra om.

Jeg var heller ikke veldig overbevist om statsrådens begrunnelse for hvorfor hun ikke har en KS1-vurdering. Hvis det er slik at man velger bort KS1-vurderinger i flere prosjekter etter eget forgodtbefinnende, er det faktisk en ganske oppsiktsvekkende opplysning.

Presidenten: Neste taler er representanten Trygve Slagsvold Vedum, men før han får ordet, vil presidenten

for ordens skyld, av hensyn til den videre debatten, allerede nå orientere kort om hvordan det vil være logisk å behandle det forslaget som foreligger, for presidenten registrerer at det begynner å bli et tema i debatten. Slik forslag nr. 3 nå foreligger, vil det være naturlig at det forslaget kommer til behandling først etter at innstillingen er behandlet. Begrunnelsen for det er at forslaget tar utgangspunkt i at det er fattet et vedtak i punkt 3, og angir en oppfølging av det vedtaket. Så til komiteens orientering: Det vil bli lagt opp til at innstillingen behandles, så behandles dette som et tilleggsforslag, fordi det er et forslag om hvordan vedtak skal følges opp.

Det bare til orientering som grunnlag for den videre debatten.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [10:24:38]: Det forslaget som Høyre nå har lagt fram, kan ikke leses på noen annen måte enn at man ønsker å utsette hele utbyggingen av en ny, firefelts E6, og at man ønsker å utsette eller stoppe hele utbyggingen av en ny, dobbeltsporet jernbane. At en representant fra Hedmark Høyre kan stemme for det, er for meg fullstendig uforståelig, når vi har hatt et så samlet press over så mange år for å få framdrift i samferdselsprosjekter. Men når jeg tenker meg litt om, er det kanskje forståelig, for det var så mye framdrift det var da Høyre hadde makt mellom 2001 og 2005: ingenting. Nå har i hvert fall representanten fra Høyre mulighet til å bidra til framdrift, ved å støtte regjeringen og ikke sitt eget parti, som ikke ønsker framdrift i samferdselsprosjekter til innlandet. Så jeg oppfordrer representanten fra Hedmark Høyre til å støtte regjeringens syn, ikke sitt eget partis syn, for hans eget fylkesparti har ett fokus, og det er å ha framdrift i veiutbygging og ha framdrift i dobbeltsporet utbygging. Det forslaget som ligger her, vil stoppe begge deler. Hvis regjeringen skal komme tilbake med en ny sak på egnet måte, må man sette i gang nye prosesser, nye utredninger. Da er det ikke snakk om å være ferdig med firefelts E6 i 2014, det er kanskje 2020. Det er ikke snakk om å ha bygd mer dobbeltsporet jernbane i 2015, det blir kanskje aldri.

Så her er det enda godt at det er et rød-grønt flertall som har hatt noen grundige prosesser, kjørt grundige utredninger. Det har vært store lokale debatter, men nå løfter vi saken igjennom og sørger for at vi får en offensiv og god jernbane- og veiutbygging til vårt fylke.

Det gleder meg at representanten Gundersen sier at det vil skape jubel i Hedmark at de rød-grønne har flertall. Det er jeg helt enig med ham i, og det har vi sett i veldig mange veiprojekter. Høyre vil nå bruke mer penger på utredninger. Det vil sikkert koste noen hundre millioner. Jeg vil heller bruke de hundre millionene til f.eks. å bygge ut rv. 3, noe som ikke er så viktig for Gunnar Gundersen og Høyre.

Arne Sortevik (FrP) [10:27:10]: Om miljøaspektet kunne jeg sendt en etterlysning etter den tidligere representanten Heidi Sørensen fra SV, som sa at prosjektet måtte stoppes. Men det var før hun ble statssekretær i Miljøverndepartementet. Jeg kunne sende en etterlysning etter

statsråden, Erik Solheim, men han er vel muligens på reise.

Men jeg kan sende en henstilling til representanten Langeland fra miljøpartiet SV, som snakket lite om miljøhensyn i sitt innlegg, men det er mer i retning av å minne representant Langeland om at han også er medlem i Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité. Her er det et prosjekt med en høyst uavklart kostnadsramme som et flertall nå vil vedta. Det er et prosjekt hvor vi får fremvist at statens egne retningslinjer og rammer for å drive kvalitets-sikring av store, tunge og kostbare prosjekter sannsynligvis er satt en smule til side, og det kan jo hende at dette får en oppfølging i Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité. I hvert fall vil jeg si, på bakgrunn av den smule erfaringen jeg har – jeg har vært i transportkomiteen siden forrige periode, altså nå i seks år – at jeg kan ikke huske at vi har hatt et så oppsiktsvekkende dårlig saksgrunnlag for å fatte en beslutning om en investering som kan passere 10 mrd. kr. Fremskrittspartiet er for ansvarlig pengebruk. Vi vil gjerne modernisere dagens jernbane, men vi vil gjerne gjøre det med ansvarlig pengebruk.

Siden dette med kvalitetssikringsrapporter og rutiner knyttet til det er blitt et sentralt og viktig tema i denne saken, er det grunn til å minne om at disse rapportene faktisk ikke følger sakene frem til Stortinget. Det har vært et anliggende for Fremskrittspartiet gjennom mange, mange år å kreve og forlange at de kvalitetssikringsrapportene som faktisk lages, følger prosjektene frem til Stortingets fagkomité når vi skal behandle store og viktige samferdselsprosjekter med store, tunge investeringer. Det mangler fortsatt. Jeg forsøker stadig å få statsråden til å garantere at det skal skje, og vi strever fortsatt med det i Fremskrittspartiet. Det er dårlig mottak.

Så til hastighet til slutt. Fremskrittspartiet vil modernisere dagens jernbane. Et av paradoksene her er at de som er ivrigst for å ha høyest mulig hastighet, nå vil bruke et ukjent antall milliarder på å bygge en linje med lav hastighet. Man kan si mye om det, men vi har i hvert fall det synet, at når man skal modernisere dagens jernbane, bør den ha en hastighet som er godt over 200 km/t, slik at nybestilte tog faktisk kan kjøre med den farten de skal kjøre, og kan kjøre med. Denne saken viser at flertallet stikker hodet i leiren. Det må vel være dekkende i denne saken.

A k h t a r C h a u d h r y hadde her overtatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [10:30:42]: Jeg hadde kanskje håpet da jeg så utsettelsesforslaget fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre, at presidenten hadde vurdert om ikke dette bare er en omkamp om det første utsettelsesforslaget. Det er i hvert fall sånn vi tolker det som ligger der. Derfor vil vi sannsynligvis også komme til å stemme imot det.

Vi har forslag som både Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre kunne stemt for, hvis de virkelig hadde ment noe med det, og hvis de hadde vært opptatt av å få på plass den østre linjen og få et bedre togtilbud. Vi synes faktisk det viktigste er å få det beste tilbudet. Vi tror at østre linje er et mye bedre alternativ enn det alternativet man vedtar

nå, både for miljøet, for farten og for alle som skal bruke jernbanen.

Da jeg hørte representanten Slagsvold Vedum på telerstolen skryte av hvor flink regjeringen har vært, og av at det nå bygges – det er liksom ikke måte på – er det jo greit å ha med seg historikken. Når E6 mellom Gardermoen og Kolomoen har en totalkostnad på 8,35 mrd. kr, hvor mye skal bilistene betale på denne strekningen? Jo, de skal betale 5,85 mrd. kr for å bygge veien – til investering. De skal betale ca. 3,5 mrd. kr i renteutgifter. De skal betale 450 mill. kr bare for å få kjøre på veien – i tillegg til det veien koster, og i tillegg til de andre tingene også, totalt 9,8 mrd. kr. Istedenfor å skryte av tidligere samferdselsministre, nåværende samferdselsminister, regjeringen og alle de andre Slagsvold Vedum alltid skryter av, burde han faktisk skrytt av bilistene. Det er bilistene som betaler hele regningen og mer til, det er ikke den rød-grønne regjeringen som satser penger. Det er bilistene som betaler moroa. Dessverre er det sånn at vi har et politisk flertall som ikke er villig til å bruke mer statlige penger, men som er veldig glad i å få norske bilister med flere avgifter og mer ekstraskatt i form av bompenger.

Jeg hadde faktisk håpet at statsråden hadde vært tydeligere på dette med kvalitetssikringsrapporten, for det er et paradoks at et prosjekt som altså koster i underkant av 7 mrd. kr, nå koster over 10 mrd. kr – uten at vi vet sluttsummen på det prosjektet vi vedtar i dag. Det er alvorlig, men det gir i hvert fall et godt signal til Fremskrittspartiet. Det betyr at det ikke skal stå på penger, for penger har denne regjeringen nok av, og det er ikke så farlig å kvalitetssikre prosjektene.

Vi er opptatt av å få gjort ting fortere. Derfor skjønner jeg ikke hvorfor man har brukt så mye tid på å utrede og holde på med dette fram og tilbake, for det er ikke så veldig viktig lenger med kvalitetssikringen. Det er viktig å sette i gang prosjektene. Det er vi veldig enig i, men vi synes også det er viktig å passe på skattebetalernes penger. Så vi ønsker å krympe inn – som vi kommer tilbake til litt senere idag – og vi ønsker å sørge for at det også er kvalitetssikret, sånn at skattebetalerne vet hva de betaler for, og får en billigst mulig regning.

Sonja Irene Sjøli (H) [10:33:58]: Jernbaneverket planlegger nå strekningen mellom Eidsvoll og Minnesund. Jernbanen vil gå rett gjennom et vernet område langs Vorma. Politikerne i Eidsvoll sier nå at de ikke forsto hva de sa ja til da hovedtraseen på jernbanestrekningen Eidsvoll–Minnesund ble vedtatt i kommunestyret i 2009.

I kommunedelplanen hadde man et slingringsmonn på 50 meter til hver side av traseen som går delvis i dagens jernbanelinje. Men hva gjør Jernbaneverket? Jo, de velger å legge seg ut i østlig retning og havner i Vorma med en massiv steinsetting. Nå sier både Arbeiderpartiet og Høyre i Eidsvoll at dersom kommunestyret nå sier nei til reguleringsforslaget som Jernbaneverket fremmer over nyttår, må staten regulere. Det er en ganske klar melding til regjeringen.

Miljøet langs Vorma, fra Eidsvoll til Minnesund, er svært sårbart, og det er vernet. Jeg vil sterkt oppfordre

statsråden og regjeringen til i det minste å sørge for at jernbanetraseen fra Minnesund til Eidsvoll tar hensyn til de vernede områdene, til miljøet, til lokalbefolkningen og til lokaldemokratiet.

Jeg bor selv på Minnesund, jeg bor mitt oppi dette området hvor det nå skal bygges. Jeg er på vegne av fremtidige generasjoner faktisk sterkt bekymret for det som nå skjer. Som sagt vil jeg oppfordre statsråden til nå å gå inn og se på denne strekningen, fra Minnesund til Eidsvoll.

Helt til slutt: Det ligger i innstillingen, som saksordføreren tok opp, en togstasjon – et togstopp – på Minnesund. Det har det vært jobbet mye med både fra kommunestyret i Eidsvoll og fra lokalbefolkningen ellers. Det vil være et fornuftig prosjekt både ut fra et miljøperspektiv og ut fra et fremkommelighetsperspektiv ved at folk kan benytte toget framfor bilen. Jeg ser av innstillingen at regjeringspartiene sier at dette må følges nøye, og at en ny stasjon må bli vurdert når befolkningsgrunnlaget tilsier det.

Jeg tror det er viktig nå av to grunner at denne togstasjonen bygges samtidig med jernbaneprosjektet. For det første betyr det en viktig infrastruktur for å få folk til å flytte til Minnesund, vi vil gjerne ha flere til å bo der, og for det andre mener jeg at det vil være kostnadsbesparende å ta denne utbyggingen samtidig som jernbanen bygges.

Tone Merete Sønsterud (A) [10:37:09]: Vei- og jernbaneprosjekter i Norge er ikke lett.

Det siste eksempelet kommer fra representanten Sonja Irene Sjøli hvor lokalpolitikere i hennes kommune nå angrer på vedtaket de har gjort, og gjerne vil ha en annen løsning enn det som lå til grunn da saken ble oversendt hit. Vi kunne ha ramset opp flere saker hvor det nå er nye lokalpolitikere, nye koster, i kommunestyrene, som gjerne vil ha litt andre løsninger enn det man tidligere har gått inn for, og som nå ligger i planene. Det blir ikke helt lett hvis vi hele tiden skal ta omkamper i alle saker og ta med alle innspill som alle aksjonsgrupper eller hvem det nå måtte være, kommer med. Noen ganger må man faktisk bare skjære igjennom og bli ferdig med en sak.

Kort til representantene Gundersen og Godskesen, som konstaterer at det blir dimensjonert til 250 km/t. Jeg preserte i mitt saksordførerrinnlegg at traseen sør for Langset og nord for Kleverud skal vurderes på nytt med sikte på å øke hastigheten til 250 km/t – bare så jeg har sagt det.

Så til debatten om utsettelse i forslaget fra Fremskrittspartiet. Hvis man utsetter den ene delen av prosjektet, utsetter man hele prosjektet, for da mister man selvfølgelig synergieffektene, og man må sette i gang med nye planleggingsprosesser. Man kan ikke bare ta det ene nå og løsrive fra det andre.

Så til forslaget som dukket opp for noen minutter siden. Det er interessant. Her ber altså Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre om følgende:

«Stortinget ber regjeringen belyse alle innsigelser og påstander som er reist omkring saken og saksgangen, slik at det kan skje en tillitsvekkende saksgang videre.»

Dette har foregått i over ti år. Og så skal man altså gå gjennom alle innsigelser og påstander som har vært i

denne saken! Da kan vi ikke drømme om å få tilbake saken i denne perioden i hvert fall. Dette storting kommer ikke til å kunne klare å behandle denne saken hvis vi skal gå inn for det forslaget som nå ligger på bordet. Det vil ta år.

Gunnar Gundersen (H) [10:39:26]: Jeg vil minne representanten Slagsvold Vedum om det både representanten Halleraker og jeg selv har sagt.

Det er med tungt hjerte jeg stemmer for. Representanten Halleraker har også understreket hvor spesielt det er for Høyre å ikke gå inn for umiddelbar støtte til et slikt prosjekt. Det tror jeg nesten ikke har skjedd – er det noe Høyre går inn for, er det utbygging av infrastruktur.

Jeg må si – tull og tøys er vel ikke et parlamentarisk uttrykk – at når man sier det ikke skjedde noen ting under den borgerlige regjeringen, er det ganske spesielt. Da skapte man både OPS-konseptet, som ville ha vært veldig bra for infrastrukturutbygging, og man vedtok Nybakk–Kløfta-utbyggingen av rv. 2. Den er helt sentralt for store deler av Hedmark og burde ha vært fullført til Kongsvinger. Det har vi hatt mange diskusjoner om før.

Jeg er opptatt av at Stortingets vedtak og forutsetninger skal respekteres, og jeg er opptatt av at samfunnets ressursbruk skal være effektiv og rasjonell. Da skjønner jeg ikke at regjeringen kan legge fram et prosjekt som har skapt så mye debatt etter at proposisjonen kom til Stortinget. Jeg er ikke beroliget av hva man sier om den manglende utføring av KS1.

Representanten Sønsterud er inne på at de har skrevet en flertallsmerknad om at hastigheten skal opp i 250 km/t. Da er det garantert kostnadsoverskridelser, hvis det skjer. Ellers vil jeg forutsette at når man har planlagt noe i ti år, så hadde man klart å få det inn i det prosjektet som ligger her. Så det må være en skjult kostnadssprekk allerede. Da vil jeg peke på hva departementet selv sa ved en gjennomgang rundt årtusenskiftet:

«En gjennomgang av 11 konkrete prosjekter påviste at utifredsstillende prosjektresultater svært ofte skyldtes at det var lagt for lite arbeid i de tidlige faser av prosjektene.»

Så sier man om KS1 at det for

«alle prosjekter utarbeides en liste som spesifiserer hvordan en kan redusere kostnadene dersom det skulle vise seg at den fastsatte kostnadsrammen ikke er tilstrekkelig. I tillegg må kostnadsrammen inneholde en avsetning som skal kunne dekke uforutsette kostnader.»

Til slutt sier man:

«Utgangspunktet for KS1 er å sikre at konseptvalget undergis reell politisk styring.»

Som medlem av finanskomiteen er jeg faktisk opptatt av at alt dette her skal tilfredsstilles. Og til alle andre som også sitter og venter på prosjekter: Man burde være uhyre opptatt av at de prosjektene som vedtas, ikke får kostnadsoverskridelser, for da blir det mindre til andre ting. Det er faktisk ganske alvorlige ting vi diskuterer når vi snakker om prosjekter opp mot 10 mrd. kr.

Bård Hoksrud (FrP) [10:42:38]: Det er bare tull at man ikke kan kjøre igjennom veiprojektet selv om man

skulle velge Fremskrittspartiets forslag. Besparelsene ved å ha et felles prosjekt er langt lavere enn det faren for store kostnadssprekker er. Det har vi allerede sett. Men jeg registrerer at statsråden har stått i Stortinget i dag og garantert at de kostnadsoverslagene som nå ligger der, er det det kommer til å ende opp med. Det er interessant, og vi skal merke oss svarreplikken fra statsråden til representanten Sortevik.

Så er det litt spesielt når representanten Sjøli fra Høyre argumenterer for Fremskrittspartiets forslag, men kommer allikevel til å stemme imot. Jeg hadde håpet at når man argumenterer for noe, så stemmer man også for det når det ligger et forslag der. I motsetning til Høyre, som bare ønsker å sende alt tilbake, kan man gå inn for den østlige linjen, som det er et stort flertall for lokalt, og som mange andre ønsker å få på plass. Så jeg håper virkelig nå at Høyre snur og manner seg opp og stemmer for det forslaget de egentlig er enig i.

Ingjerd Schou (H) [10:43:59]: Jeg registrerer at representanten Langeland og SV ikke har fått gjennomslag i regjeringen verken for høyhastighetstenkningen i denne saken eller når det gjelder miljøvurderingen.

Denne saken som ligger til behandling nå, skrinlegger høyhastighetstog mellom Oslo og Lillehammer. Det er mange steder det vil være unntak for 250 km/t. Jeg er glad i tog, og jeg er glad i dobbeltspor også, men det får være grenser for doble spor ganger to oppover. Det er urealistisk. Legger vi jernbanespolet oppover nå, legger vi det slik det er skissert fra regjeringen, og som det nå ser ut som det er flertall for. Men vi registrerer at SV altså ikke har vunnet fram.

Til representantene Hoksrud og Fremskrittspartiet har jeg lyst til å si at når vi ikke er med på det forslaget som Fremskrittspartiet har fremmet, er det fordi vi ønsker å være nøye, vi ønsker å være skikkelige, vi ønsker å være grundige, og vi ønsker at det skal være en kvalitetssikring både når det østlige trasévalget vurderes, og når det vestlige – det som nå er lagt i Dovrebanens trasé, altså forslaget som er fremmet av regjeringen – vurderes. Fremskrittspartiets forslag legger østlig trasé til grunn uten noen forbehold, og den type behandling kan ikke vi være med på.

Vi har fremmet et forslag om at saken skal gå tilbake til komiteen. Det har Fremskrittspartiet valgt ikke å støtte. Vi har nå fremmet et forslag – som vil bli et alternativ til punkt 3 – der vi faktisk får belyst alle sider, også det som er lagt fram fra regjeringen, og også alle opplysningene som er kommet i ettertid.

Det er en ny opplysning i Dagens Næringsliv i dag, nemlig at Jernbaneverket vurderte østlig trasé til å være billigere og raskere. Det er ikke omtalt i proposisjonen, men det er en meget tydelig og ny opplysning.

Jeg stilte statsråden et spørsmål onsdag 7. desember. Det er ikke besvart. Det er mer enn seks virkedager siden, og det handler om noe viktig – som er knyttet til dagens opplysninger i Dagens Næringsliv – nemlig at Jernbaneverket har vurdert østlig trasé til å være billigere og raskere. Kostnader for traseen Eidsvoll–Sørli som nå er valgt, har nå steget til 10 mrd. kr. Det opprinnelige estimatet

i 2008 var 6,9 mrd. kr. Dagens Næringsliv omtaler den 6. desember Jernbaneverkets 10 mrd. kr som et gammelt kostnadsoverslag. Det signaliserer at det altså er ytterligere prisstigninger i denne saken. Når statsråden ikke har svart skriftlig på dette, ber jeg henne faktisk om å besvare dette i salen i dag. Man har i Jernbaneverket altså ikke oversikt over samlede investeringskostnader. Man har også en kostnadseksplasjon i denne saken som savner sidestykke.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [10:47:10]: La meg komme med et lite sukk sett utenfra. Jeg er ikke medlem av transport- og kommunikasjonskomiteen, men jeg stiller meg store spørsmål ved saksbehandlingen i denne komiteen. Faktum er at opposisjonspartiene har flertall i komiteen, og så benytter altså ikke det samme flertallet seg av muligheten under komitébehandlingen til å fremme de forslag som er nødvendig i denne saken. Jeg ser jo at Fremskrittspartiet har fulgt godt opp i forhold til de innsigelser som er kommet i løpet av denne prosessen, men at Høyre og Kristelig Folkeparti ikke benytter seg av komitébehandlingen når det gjelder opplysninger som har vært godt kjent lenge, stiller jeg meg undrende til.

I denne saken har representanten Sonja Irene Sjøli vært et bevegelig mål. Hun går først ut over to sider i Romerikes Blad med alle mulige argumenter lenge før avgivelse av saken og sier at saken må utsettes. Dagen etterpå kommer samme representant i samme avis og sier: Nei, Høyre vil likevel ikke gå for utsettelse. Og så har vi denne seansen som vi har her i dag. Dette er ikke politikken verdig, og i forhold til lokalbefolkningen, som har ventet på disse traseene i lang tid, er det heller ikke verdig.

Det mest interessante som har vært sagt i denne debatten så langt, er det statsråd Kleppa uttalte i et replikkordskifte – mener jeg – at hun ikke vil utelukke en egen østlig høyhastighetstrasé på et senere tidspunkt. Da vil jeg stille spørsmål ved hva slags kvalitetssikringer det er vi driver med i dette samfunnet. Norge burde ha alle muligheter for å kunne kvalitetssikre alle sider ved et slikt prosjekt, med den kompetansen vi har f.eks. fra sokkelen, med store, tunge investeringsprosjekter. Hva vil det bety for dette lokalsamfunnet å få enda en trasé gjennom kommunen med de sikkerhetssoner osv. som vi vet en høyhastighetsbane vil ha?

Denne saken er vi nødt til å ta stor lærdom av. Når man får forskjellige kostnadsoverslag fra forskjellige aktører, er det vanskelig for en politiker å vite hva som egentlig er riktig. Men at vi er gode på kvalitetssikring, kan vi ikke si etter denne debatten.

Presidenten: Representanten Sonja Irene Sjøli har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Sonja Irene Sjøli (H) [10:50:27]: Denne kraftsalven fra Kielland Asmyhr faller på sin egen urimelighet.

Høyre foreslo å utsette saken til vi fikk svar på noen spørsmål fra statsråden. Det fikk vi. De ble lagt inn i innstillingen, og vi så da ingen grunn til å utsette. Men senere, etter at innstillingen var avgitt, har det kommet nye

opplysninger som gjør at vi har fremmet det forslaget som vi har gjort i dag.

Så hørte jeg representanten Sønsterud fra Arbeiderpartiet nærmest hånlig og uten respekt refset lokalpolitikere fra Arbeiderpartiet når det gjelder Jernbaneverkets forslag til trasé mellom Eidsvoll og Minnesund. Det er Arbeiderpartiet som har uttalt seg sterkest i denne saken – med støtte fra Høyre – og forslaget fra Jernbaneverket er blitt noe helt annet enn det det var da kommunestyret ga sin tilslutning i 2009. Så om ikke Sønsterud fra Arbeiderpartiet har respekt for lokaldemokratiet, håper jeg i det minste at statsråden og Senterpartiet har det.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Arne Sortevik (FrP) [10:51:38]: Innstillingen ble avgitt i komiteen for vel en uke siden. I merknadene uttrykker Høyre en viss skepsis, en viss bekymring, men det er først etter avgivelse at Høyre er blitt alvorlig bekymret. Ta ansvar, er min oppfordring – støtt Fremskrittspartiet forslag.

Kvalitetssikring er innført for å redusere usikkerhet og risiko ved prosjekter, og bakgrunnen var bl.a. svære overskridelser på store, tunge samferdselsprosjekter. Nå har vi statsrådens garanti for at dette prosjektet ikke sprekker. Vi har statsrådens garanti for at kostnadene ved dette prosjektet ikke sprekker. Regjeringen bygger nå toglinje med lav hastighet. Troen på eget høyhastighetsprosjekt ble jo fremvist – den kan ikke være særlig stor. Vi deler den skepsisen, men vi ønsker en moderne utgave av dagens jernbane, slik at nyinnkjøpte tog i hvert fall kan kjøre i den hastigheten de er ment å kunne kjøre.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:52:53]: Lat meg aller fyrst til Arne Sortevik seia at omkamp nok ikkje var det rette uttrykket for Framstegspartiet si påmelding til synspunkt på lyntog i dag. Men omkamp er knytt til følgjande: Hausten 2008 kom det etter omfattande prosessar nærmare avklaringar med omsyn til kor traseen skulle gå. Våren 2009 vart dette endeleg fastsett og følgd opp i Nasjonal transportplan, og det vart stadfesta av Stortinget våren 2009. Det betyr at på førehand var innvendingar vurderte. Det betyr at påstandar var undersøkte. Då eg brukte uttrykket «ein snev av» omkamp, var det knytt til nokre av dei same påstandane som no har dukka opp igjen, og dei vart vurderte allereie for eit par år sidan.

Eg er så glad fordi vi i dag, etter desse to åra, er i ein annan situasjon enn vi var i i 2009. Punktlegheita på jernbanen er mykje betre, vi planlegg for intercity, vi får snart lagt fram den eine utgreinga etter den andre, og det er stadig fleire som tek toget.

Så til leire. «Leire» er eit kjent omgrep for dei som jobbar med denne traseen langs Mjøsa, der vi har vore med i planleggingsprosessen, og der vi er med vidare, med fagfolk knytte til.

Til kostnadsanslag: Eg har ikkje noko nytt å melda i dag om det, men eg vil visa til side 3 i proposisjonen som

både gjer greie for forslaget, som understrekar at det er i samsvar med den eksterne kvalitetssikraren sitt forslag, og som òg fører til det vi kallar ei utvida kvalitetssikring av prosjektet.

Til høgfart: Det som så langt er lagt fram i høgfartstutgreinga, er moglege trasear. Så kjem kostnadene, så kjem dei politiske prosessane, og så kjem eventuelle forslag i stortingsmeldinga i 2013. Det er difor eg oppfattar det slik.

Ja, det går an å velja i dag. Skal vi utsetja dette prosjektet ytterlegare? Det er jo det som skjer. Det går an å begynna på nytt, men det er lite framtidsretta. Og eg er glad for at fleirtalet ikkje står bak det forslaget.

Øyvind Halleraker (H) [10:56:24]: Det var representanten Kielland Asmyhr som fikk meg til å ta ordet. Han kan neppe ha lest våre merknader i saken.

Vi har uttrykt sterk bekymring for dette prosjektet, dessverre, fordi vi også har sagt i saken at vi er veldig glad for at man nå endelig har kommet fram til ett prosjekt i Norge, et stort prosjekt, hvor man samordner jernbane og vei. Vi er hjertens enig med regjeringen i at det er et veldig bra tiltak framover. Men vi har uttrykt bekymring som følge av alt som er kommet opp i kjølvanet av behandlingen av saken.

De opplysningene som kom fram etter avgivelsen – jeg presiserer nok en gang: etter avgivelsen – var det som fikk oss til å vippe denne saken over i en annen forståelse, nemlig at vi burde ha tatt oss litt bedre tid enn vi gjorde i komiteen. Statsråden står her og sier at denne saken har man arbeidet med i ti år, så nå var det ikke rom for mer utsettelse! Det er i alle fall ikke Stortinget som har arbeidet med saken i ti år. Vi har hatt en ekspressbehandling av denne saken etter at vi fikk den fra regjeringen – for rask, tydeligvis. Det er det som er feilen i denne saken. Vi skulle gitt oss litt bedre tid. Det var det jeg sa i mitt innlegg da vi startet møtet i dag, at vi burde ha gjort. Da hadde vi i alle fall følt oss ganske trygge på at vi hadde fått regjeringens syn på alle de forhold som er brakt opp, og som ville gitt oss en trygg og god beslutning. Men det har flertallet avvist. Derfor fremmer vi et alternativt forslag, hvor vi ber regjeringen se gjennom dette etter at vedtak er fattet.

Så igjen til Fremskrittspartiet. Jeg må jo si at jeg blir litt oppgitt. Her står flere av Fremskrittspartiets talere med stor bravur og kritiserer Høyre for at vi ikke brukte flertallet i komiteen til å stoppe saken. De samme herrene står på denne talerstolen og kritiserer oss for å ville det i dag, åtte dager etterpå. Hvor i all verden er logikken i en slik tenkning? Hvis det er én ting vi skal ta med oss videre fra behandlingen av denne saken, er det at komiteen må gi seg bedre tid i saker som kommer fra regjeringen, og ikke la seg presse til så rask behandling.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [10:59:40]: Innleggene fra representanten Halleraker kan ikke stå ubesvart.

Jeg har fulgt denne saken gjennom svært mange år, både som fylkestingsrepresentant i Akershus og siden 2005 som stortingsrepresentant fra Akershus, og jeg har vært godt kjent med svært mange av, omtrent alle, disse

argumentene hele tiden. Så det overrasker meg at en etter hvert så erfaren parlamentariker som representanten Halleraker ikke forstår at man er nødt til å bruke de muligheter som komitébehandlingen gir, til å fremme nødvendige forslag. Det synes jeg er merkelig. Det er det jeg har tillatt meg å påpeke når jeg viser til at Fremskrittspartiet etter sine merknader i komiteen har fremmet de nødvendige forslag. Jeg synes det er rart at Høyre og en så erfaren parlamentariker som representanten Halleraker ikke ser det.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:01:19]: Det var tre spørsmål som eg ikkje fekk tid til i mitt førre innlegg. Det eine gjaldt Sonja Sjøli og understrekinga av Langset. Det skal følgjast opp. Vi skal sjå nøye på korleis vi der kan følgja opp det som er sagt både frå henne og frå komiteen, og i fleire andre førespurnader tidlegare.

Så til representanten Ingjerd Schou og hennar spørsmål nr. 406. Det skal vera svart på. Men lat meg då, som ho bad om, i tillegg svara her frå talarstolen at kostnadsstorleiken var på 10 mrd. 2008-kroner for Eidsvoll–Sørli–Hamar. Det er frå Jernbaneverket si opphavlege utgreiing av Eidsvoll–Hamar, som vart starta i 2004 og oppdatert i 2007/2008.

I Prop. 13 S, som vi behandlar i dag, er det altså lagt fram ei kvalitetssikra styringsramme for Langset–Kleverud på 4,2 mrd. 2011-kroner. Det tilsvarar ein kostnadsauke, inkludert prisstigning, på om lag 40 pst. frå Jernbaneverket si opphavlege utgreiing. Spørsmålet er: Kvifor det? Det er nettopp fordi ein har teke omsyn til lokale ynske som har kome, teke omsyn til både auka tunneldel og strengare krav til rømning og tryggleik i tunnelar. Så er det ikkje på dette tidspunktet gjennomført oppdaterte kostnadsoverslag for heile strekninga Eidsvoll–Sørli. Det er fordi kostnader og konsept skal vurderast nærmare i Jernbaneverket sitt pågåande arbeid med konseptvalutgreiinga for IC-området. Kostnadene vil avhenga av tunneldel, linjeføring, hastighetsstandard og behov for ikkje minst avbøtande tiltak på ulike vegstrekningar. Eg skal lova at det skal bli godt utgreidd i neste Nasjonal transportplan, for 2014–2023.

Så lat meg seia heilt til slutt: No er det fyrste anbudet lyst ut, med frist 5. februar. Det betyr at her er det mykje glede i vente. Men så er det sjølv sagt slik at dette prosjektet blir følgt nøye opp vidare òg når det gjeld kostnader. Det står på side 3 i proposisjonen kva kvalitetssikraren der peikar på, og departementet vil arbeida vidare med å forbetra styringa av prosjektet for å avgrensa prosjektets usikkerheit.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:04:26]: Det er ikke av ny dato at Høyre har uttrykt bekymringer for prosjektet. I innstillingen blir det sagt i en merknad hvor også Høyre er med:

«Dette flertallet har fått signaler om at det kunne komme ytterligere kostnadsøkninger i milliardklassen knyttet til fundamentering i strandsonen, og vil samtidig vise til at Jernbaneverkets foretrukne porsell for-

utsetter en fremtidig utbedring på 3 mrd. kroner av flaskehalsen mellom Eidsvoll og Venjar.»

Det er slik at nær sagt alt av opplysninger hadde vi fått da denne saken var til behandling. Vi ser også at saken har pågått i ti år, og Høyre hevder her i denne sal at det er utviklingen de siste åtte dagene som er avgjørende for det valget vi skal ta.

Jeg tror faktisk ikke på det. Det Høyre gjør, er å støtte en østlig trasé i sine merknader, samtidig som man går inn for regjeringens forslag. Det er grenser for hvor lenge man kan holde på med selvoppnevnte helgarderinger i politikken. Av og til må man også beslutte.

Tone Merete Sønsterud (A) [11:06:12]: Til representanten Halleraker: Jeg blir noe overrasket når jeg synes jeg hører noen undertoner av kritikk av behandlingen i komiteen, spesielt når det gjelder tidsplanen. Det ble sagt at saken ble behandlet i ekspressfart.

Jeg har bare to års erfaring fra komiteen. Halleraker har mye lengre erfaring enn det jeg har. Men jeg vil si at fra det jeg har erfart de to årene jeg har vært der, ble det vel her lagt opp til en ganske normal tidsplan. Underveis i saken var det ingen på noe som helst tidspunkt som ba om bedre tid. Det var først i går ettermiddag – i går kveld – lenge etter at saken var avgitt, at jeg fikk høre om utsettelsesforslaget som Høyre fremmet her tidligere i dag sammen med bl.a. Kristelig Folkeparti. Jeg vil bare understreke at denne saken ikke har vært utsatt for noen hurtigarbeidende måte å behandle en sak på.

Så en liten visitt til Sonja Sjøli: Jeg kan berolige Sonja Sjøli med at jeg er for lokaldemokratiet. Men det overrasker meg litt i denne typen saker, for Høyre er virkelig blant dem som gjerne vil at vi skal behandle saken mye fortere, at staten skal styre mer av prosessene, og er veldig hissig på at vi skal ned i alle prosesser der det lokale er involvert. Det synes jeg også var et litt overraskende innlegg i debatten.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [11:08:11]: Nok en gang får vi demonstrert hvor stor avstand det er mellom opposisjonspartiene på samferdselsområdet. Jeg vil si at vi her ser en opposisjon som er ikke bare uenig med seg selv, men i total oppløsning. Vi har et opposisjonsparti som mener at de er opplyst om saken, og vi har et annet opposisjonsparti som mener at man totalt mangler kunnskap om saken.

Man er helt uenig om løsningen. Vi har et opposisjonsparti, Fremskrittspartiet, som er så handlekraftig at man her ønsker å gå for et alternativ som vi overhodet ikke vet konsekvensene av å vedta, ikke kjenner omfanget til og ikke vet hva vil koste, og vi har et annet opposisjonsparti, Høyre, som lider av total beslutningsvegring i motsatt ende, og som ønsker en utsettelse. Jeg må si meg enig med Bård Hoksrud på ett punkt. For meg virker det mer og mer, etter hvert som jeg har fulgt debatten, som om Høyre her prøver å sikre seg ryggdekning, for det handler først og fremst om at man internt er uenig med seg selv.

Jeg må si at etter å ha hørt på representantene Sjøli, Gundersen og Schou, blir jeg mer og mer forvirret når det gjelder hva Høyre egentlig mener i denne saken, hva slags

trasévalg ønsker man, hva slags prosess ønsker man, og hvordan skal man ivareta lokaldemokratiet? Jeg opplever det slik at alle partiene i denne sal, ikke minst Høyre, har etterlyst at vi må ha en raskere framdrift i samferdselssaker. Det betyr at vi skal lytte til lokaldemokratiet, men til syvende og sist er det noen som må ta beslutninger, og det er altså vi som sitter i denne salen.

Ja, vi skal lytte til lokaldemokratiet, men i saker som dette hvor såpass mange er involvert, vil det nødvendigvis ofte også være lokal uenighet om de beslutningene vi til syvende og sist ender opp med. Da gjelder det å stå for de beslutningene vi tar, og ikke, som jeg opplever at Høyre gjør her, sende utrolig mange forskjellige signaler og prøve å sikre seg gjennom å si at man skal ha en utsettelse.

Hvis Stortinget skulle komme til å vedta det forslaget som Høyre har lagt fram i dag, som jeg oppfatter at egentlig er et utsettelsesforslag, vil det ha store konsekvenser. Det vil ikke medføre at saken kommer tilbake til komiteen og vi kan behandle den i løpet av våren. Det vil bety at vi må ta hele prosessen på nytt igjen. Som ministeren redegjorde for: Anbudene er allerede ute. Det vil føre til en årelang utsettelse av saken. Det ønsker ikke vi. Jeg mener at saken er belyst grundig nok, og at vi derfor kan ta beslutningen i dag.

Presidenten: Representanten Ingjerd Schou har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ingjerd Schou (H) [11:11:32]: Jeg registrerer at regjeringspartiet SV er uenig med resten av regjeringen om løsningene, og at man må gå for et alternativ man egentlig ikke ønsker å gå for. Så sann sett ligger vel utfordringene også i regjeringspartiene.

Jeg takker statsråden for svaret. Det kom inn kl. 10.38, mens jeg sto her sist, så vi har ikke rukket å se på det; jeg får det altså ikke opp på telefonen. Det var greit at statsråden faktisk redegjorde for det, godt på overtid i forhold til det som er svarfristen.

Dagens Næringsliv i dag viser at Deutsche Bahns forslag til østlig trasé er billigere enn den løsningen regjeringen nå vil gjennomføre. Det viser en rapport som Jernbaneverket holdt hemmelig fram til i går. Jeg tror at åpenhet hadde vært klokt i denne saken, og jeg minner om at en samlet opposisjon har bedt om innspill fra eksterne aktører i denne saken. Det er fordi vi opplever at det, underveis i saken, men også i ettertid, har vært opplysninger vi ikke har kjent til.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Øyvind Halleraker (H) [11:12:52]: Vi begynner vel å gå inn for landing her. Til Fredriksen må jeg si at vi utsetter ikke saken som sådan – i alle fall ikke så mye som Fremskrittspartiet gjør med sitt forslag – men vi vil ha en grundigere vurdering.

Til Bjørnflaten: Jeg er helt hjertens enig, og er vi enige

om det, er vi kommet et langt stykke på vei. Vi vil ha raskere framdrift gjennom forvaltningen når det gjelder store samferdselssaker. La oss i fellesskap finne fram til løsninger slik at vi kan få det til.

Så reiser hun spørsmål om hvilket signal Høyre sender fra sine mange representanter som har hatt ordet. La meg få presisere hva som er Høyres hovedsignal, det skal det ikke være tvil om. Vi står, etter det som er kommet fram, ikke bak regjeringens behandling av denne saken, og det har vi forsøkt på to forskjellige måter å tillempe ved å få mer kunnskap. Derfor stemmer vi slik vi gjør.

Presidenten: Representanten Jan-Henrik Fredriksen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:14:06]: Ja, det er faktisk slik at vårt forslag vil utsette jernbanen noen tid. Det er heller ikke slik at man ikke har utredninger på området. Det har man. Men Høyres forslag vil utsette hele saken, også E6. Når representanten Schou er oppe og sier at dette er nye opplysninger, er det faktisk slik at komiteen har vært fullstendig klar over – det står også i merknadsform – at det ville være rimeligere å kunne bygge ut den østlige traseen med henvisning til Deutsche Bahns forslag. Dette er ikke noe som er kommet opp i debatten i dag. Det er noe komiteen har visst om da det var til behandling.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1821)

Sak nr. 2 [11:15:11]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om forlenging av bompenggeordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland (Innst. 117 S (2011–2012), jf. Prop. 28 S (2011–2012))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:16:27] (ordfører for saka): Nord-Jæren er eit sterkt vekstområde med enormt store trafikkutfordringar på grunn av at biltettleiken er veldig stor. Prognosane og ulike prosjekt som er under planlegging eller førebuing, gjer at veksten i personbiltrafikken ser ut til å kunna auka ganske mykje meir. Allereie no er det i enkelte område på motorvegen Sandnes–Stavanger

store køar. Bilane køyrer i 5 km i timen på en veg som har ei fartsgrense på 90 km i timen. Det gjeld både i Forus-området og i Stavanger-området.

Politikarane i Stavanger-området har vist liten vilje til å gjera noko med dette gjennom restriktive tiltak. Det kan jo ha sine grunnar, men ein av hovudkonklusjonane til det store fleirtalet på Stortinget i denne saka er at ein ønskjer at Stavanger skal fylla opp, sånn som Trondheim, gjennom å søkja om pengar i form av belønningsmidlar for auka kollektivtransport, så framt ein då gjer noko for å redusera biltrafikken i området. Det seier alle partia, bortsett frå Framstegspartiet, i innstillinga. Det er ei konkret oppfølging av klimaforliket, som alle partia har skrive under på, bortsett frå Framstegspartiet. Så her er altså Høgre og alle dei andre partia, inklusiv SV, tydelege på at no må Nord-Jæren ta seg saman, med fylkesordføraren i spissen saman med dei lokale ordførarane, seier komiteen.

Så er det klart at viss ein får til dette, vil det ha store fordelar når det gjeld mogleg oppfølging versus klimaforliket. Ein vil òg kunna omtala dette heilt konkret i forhold til den komande klimameldinga. Då er det veldig viktig å presisera slik som regjeringa no har gjort, at ein skal ta to tredelar av utsleppa i Noreg. Men det er òg helsepolitiske grunnar til at ein må redusera biltrafikken. Ein veit at i Bergen t.d. er det store problem når det er vinter. Det er det òg i Stavanger, ikkje minst i Kannik-området, der det faktisk er stor helsefare når det er kaldt – folk blir sjuke av å gå ute i trafikken. Så her er det absolutt nødvendig å gjera lokale grep.

SV har sidan 1993 gått for ein bybane i dette området. Det har blitt utgreidd og er framleis under utgreiing, og det var eit breitt fleirtal som etter kvart, i starten av 2000-talet, slutta seg til at dette var ein god idé. Så begynte Arbeidarpartiet å vingla lokalt. Eg har mange gonger vore på dåverande fylkesordførar Tom Tvedt sitt kontor fordi eg ønskte ein større aktivitet, knytt opp mot bybane på Nord-Jæren, frå fylkeskommunen si side. Eg blei gong på gong i møte med fylkesordføraren og samferdslesjefen forsikra om at dette skulle bli følgt opp på ein skikkeleg måte. Så viser det seg – og det må eg seia skuffar SV – at tre dagar før valet i haust snudde altså Arbeidarpartiet med fylkesordføraren i spissen i spørsmålet om bybane. Dei ville då utgreia dette «Busway»-systemet.

Når det gjeld dette punktet, seier ein samla komité, minus Framstegspartiet, at ein håper at ein frå Nord-Jæren si side no kjem tilbake når det gjeld framdrifta av dette, sånn at ein får ei avklaring av kva som no er viljen på Nord-Jæren.

Ein samla komité seier vidare at staten sjølv sagt er villig til å bidra når det gjeld sånne bypakkar, inklusiv pakkar knytte til bybane. Det har staten ved den raud-grøne regjeringa illustrert i budsjettforslaget gjennom at ein har løyvt 6 mill. kr ein gong og 0,5 mill. kr til planlegging av bybane på Nord-Jæren.

Fleirtalet, minus Framstegspartiet, er heilt tydeleg på at ein går inn for å forlengja denne pakken med fem år, men ein har vore tydeleg på at Nord-Jæren må skjerpa seg med omsyn til dei utfordringane ein har på trafikksektoren, og sørgja for at det blir færre bilar på vegane, og at fleire rei-

ser kollektivt. Det kan staten vera med på å bidra til viss Nord-Jæren søker på ein skikkeleg måte i forhold til det som er vedteke i klimaforliket.

Arne Sortevik (FrP) [11:21:41]: Jeg er fristet til å si som inngang her at det er vel snarere slik at regjeringen bør skjerpe seg litt når det gjelder å bidra til kollektivtransporten i de store byene.

Denne saken gjelder forlengelse av en ordning med ekstra transportkatt på Nord-Jæren. Regjeringen er åpenbart for slik ekstraskatt – og en forlengelse av slik ekstraskatt – og Høyre og Kristelig Folkeparti er åpenbart også for slik ekstraskatt og for forlenget innkreving av slik ekstraskatt. Det er Fremskrittspartiet imot.

For innbyggerne i dette området vil den samlet i perioden fra 1998 frem til 2015 bli på over 5 mrd. 2011-kroner. Vi i Fremskrittspartiet arbeider for å redusere, ikke øke, skattene. Fremskrittspartiet mener at staten skal finansiere veibygging. Vi mener at oljepenger skal brukes til infrastruktur, til vei og til bane. Fremskrittspartiet er imot regionale bomringer for å finansiere transportsystem der det inngår både statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekter og tiltak. Vi mener at staten skal – og bør – ta et langt større ansvar for et samlet transportsystem i de største byene. Stavanger-regionen er ett av disse byområdene. Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Vi avviser forlenget bompeng bruk, og vi ønsker en egen sak om gjennomføring av riksveiprosjektene i området basert på statlig finansiering. For øvrig henviser jeg til våre merknader i saken.

Jeg vil likevel si noen ord om den såkalte belønningsordningen som regjeringen bruker for å tildele statlige kollektivmidler. Fremskrittspartiet ønsker ordninger med statlig likebehandling basert på behov for transport, ikke basert på spesielle krav om transportform og restriksjoner. I vårt alternative forslag til statsbudsjett for 2012 la vi inn 500 mill. kr til ekstra statlig kjøp av kollektivtransport i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. For Stavanger–Sandnes-området ville dette gitt 65 mrd. kr årlig.

Det er nødvendig med bedre løsninger for kollektivtransport i storbyområdene. Behovet for kollektivtransport må dekkes både gjennom veibaserte og gjennom jernbanebaserte løsninger. Vi vil spesielt peke på at såkalte bybaner, moderne trikk, som ikke kan kobles til et nasjonalt jernbanelog, etter Fremskrittspartiets mening er en lite egnet kollektivløsning. I de største norske byene er moderne, sikre og miljøvennlige veier fortsatt nødvendig for å sikre gode transportløsninger, som også omfatter bussbasert kollektivtransport.

Fremskrittspartiet mener staten må ta langt større ansvar for finansieringen av kollektivtransporten i de største byene. Slik regjeringens opplegg er i dag, får Oslo særbehandling gjennom omfattende statlig kjøp av persontransport på jernbane, mens de øvrige største byene, som har langt mindre utbygget jernbane, får tilsvarende mindre statlig kjøp av kollektivtransport. Fremskrittspartiet mener statlig kjøp av persontransport i de største byene må skje uavhengig av transportmiddel.

Da har jeg spart litt tid. Etter den lange debatten vi hadde i første sak, kan det være godt å ta med seg på en fredag.

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

Knut Arild Hareide (KrF) [11:25:15] (leiar i komiteen): Eg kan for så vidt gi eit svar på det retoriske spørsmålet frå representanten Arne Sortevik. Ja, Kristeleg Folkeparti er med på å få til ei finansieringsløyving her som kan gi betre vegar. Lokalpolitikarane seier òg eit tydeleg ja; dette er ønskt. Derfor stiller Kristeleg Folkeparti opp. Det er eit uendra takstnivå som ligg til grunn for denne forlenginga.

Som saksordføraren også sa: Dette er eit av dei sterkaste vekstområda faktisk i heile landet. Storregionen rundt Stavanger er no relativt sett den regionen som veks mest. Derfor synest eg det er viktig å påpeike det som saksordføraren sa om bybane. Her forventar komiteen ei framdrift lokalt, regionalt, men det er ekstra viktig at me legg opp til at det blir gitt forventingar om at òg staten vil bidra, for utan bidrag frå staten vil det vere svært vanskeleg å lyfte store bybaneprosjekt, bl.a. i Stavanger, som det er heilt nødvendig å få til.

Eg vil òg kommentere at ein legg inn midlar til Eiganes-tunnelen, til kryssutbetring i Sømmavågen, bl.a. til gang- og sykkelveg. Prioriteringane her blir gjorde i dei årlege budsjettløyvingane. Det eg vil seie, er nettopp at gang- og sykkelvegane må prioriterast i dette arbeidet.

Så sa representanten Bjørnflaten at det er eit stort sprik i opposisjonen. No er ikkje dette ein direkte del av denne saka, men eg vil seie til representanten Bjørnflaten at ordet «Ryfast» er teke med i innstillinga her. Det vil òg vere ei utfordring for representanten Bjørnflaten, trur eg, å få full einigheit mellom representanten Hallgeir Langeland og statsråd Meltveit Kleppa i nettopp den saka.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:27:34]: Det vedtaket som Stortinget gjer i dag i denne saka, er i tråd med vedtak i Rogaland fylkeskommune frå desember 2010 om forlenging i inntil fem år, uendra takstnivå og endring av maksimal rabattsats på 40–20 pst. for abonnentar. Føremålet er å betra trafikkforholda på Nord-Jæren, eit område som er under sterkt press både trafikalt og befolkningsmessig.

Nord-Jærenpakka er ein samla plan og eit finansieringsopplegg for større samferdselstiltak på Nord-Jæren, der kommunane, Rogaland fylkeskommune og staten samarbeider tett.

Så blir det arbeidd med ei Jærenpakke 2. Det var uråd å ha ho klar ved utløpet av 2011. Prosjekt som inngår i denne pakka, er E39 Eiganes-tunnelen, kryssutbetring rv. 510 Sømmavågen vest medrekna Flyplassvegen, fv. 44 Forus–Gausel – det er kollektivfelt – fv. 505 Skjæveland–Foss/Eikeland, E39 Sandved–Hove, trafikkstyringstiltak, altså lysregulering for å sikra betre framkomsttilhøve for kollektivtrafikken i Forus-området, og, som det vart etterlyst her, gang- og sykkelveg.

Så er det slik at dersom Stortinget sluttar seg til ei ny ordning for trafikkbetaling gjennom Jærenpakke 2 når ho blir lagd fram, og det skjer innan fem år, vil den nye ordninga avløysa den ordninga som no blir føreslått forlengd. Eg legg til grunn at det ikkje skal gå fem år før den pakka blir lagd fram. Det som der er tilfellet, er at det føregår ei konseptvalutgreiing, og – som saksordføraren peikte på – eit viktig spørsmål i det arbeidet er på kva måte den kollektive transporttenesta best kan lukkast. Er det bybane, er det ulike bussløysingar som vil gje det beste tilbodet? Der vil altså konseptvalutgreiinga og den eksterne kvalitetssikringa liggja som ein sentral premiss for ei vidareføring av Nord-Jærenpakka i Jærenpakke 2.

Eg har merka meg at komiteen ser fram til å få desse avklaringane. Det kan eg òg seia både frå departementet si side og ikkje minst frå den befolkninga som dette gjeld.

Så til belønningsordninga. Det er visse premisser knytte til den, som styrking av kollektivtilbodet, som vi etter kvart i Rogaland har vorte betre og betre til, men som det framleis står att viktige avklaringar på. I tillegg ligg òg restriktive tiltak i forhold til biltrafikk inne som ein premiss. Så langt har fylkeskommunen for Nord-Jæren-området fått del i nokre midlar gjennom avtale for eitt år om gongen.

Eg vil takka Stortinget for at det har gått raskt å få denne saka både framlagd frå komiteen og behandla her. Det er jo det som vil gje moglegheit til samanhengande innkrevjing av midlar.

Så er det slik, som det er understreka, at det gjev moglegheit òg til innkrevjing av bompengar for Eiganestunnelen. Dette vil Stortinget få som ei eiga sak. Både Eiganestunnelen og Ryfast er blant dei enkeltprosjekta som er nemnde i budsjettet, med mogleg oppstart i 2012. Men vi kjem tilbake til begge dei sakene i egne prosessar.

Presidenten: Det blir åpnet for replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [11:33:00]: Statsrådens julehilsen til bilistene i denne og foregående sak er en skatteskjerpelse på 7,5 mrd. kr – 5 mrd. kr i forrige sak og 2,5 mrd. kr i denne saken. Vil statsråden sørge for at Stortinget på en bedre måte enn nå får oversikt over omfanget av bompengebrauken, og også jevnligere enn nå og tydeligere enn nå en tilbakemelding om bruken av bompengemidlene? Det er det ene.

Det andre er: Statsråden har pekt på hvor mye Oslo som by og fylke får til persontransport på tog. I forhold til hva staten går inn med når det gjelder kollektiv persontransport i de andre store byene, er det en stor skjevhet. Vil statsråden se nærmere på denne skjevheten, slik at de andre storbyene får bedre støtte fra staten til kollektivtransport, uavhengig av om de har jernbane eller ikke, og uten at det stilles bestemte vilkår?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:34:02]: Denne saka er eitt eksempel av ei heil rekkje med andre på at det er teke lokale initiativ i eit samarbeid med andre finansieringskjelder, òg med innkrevjing av bompengar, for å løysa krevjande trafikale forhold. Her er det referert i saka, som det skal, til vedtak i den enkelte kommune og

til vedtak i fylkeskommunen om ein søknad vidare for å ha moglegheit til denne innkrevjinga. Det er noko vi gjer greie for både i enkeltsaker og i dei årlege budsjetta.

Så til spørsmål nr. 2. No kan Sortevik gleda seg til framlegginga av Nasjonal transportplan. Der blir dette eit viktig tema.

Øyvind Halleraker (H) [11:35:17]: Ja da, vi jobber raskt med sakene, som statsråden sier – når vi føler oss trygge på dem, med henvisning til forrige sak. Dette er jo en vei- og kollektivsak, som vi er godt vant med, og kanskje er det nettopp det at det er veiprosjekter som her er dominerende, som gjør at vi føler oss trygge. Det har vi sett før at pleier å gå rimelig bra.

Mitt spørsmål går på nettopp Eiganestunnelen som det største enkeltprosjektet i pakken, og også Ryfasts tilknytning til Eiganestunnelen. Når kan Stortinget forvente at proposisjon om Ryfast og Eiganestunnelen kommer til behandling? Og vil de komme i samme proposisjon?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:36:11]: I dei to sakene skal eg få lov å visa til det som står i budsjettproposisjonen, at vi neste år både har til hensikt å opna åtte større vegprosjekt og å leggja til rette for ti, delvis finansierte med bompengar, og ytterlegare åtte. Men når kvart av dei blir lagt fram for Stortinget: Dei blir lagde fram når alle avklaringane ligg føre. Eg skal få lov til å koma tilbake til meir nøyaktig tidspunkt.

Så vil eg nytta høvet til å seia både til Halleraker og Sortevik: Dei kan gleda seg til våren og framlegginga av ny Nasjonal transportplan. Til Sortevik burde eg ha understreka at eitt viktig tema blir større statleg medfinansiering av kollektivutfordringane i storbyane våre.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:37:27]: Me gler oss til våren òg i Kristeleg Folkeparti, sjølv om me er usikre på Nasjonal transportplan. Det me registrerer, er at det er veldig mange gode, store prosjekt som er på gang i Rogaland, utan at me har teke endeleg stilling til dei. For å nemne to av dei, Rogfast og Ryfast, er dei nesten – ja, Ryfast er vel 100 pst. finansiert av bompengar. Spørsmålet mitt er likevel: Korleis står dei prosjekta i køen, og vil dei fortrenge andre prosjekt, når dei er nesten 100 pst. bompengefinansierte og dekte av brukarane? Korleis vurderer statsråden det? Når det er ein så høg eigendel, korleis blir desse prosjekta stilte opp mot eventuelt andre prosjekt?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:38:24]: No må eg for ordens skuld understreka når det gjeld våren, at ynsket mitt er ikkje berre at etatane legg fram sitt forslag når det gjeld ny Nasjonal transportplan som grunnlag for debattar vidare med fylkeskommunane osv. Våren 2013 blir ein ikkje mindre «højdare», når Stortinget får moglegheit til å debattera ny Nasjonal transportplan her.

Det er bra at Rogaland planlegg prosjekt som vil binda både fylke og land betre saman. Eg skal ikkje forskottera dei prosessane som skal gå her i denne salen på det, det har eg jo lært i dag, at det er farleg å forskottera for mykje – farleg er kanskje eit litt sterkt ord, men at vi ikkje

bør gjera det. Men lat meg seia: Eit prosjekt med ein stor bompengedel står noko tryggare i ein kø enn dei prosjekta som er svært avhengige av statlege midlar.

Presidenten: Replikordskiftet er avsluttet.

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

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:39:47]: Det blei nødvendig å ta ein liten runde til, men eg håper han skal bli kort.

Til bl.a. leiaren av transportkomiteen om dette med statlege bidrag: Nesten alle parti er einige om at det må me sjå nærare på. Men eg vil òg seia at når det gjeld Nord-Jæren, har me altså brukt ca. 3 mrd. kr på dobbeltspor og godsterminal, og så har me òg frå Stortinget si side vist vilje når det gjeld bybanen, som Kristeleg Folkeparti prisverdig er oppteke av å få på skjener. Me har altså brukt 6,5 mill. kr òg for å gje eit signal til dei lokale politikarane om at me frå Stortinget si side, inklusiv Kristeleg Folkeparti, ønskjer at me skal gå vidare på det miljøsporet. Det er veldig bra, synest eg, at leiaren i Kristeleg Folkeparti, leiaren i transportkomiteen, er heilt tydeleg i forhold til saka, at han òg meiner, som SV, at ein bybane vil vera veldig gunstig for å løysa dei store trafikktfordringane som er på Nord-Jæren. Så det set eg pris på. Problemet med den saka slik som ho står i dag, er nettopp å få ho på sporet, etter at Arbeidarpartiet fann ut at dei eigentleg ikkje visste heilt kva dei meinte om bybane lenger. Etter at fylkesordførar, altså tidlegare fylkesordførar, og andre hadde snakka med bl.a. undertekna om at dei var for dette, blei dei plutseleg mot tre dagar før valet. Det var ei forunderleg framferd, og det førte til at den samla gjengen me hadde for bybane, blei svekt. Så no lurar me frå Stortinget veldig på kva som no kjem til å skje.

Så vil eg jo seia at når det gjeld to andre spørsmål som Hareide tek opp, Ryfast og Eiganes, kan det vera at det er visse problem knytte opp mot den siste saka. Sjølv om statsråden no har fått T-skjorte med «Nei til Ryfast» på, er vel gjerne ikkje det nok til at ho blir overtydd om at det er nødvendig. Men det kjem ei eiga sak om dette, og det har me òg skrive, og så kjem ein òg tilbake til Eiganes-saka på eit seinare tidspunkt, som me sjølv har skrive i innstillinga, men som òg statsråden presiserte frå Stortingets talarstol.

Så er eg heilt einig med Kristeleg Folkeparti når det gjeld sykkelsatsing. Me veit at i denne pakken kan det koma ein stamveg mellom Sandnes og Stavanger med tunnel. Det er eit veldig spennande prosjekt, som SV støttar heilt og fullt opp om.

Så vil eg berre med tanke på Rogfast minna representanten frå Kristeleg Folkeparti, altså leiaren i Kristeleg Folkeparti, om at i samband med høgfartsutgreiinga greier me òg ut intercity på Vestlandet, Bergen–Haugesund–Stord, ikkje innom Bømlo, men iallfall har me eit togsamband på Vestlandet under utgreiing.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:43:07]: Jeg må ta ordet for å synliggjøre at det er folk fra Rogaland som har et annet synspunkt enn representanten Langeland og statsråd

Meltveit Kleppa, for det er ikke slik at det er et stort folkekrav i Rogaland om å få bompenger. Det er ingen som ser på bompengeringen på Nord-Jæren som en verdi i seg selv. De bomstasjonene er et symbol på politisk handlingslamelse i regjering og i stortingsflertallet, fordi en ikke klarer å dekke det behovet som en har for transport og veier fra myndighetenes side, til tross for at det er myndighetenes ansvar.

De lokale initiativene, som statsråd Meltveit Kleppa gir inntrykk av at dette er, er et symbol på at regjeringen ikke har gjort jobben sin. Det er i praksis en utpressing statsråden tar til orde for når hun sier at dersom du har bompengefinansiering trygt forankret, står du tryggere på kølista enn om du ikke har det. Ja, for alle som vil noe i dette samfunnet, er det et signal om at hvis du ikke gjør slik som regjeringen sier, og innfører bompenger, blir du ikke prioritert. Da er det å si at dette er et lokalt initiativ og ønske, like relevant som å si at det er et kvalitetstegn for norsk helsevesen at folk tegner privat sykeforsikring. Det er nettopp også et symbol på at regjeringen ikke gjør jobben sin i helsepolitikken. Det er ikke et kvalitetsargument i seg selv å ha en privat helseforsikring. Det er ingen som bruker det som statussymbol, men de gjør det fordi de ser at deres liv og deres tid er mer verdt enn den innsatsen regjeringen gjør for å gjøre dem friske hvis de blir syke.

Jeg synes det er litt tragisk at Rogaland, med et blått flertall på stortingsbenken, har en knallrød politiker som prøver å gi uttrykk for hva som er gode løsninger for vårt fylke. Han representerer ikke de løsningene som fylket trenger. Han har nå vaset bort snart åtte år på løsninger som fylket ikke bør ha, men der vi heller ikke får alternativene på plass.

Jeg vil gi ros til Arbeiderpartiet for at de har snudd i bybanesaken og sett hva som er fornuftig bruk av penger. De bør ikke få kjeft for det, de bør få ros for at de har vært løsningsorientert og kastet vekk luftslott.

Det er ikke lyntog Rogaland trenger for å få folk ut av kø, inn og ut av Stavanger by hver dag. Lyntog er en erstatning for folk som skal til flyplassen på Sola, ikke for folk som skal på jobb i sentrum. Det bør vi også ta inn over oss når vi diskuterer dette.

Rogaland er et vekstfylke. Vi har et næringsliv som står på, som er internasjonalt rettet, og som driver med oljeindustri som er enormt lukrativt for landet. Våre ingeniører blir ikke mer produktive av at de må sitte i kø en time ekstra hver dag fordi man ikke får løst disse utfordringene.

Vi har spredt bosetting i fylket. Vi kan ikke ha den samme trikketilnærming eller busstilnærming som man har i Oslo, og som funker i Oslo, rett og slett fordi bosettingsmønsteret er annerledes. Det må vi ta inn over oss. Når vi bygger veier, må vi bygge dem med kapasitet til å ta unna trafikken, ikke sånn som det er gjort på Solasplitten, ved å bygge tofelts vei der det burde vært firefelts, for å spare 10 pst. av utgiftene.

Tone Merete Sønsterud (A) [11:46:24]: Samferdselsdebatter kan brukes til mye. Denne gangen er det helsepolitikken som kommer seilende inn fra representanten Sol-

vik-Olsen. Men til det han brukte hoveddelen av innlegget sitt på, nemlig dette med bompenger, finner jeg grunn til å gi noen kommentarer. For høyest på partiets prioriteringsliste i veipolitikken står altså ikke noe som gagnar trafikk-sikkerheten, ikke noe som bidrar til utvikling av distrikts- og lokalsamfunn, ikke noe som står øverst på næringslivets ønskeliste, og som definitivt ikke kan sies å være ekstra oljepenger til investering i framtidig verdiskaping – nei, det er bompenger det er snakk om, som utelukkende gjør at norske bilister kan bruke noen kroner mer på annet enn privat forbruk og kanskje irritere seg litt mindre. Det er tydelig at dét er den saken Fremskrittspartiet mener er vår største samfunnsutfordring.

Dette bildet forsterkes også av alle de andre bidragene til privatbilistenes privatøkonomi som Fremskrittspartiet stadig kommer med, bl.a. å redusere bensin- og diesellavgiften og å fjerne nybilavgiften. Vi snakker om summer i milliardklassen uten at de faktisk har bygd en eneste meter ny vei.

Det kan virke som om Fremskrittspartiet vil ha oss til å tro at bare de kommer i gang med sitt prosjekt, vil det være satt i gang utbygging av firefelts motorvei over hele landet – bare de kommer til makten. Den astronomiske summen som det vil kreve, framstilles som helt uproblematisk å hente fra pensjonsfondet. Man kaller det bare investeringer, uten å nevne at hver krone som brukes, har den samme effekten på renter og kronekurs, uansett hva man faktisk kaller det.

Så til Fremskrittspartiets kommentar om at regjeringen bygger veier og sender regningen til folket. Til det vil jeg si at med Fremskrittspartiets økonomiske politikk vil Fremskrittspartiet sende regningen til tusenvis av mennesker som i dag jobber i eksportrettet næringsliv, ikke slik at de må betale en sum fra egen lomme, men ved at de rett og slett risikerer å miste jobben. Det er å hefte på en regning. Det er bare ett eksempel på en rekke regninger folk vil kunne få med Fremskrittspartiets økonomiske politikk.

Presidenten: Nå merker presidenten at vi er midt inne i en ordentlig transportdebatt!

Ida Marie Holen (FrP) [11:49:09]: Det er vel en kjent sak i denne salen at vi i Fremskrittspartiet er imot bompenger, så det har jeg ikke tenkt å snakke om. Men jeg vil si noe om disse belønningsmidlene. I innstillingen til saken står det at flertallet ser veldig fram til at Nord-Jæren skal søke om belønningsmidler. Statsråden har også nevnt belønningsmidlene fra talerstolen. Det jeg da vil gjøre, er å sende en advarsel til den styringsgruppen som skal sende denne søknaden, for der ligger det veldig mye pisk og ikke så veldig mye gulrøtter.

Belønningsordningen tildeler altså statlige kollektivmidler basert på bilreduserende tiltak. Det blir også sagt i salen at disse bilreduserende tiltakene kommer etter mye lokalt initiativ. Men jeg vil våge å påstå at det er mye lokal pisk.

Ett eksempel på regjeringens belønningstiltak har vi i Buskerud. Og hør godt etter: Det er faktisk sånn at i Drammen i Buskerud asfalterer de vekk alle busslommer i veie-

ne. Hvorfor gjør de det? Jo, det er fordi folk ikke skal få lov til å kjøre bil, for det dette gjør, er at hver eneste gang bussen stopper og skal ta med seg folk, lager den lange, lange køer etter seg. Jeg håper ikke at man i denne saken utsetter seg selv for akkurat det samme, for det er ikke mye miljø i dette.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [11:51:05]: Her prøvde jeg å være hyggelig mot Arbeiderpartiet og roste dem for at de snur i bybanesaken i Stavanger, som jeg altså synes er veldig gledelig, men takken for det er altså at vi får en tirade om Fremskrittspartiets politikk, som jeg ikke kjenner igjen, men som åpenbart Arbeiderpartiet har diktet opp og tror på selv. Det sporer dessverre helt av debatten. Jeg synes det er litt trist at Arbeiderpartiet har så svake argumenter mot Fremskrittspartiet at de må vri på vår politikk for å kunne ta til orde mot oss.

Vi vil bruke de skattepengene staten allerede tar inn, bedre. Derfor er det mulig å prioritere både veiutbygging uten bompenger, trafikk-sikring og rassikring. Hvis representanten fra Arbeiderpartiet hadde lest Fremskrittspartiets alternative budsjett, ville hun sett at dette er prioritert og tallfestet i vårt alternative budsjett – en bedre satsing på alle områder enn det Arbeiderpartiet får til, fordi vi evner å prioritere bedre.

Det er nok å nevne representanten Solhjell fra SV, som i sin bok skrev at denne regjeringen ikke evner å prioritere noen ting på en annen måte, fordi alle i departementene sitter og beskytter det de allerede har, istedenfor å jobbe på tvers av departementene og få til ting bedre. Vårt alternative budsjett har vist at det er mulig å få til. Derfor kan vi frigjøre penger på ett sted for å prioritere f.eks. rassikring, trafikk-sikring og flere veier bedre.

Det er greit at Arbeiderpartiet vil bruke denne debatten til å forsvare at vi skal bruke bompenger for å øke skattenivået i landet. Det er et ærlig standpunkt fra Arbeiderpartiet. Jeg er uenig i det, men da skal også Arbeiderpartiet være ærlig på at det er det de gjør, og ikke snakke som om skatteinntektene nå er de samme som de var under Bondevik-regjeringen. Dagens regjering får i 2012 over 300 mrd. kr mer i skatteinntekter enn i 2005 – i tillegg kommer bompengavgiftene.

Så er det øg rart at en hevder at det å bruke noen milliarder kroner mer på vei skaper inflasjon i landet, men når den samme regjeringen nå har gitt 14 mrd. kr mer til Statkraft for å bygge vindmøller, har det altså, per definisjon, ingen effekt. Den logikken forstår jeg ikke.

I denne salen den 9. juni i år vedtok Stortinget fire nye oljeprosjekter som vil generere 90 mrd. kr mer i investeringer i norsk økonomi på fire år – 90 mrd. kr. Det skal altså heller ikke skape inflasjon og press i økonomien. Kan Arbeiderpartiet forklare hvorfor det skaper press i økonomien når en asfalterer vei, men at det ikke skaper press når de bygger oljeplattformer eller vindmøller? Det er ingen logikk i dette.

Det siste argumentet i denne sammenhengen: Bare se på Norges Bank, som nå altså har kuttet renten med ½ prosentpoeng. Den er nå på et nivå som er lavere enn kriseplanen deres. Når en kutter renten, er det jo for å stimule-

re økonomien, sånn at flere handler og slutter å spare like mye. Hvorfor hadde det da vært så forferdelig hvis Fremskrittspartiet hadde fått gjennomslag for å bruke noen milliarder kroner mer på vei? Det blir ikke økt press i norsk økonomi når Norges Bank ser seg nødt til å kutte renten med ½ prosentpoeng for å opprettholde aktiviteten i norsk økonomi.

Arbeiderpartiet bør ta inn over seg realitetene og slutte å la propagandafolk få skrive innleggene.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:54:17]: Jeg er glad for at jeg fikk tid til å få i meg litt kaffe i morges, og det kurerer ganske mye, som vi alle sammen vet.

Det er jo ulike måter å se for seg sitt ideelle samfunn på. Noen mener altså at det er riktig – moralsk, etisk – at man til enhver tid skal bruke alle andres penger for å bygge ut det som i prinsippet er en statlig oppgave.

Noen mener faktisk at bilisten er den nyttigste melkekua vi har i vårt samfunn. Da vil jeg minne om at da NTP 2009–2019 ble vedtatt, ble det også vedtatt at vi skulle bygge ut veier i Norge for ca. 219 mrd. kr. Innenfor den samme tidsrammen – 2009–2019 – innkrever staten av bilistene avgifter, skatter, bompenger, for 700 mrd. kr. Dette er departementets egne tall. Mener man det er riktig at bilistene skal merfinansiere våre veier tre og en halv gang? Nei, tydeligvis ønsker man at de skal gjøre det både fire og fem ganger, for det er jo så godt når alle andre kan betale for de oppgavene som staten har et definert ansvar for. Da snakker vi om en stat som har hatt ca. 140 mrd. kr i overskudd siste år, så det er ikke slik at det er mangel på penger i vårt samfunn.

Men når vi snakker om penger og bruken av dem – og mange ønsker å framstille Fremskrittspartiet som meget uansvarlig – så er det altså slik at i forrige sak vi diskuterte, hadde man en sprekke i budsjettet på 3 mrd. kr. Forholder man seg til våre kamptøy, så ligger det an til at det kan bli en sprekke på både 80 og 90 mrd. kr. Så jeg vet ikke hvor vi skal henge ansvarlighetslappen under denne debatten i dag.

Freddy de Ruiter (A) [11:57:09]: Ikke en transportdebatt uten en bompengedebatt, det ser ut til å være regelen her i salen.

Det er for så vidt greit. Men veldig mange av argumentene har vi hørt før, og når Fremskrittspartiet beskylder Arbeiderpartiet og andre for å vri debatten, er det vel i stor grad Fremskrittspartiet selv som har vridt denne debatten.

Da benytter jeg selvfølgelig anledningen til å diskutere politikk ut fra et større perspektiv, for alt henger jo sammen med alt.

Når Fremskrittspartiet kaller bompenger utpressing – skatter og avgifter har de også i stor grad kalt utpressing, historisk sett – kaller vi det for spleiselag. I samme gate snakker ofte Fremskrittspartiet og høyrekrefte – men særlig Fremskrittspartiet – om misunnelse, når vi snakker om fordelingspolitikk. I dette ligger det to vidt forskjellige måter å tenke samfunn på. Fremskrittspartiet har stort sett penger til alt. Men når en kommer i nærheten av makt, og når en begynner å se på realitetene i poli-

tikken til Fremskrittspartiet, handler det jo om skattekutt, velferdskutt og en urettferdig politikk.

Fremskrittspartiet er det største bompengepartiet i denne salen, for resultatet av Fremskrittspartiets politikk blir jo bompenger på de fleste samfunnsområder på sikt. Med en privatisering av helsevesenet, av skolen osv., osv., vil det jo tvinge seg fram en egenbetaling – og bompenger – i en helt annen skala enn det bilistene i Norge må betale av bompenger på veiene. Så det som virkelig er bompengepartiet i denne salen, er Fremskrittspartiet. Hvis vi skal ha en utvidet debatt om bompenger, så kan vi godt ta den også. Men for oss handler skatte- og avgiftspolitikken om spleiselag – om å få til ting sammen – og å få til god utbygging av infrastruktur og en rettferdig fordeling av byrdene i så måte.

Så har jeg også lagt merke til i dag at det borgerlige samarbeidet slår sprekker. Her har det gang på gang vært pisket i alle retninger, så hvordan en skal komme til enighet på disse områdene – som bl.a. bompenger er et eksempel på – skal det bli spennende å se. Avstanden er i hvert fall i dag veldig stor.

Bård Hoksrud (FrP) [11:59:58]: Det er ganske fantastisk at foregående taler syntes det var rart at det ble en debatt om bompenger. Det vi faktisk skal diskutere her, er en forlengelse av bompenggeordningen for Nord-Jærenpakken i Rogaland. Da er det kanskje ikke så rart, når vi diskuterer bompenger, at det blir en bomdebatt.

Men jeg synes det andre spesielle, som jeg ikke registrerer at noen fra regjeringspartiene prater veldig høyt om, er det statsministeren for en liten tid tilbake sa til NTB: Vi behøver ikke bygge med Offentlig Privat Samarbeid, for vi har penger nok. Jeg gjentar: Vi har penger nok til å investere i infrastruktur.

Det er jo ganske fantastisk at det man stort sett alltid diskuterer, er at bilistene skal betale mer enn det det koster å bygge veien – ja, det er et lite statlig påslag, men med innkrevingskostnader og rentekostnader på toppen blir kostnadene høyere for bilistene enn det det faktisk koster å bygge veien.

Så hører jeg ordet «spleiselag». Spleiselag er hvis vi sammen blir enige om at du putter på så mye, og så putter jeg på så mye. Men stort sett, med de proposisjonene som kommer til Stortinget nå, er spleiselaget sånn – og det er kanskje i god sosialdemokratisk ånd – at det er hyggelig at du er med, men vi tar alle pengene dine, og så må du betale hele regningen.

Når jeg hører statsråden skryte av det lokale initiativet, var det det lokale initiativet til for inntil et halvt år eller knapt ett år siden. Nå er det jo blitt sånn, når nye lokalpolitikere har overtatt styringen i kommunene fordi velgerne ikke vil fortsette med den statlige utpressingen som de opplever, at man faktisk med lokalt initiativ sier nei til bompengeprojektet. Da sier den samme staten, med statsråden i spissen: Hvis dere ikke gjør som vi sier, kommer vi og tar pengene deres, og så putter vi dem inn i noen andre nye prosjekter. Det er ikke lokaldemokrati eller lokale muligheter. Statsråden har gjort det overfor Alta. Arbeiderpartiets fraksjonsleder i transportkomiteen har i hvert fall

sagt klart fra til Alta kommune at hvis ikke dere går for bompenger, får dere ikke noe. Statsråden har sagt det til Harstad, og statsråden har vel også sågar med hensyn til belønningsordningen sagt det til Kristiansand: Hvis dere ikke innfører rushtidsavgift, tar vi fra dere de 60 mill. kr.

Det er ikke spleiselag eller lokalt initiativ. Det er statlig utpressing – som jeg synes man ikke bør drive med. Denne pakken her viser også det. Her skal man altså bruke 160 mill. kr, ikke til å bygge én eneste meter vei, men for å kreve inn penger og flå bilistene.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:03:11]: Det var egentleg representanten Ketil Solvik-Olsen, ein utflytta rogalending, som fekk meg til å ta ordet, for han kalla meg personleg den raude faren, og det set eg jo pris på å bli kalla. Men då er det viktig for meg at eg faktisk har eit politisk prosjekt, og det prosjektet er ikkje å ta doktorgrad i syting, sånn som representanten legg opp til. Det er faktisk å få ting gjort. Derfor blir eg nøydd til å spørja representanten – den no framståande, høgverdige representanten frå Framstegspartiet – om kva han har fått til for Rogaland. Eg kan seia at eg iallfall har levert 3 mrd. kr til jernbane og har levert masse pengar til veg, til rassikring. Kor mykje har Framstegspartiet fått til, sidan dei syter sånn over det den raude faren har fått til?

Så er det ein annan ting som er interessant. Framstegspartiet sit nemleg i posisjon på Nord-Jæren og i Rogaland. Dei er i fleirtal. Der sit dei og driv inn bompengar dag etter dag – stakkars utsette bilistar blir flådde av Framstegspartiet dagleg, med deira vilje, i fleirtal. Og så kjem han her og kjeftar på meg! Kva i alle dagar er dette, Solvik-Olsen? Du er den fremste pengeinnkrevjaren sjølv, med ditt eige parti i spissen, og så kjeftar du på meg. Nei, eg synest at den nye, komande mannen i Framstegspartiet bør avgrensa seg frå talarstolen i Stortinget. Eg registrerer at han omfamnar Arbeidarpartiet, mens det eg trudde Siv Jensen hadde sett han til, var å omfamna Høgre. Det har ikkje Framstegspartiet gjort i dag.

Marit Nybakk hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Selv om man er aldri så engasjert, skal all tale rettes til presidenten.

Representanten Ketil Solvik-Olsen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [12:05:37]: Det er ikke lett for representanten Langeland å følge med i virkeligheten, for én ting er at vi sitter med en fylkesvaraordfører som har hatt sin posisjon i to måneder, en annen ting er at vi fortsatt er motstandere av bompengering. Vi får altså ikke flertall fordi Høyre og andre vil ha bompengene.

Men det er riktig hyggelig å høre at Langeland med sin logikk har satt seg selv i posisjonen som en av Norges fremste forkjempere for å være med i NATO og for å opprettholde EØS-avtalen. (Munterhet i salen). Det må jo være konklusjonen på dette. Jeg konstaterer også at velger-

ne i Rogaland i valg etter valg har sagt at de ønsker mer Solvik-Olsen-politikk på Stortinget, og de ønsker mindre Langeland-politikk. Så kanskje bør representanten Langeland snart ta hintet og gjøre som velgerne i Rogaland vil, istedenfor sånn som han vil, for han får ikke til de resultatene folk i Rogaland ønsker.

Så er det interessant å høre at en sier at bompengefinansiering er et spleiselag. Hvis en hadde brukt det samme prinsippet for kommunal saksbehandling, at den som betaler mest, får saken sin først behandlet, hadde en blitt buret inne.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:06:46]: Eg føler eit behov mot slutten av denne debatten for å trekka han tilbake til det som denne saka egentleg handlar om. Det er faktisk slik – dette er til representanten Bård Hoksrud – at Prop. 28 S er eit eksempel på eit lokalt og regionalt initiativ som er vorte følgt opp. Det har føregått eit transportplanarbeid på Nord-Jæren heilt sidan vedtaka i 2001. Her har kommunar, fylkeskommunen og staten samarbeidd om gode løysingar og har fått lagt noko på plass i forkant som gjer at ein har fått betre framkomst og betre miljø, men det gjenstår altså mykje.

I motsetnad til Framstegspartiet held regjeringa seg til nokre rammer som vi meiner er trygge for norsk økonomi år for år. Derfor har ikkje vi, slik som Framstegspartiet, uavgrensa med midlar. Men eg synest – når vi skal telja opp så langt – at vi har fått mykje godt på plass, både av enkeltprosjekt og av kollektivtiltak, og vi skal leggja til rette for meir av begge delar. Men i dette tilfellet ber heile proposisjonen preg av det samarbeidet som er. Frå kommunane sine noko ulike syn har fylkeskommunen samordna dette og sendt ein søknad til Stortinget. Det er korkje utpressing eller andre sterke uttrykk som er hovudpoenget med denne proposisjonen; det er faktisk å imøtekoma Rogaland fylkeskommune og den søknaden dei kjem med for å løysa nokre nye vegprosjekt, gang- og sykkelvegar, og kollektivprosjekt.

Eg er glad for den breie tilslutninga som er til denne saka i dag.

Presidenten: Neste taler er representanten Hallgeir H. Langeland, som er sakens ordfører og dermed får 3 minutters taletid. Deretter Bård Hoksrud.

Hoksrud, vær så god.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:09:42]: Ja, eg kan jo òg ytra meg på vegner av Hoksrud, viss det er ønskeleg!

Eg ser at no har Framstegspartiet teikna seg veldig på talarlista, og det betyr at fredagen kan bli dryg, så då trur eg at eg skal setja ned temperaturen litt for eigen del og koma tilbake til nokre viktige punkt som gjeld denne pakka. Det gjeld altså noko som ein blir bedd om lokalt – å vera med og utvikla Nord-Jæren for meir miljøvenleg transport, få resultat for syklistar og få til ting, slik at næringslivet kan tena meir pengar, f.eks. ved at dei må stå mindre i bilkøar. Der er SV det fremste næringslivspartiet i Rogaland òg, for dei ønskjer seg slike løysingar som får godset til å gli og bussen til å kjøra, samtidig som ein altså får til heilt kon-

krete resultat med milliardar av kroner til toget på Nord-Jæren – mens Framstegspartiet, så vidt eg veit, ikkje har klart å hosta opp ei einaste krone.

Men det er heilt riktig som Ketil Solvik-Olsen seier: Framstegspartiet var ved det siste valet det største partiet. Det er det neppe no, for eg trur veljarane òg begynner å leite etter resultat. Det held ikkje berre å vera veldig god og ha høg utdanning i syting – det er liksom ikkje nok for veljarane på lang sikt. Ein må levera resultat.

No ser eg at det sit ein her frå Framstegspartiet som har levert resultat – under Bondevik II-regjeringa – nemlig representanten Kenneth Svendsen. Ikkje mindre enn tre vegkryss klarte han å hosta opp i løpet av eitt budsjett. Så det viser seg at det er fullt mogleg å få til!

Men eg registrerer at frå Framstegspartiets nye mann i finanskomiteen blir det ikkje levert resultat for Rogaland. Eg har forstått det slik at det er veljarane i Rogaland som bestemmer kven som blir valde, og at det ikkje er Ketil Solvik-Olsen, sjølv om han har høg utdanning. Men det kunne høyrast slik ut då han sa at eg måtte retta meg etter befolkninga i Rogaland, som vel meg. Men det er faktisk slik at i motsetning til Ketil Solvik-Olsen, er eg gjenvald fire gonger på Stortinget – på tross av at eg står for desse knallraude standpunkta som Ketil Solvik-Olsen søv dårlig av om natta.

Oppsummert vil eg seia: Det er bra for Nord-Jæren at Framstegspartiet administrerer, med hard hand, ei grå bompengepakke som flår bilistane fleire gonger kvar einaste dag, og at det ikkje har noka betydning berre ein kjem til makta. Så er ikkje politikken ein stod for før ein kom til makta, viktig. Det har sjølv sagt òg SV merka på nokre område, som Ketil Solvik-Olsen pent påpeika, f.eks. i forhold til NATO. Men eg registrerer at Framstegspartiet sitt prosjekt om å kutta bompengar ikkje gjeld når ein får makt lokalt, slik som i Rogaland.

Bård Hoksrud (FrP) [12:13:07]: Først må jeg si til representanten Langeland, som er veldig opptatt av hva representanten Ketil Solvik-Olsen får til og ikke får til, og at han ikke leverer resultater. Men det er vel slik at den klimapolitikken som Ketil Solvik-Olsen forfekter, er den klimapolitikken som kommer til å bli den gjeldende, noe representanten Langeland kanskje ikke er like fornøyd med.

Ved siste stortingsvalg – for å gå litt tilbake til den debatten – hadde Fremskrittspartiet 26 pst., og SV hadde 4 pst. Så det er kanskje slik at velgerne i Rogaland vil ha mer FrP-politikk og mindre Langeland-politikk. Så kommer man altså på talerstolen her og sier at dette er lokalt initiativ, at kommuner og fylkeskommuner – og alle – har vært med dette. Kjempeflott! Jeg tror ikke bilistene flyr rundt i fakkeltog og synes det er kjempebra at de skal flås med enorme bompengeutgifter, ekstra skatt, og 160 mill. kr bare for å kreve inn pengene, som ikke går til en eneste meter vei eller noe annet. Det er ganske spesielt at man må betale så mye for ikke å få noen ting, i tillegg til alle renteutgiftene som de blir pålagt.

Så tenker jeg, når noen her sier at vi må samhandle, gjøre ting sammen, vi må ha spleiselag og alt mulig: For

noen få dager siden hadde Aftenposten et oppslag om at i løpet av fem dager skulle Utenriksdepartementet svi av 8 mrd. kr på bistand. Det er mer enn alt vi skal bruke fra staten på riksveiinvesteringer hele neste år. Jeg synes jo det er litt spesielt, når man sier at det ikke er penger og det er ikke måte på – det er penger hvis det er politisk vilje til det man vil bruke penger på.

Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett er helt innenfor handlingsregelen, så alle argumentene som statsråden brukte her på talerstolen i stad mot Fremskrittspartiet om at vi hadde noen andre penger enn andre, er bare tull. Men det handler om hva man prioriterer, og hva man vil bruke penger på. Ja, der er det en forskjell på den regjeringen som sitter nå, og Fremskrittspartiet.

Et annet eksempel det er greit å bruke siden statsråden er fra Rogaland, er Solasplitten. Der bruker man altså masse penger, og bilistene må betale masse penger for å bygge en tofeltsvei som det hadde kostet 10 pst. mer å bygge som en firefeltsvei. Da ønsker man kø, kork og kaos og ikke løsninger som gjør at bilistene kan komme fram. Man kunne gjort det med en liten ekstra kostnad og slik sørget for en god trafikal løsning og sørget for at folk kom til og fra jobben på en rask og effektiv måte. Det er også miljøvern.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:16:00]: Jeg satt på kontoret mitt og ante fred og ingen fare og hadde bestilt et tidlig fly hjem, men det må jeg ombestille. Det som fikk meg til å ta ordet, var Freddy de Ruiters innlegg om at Fremskrittspartiet hadde ansvaret for at det ble bompenger, at vi skulle privatisere helsevesenet, osv., osv. Det er vel vi som har skylden for all uro i verden også, hvis han får fortsette med dette.

Jeg hører så sakens ordfører legge fram at jeg har fått tre veikryss på Fauske. Nei, jeg har ikke fått tre veikryss på Fauske, jeg har fått helt ny vei tvers gjennom Fauske – og, vet du hva, uten fem øre i bompenger! Siden SV kom inn, har man altså hatt tre nye prosjekter i området rundt oss – alle med bompenger – 80–90 pst. betalt av bilistene. Så prater han om samhandling og spleiselag. Spleiselag! Bilistene betaler inn 60 mrd. kr i avgifter for å bruke bilen, pluss at de rød-grønne tar inn 6 mrd. kr i bompenger i tillegg, og bilistene betaler altså 80–90 pst. Og det er et spleiselag! Så var det om lokal enighet. Vel, det var lokal enighet før valget om at man skulle ha en veipakke på Helgeland. Velgerne sa så sitt: Det vil vi ikke. Hadsel og Vefsn har nå gått ut av den veipakken, de vil ikke ha den veipakken. Nå reiser altså statsrådens forlengede arm, veisjefen, rundt i disse kommunene og på en måte tvinger og presser igjennom at de skal inn i veipakken igjen – ellers får de ikke veier. Hvem sitt ansvar er det å bygge veier i dette landet? Er det bilistene, eller er det staten? Man legger ansvaret over på bilistene. Det er helt uakseptabelt.

Så prater man om at man ikke har penger nok, man prater om press i økonomien hvis man bruker penger. Hvorfor tror dere Norges Bank setter ned renten? Er det for å få mindre aktivitet i Norge? Nei, det er for å få mer aktivitet i Norge. Og hva gjør staten? De vil ikke bruke penger på veier. Vi kunne altså ha økt aktiviteten til neste år, vi

kunne økt aktiviteten så mye at man hadde sluppet å sette ned renten. Men saken er at det vil ikke Stortinget. De vil ikke bruke mer penger. De har heftet seg opp i at vi skal ha skattenivået fra 2004. Istedenfor å øke skattene øker man bompengene – som i realiteten er en skatt – slik at skattenivået i Norge er langt over 2004-nivå. Som om ikke det skulle være nok, har man gitt beskjed om at kommunene kan øke eiendomsskatten – igjen for at staten skal slippe unna. Men skattene skal opp.

Når skal dette slutte? Jeg lurer. Jeg gleder meg til det blir valg igjen.

Freddy de Ruiter (A) [12:19:01]: Når jeg hører Fremskrittspartiets voldsomme engasjement og høye stemmebruk når det gjelder bompenger, tenker jeg: Tenk om Fremskrittspartiet kunne engasjere seg like mye i urettferdigheten ute i verden! Men da får en svar fra representanten Hoksrud, for da kommer den vanlige fremskrittspartivisa om at det er de aller fattigste i verden sin skyld, og at det er overfor dem vi i tilfelle skal kutte, hvis vi skal bruke mer penger til vei og andre ting i våre budsjetter. Det er et av de få områdene som Fremskrittspartiet faktisk kutter på, det er til de aller fattigste.

Jeg tror vi skal være stolte av at vi har verdens beste land å bo i. Jeg tror vi skal være stolte av at vi bruker mer penger enn noensinne på velferd i dette landet. Det gjør vi fordi vi fordeler godene godt, og fordi vi har et spleiselag. Fremskrittspartiets samfunnsmodell er helt annerledes – ja. Til representanten Svendsen: Ja, det vil sannsynligvis bli en mer usikker verden med Fremskrittspartiets politikk – både sikkerhetspolitisk, miljøpolitisk og bistandspolitisk. Ja, det er ingen som helst tvil om det. Det vil skape større konflikter. Jeg tror vi kan være stolte av den samfunnsmodellen vi har i Norge. Fremskrittspartiet vil noe helt annet.

Jeg registrerer òg at representanten Svendsen tok ordet på grunn av mitt innlegg. Da kan jeg gjerne gjenta det: Ja, Fremskrittspartiet er Norges største bompengeparti. Ja, Fremskrittspartiets privatisering av en rekke velferdsområder vil tvinge fram en egenbetaling for veldig mange tjenester – slik som vi ser i andre land – som er noe helt annet enn de usle, små bompengene en betaler for å kjøre på veiene i Norge i dag. Da snakker vi virkelig om store bompenger. Det er urettferdig politikk, det er bompengepolitikk på det mest usosiale. Det er Fremskrittspartiets samfunnsmodell. Så – ja, Fremskrittspartiet er det fremste bompengepartiet her i salen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:21:25]: Eg skal prøva – eg ser det er ingen fleire som har teikna seg – å berre takka for ein konstruktiv debatt – å nei, der kom det ein Frp-ar, ja!

Eg skal vera veldig kort. Framstegspartiet sit i posisjonar rundt omkring i heile landet. Dei administrerer bompengar like godt som SV over heile landet. Dei er med på å driva inn desse pengane som dei er så veldig imot. Eg konstaterer at Kenneth Svendsen gjerne må hissa seg opp og klaga på at han ikkje når flyet, men eg konstaterer òg at debatten viser at det blir lette forhandlingar mellom Høgre

og Framstegspartiet i regjeringsforhandlingane i 2013. Det har denne debatten tydeleg illustrert med det tonenivået og den saklegheita som Framstegspartiet legg seg på i debatten. Samtidig ser eg at når verkelegheita er der, når makta er der, har ein ingenting imot å driva inn pengane frå dei bilistane ein prøver å beskytta. Når ein kjem i posisjon, er all denne retorikken som ein produserer i salen her i dag, borte vekk.

Eg trur at Nord-Jæren no kan få eit opplegg som kan forbetra trafikksituasjonen for alle bilistane, gjennom at me satsar meir på kollektivtransporten og satsar meir på sykkel. Eg konstaterer at det Framstegspartiet legg vekt på, ikkje er løysingane for Nord-Jæren, men at ein bruker bompengar for å løysa problema på Nord-Jæren – det er det ein legg vekt på. Det er ingen visjonar om korleis ein skal forandra Noreg, slik ein seier i partiprogrammet sitt – det hadde vore interessant å høyra om det faktisk var nokre politiske løysingar òg.

Eg avrundar for min del med å takka for denne debatten og ønskja Framstegspartiets representantar i fylkesting og kommunar lykke til med inndriving av bompengar – det er kjekt å sjå at dei kan handtera den jobben òg.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at jo flere tremittutere, jo senere blir nok flyavgangen for både Kenneth Svendsen og Hallgeir H. Langeland.

Arne Sortevik (FrP) [12:23:47]: Bare noen korte merknader:

Arbeiderpartiet er egenandelenes parti, et parti som sikrer tydeligere og tydeligere klassesdeling. På en rekke av de samfunnsgodene de skryter av, lar de betalerne slippe frem. Det er Arbeiderpartiets egenandelsfilosofi.

Så snakker representanten de Ruiter også om «de små, usle bompengene». La oss et lite øyeblikk oppsummere: Fra og med høsten 2005 og til og med de to prosjektene som nå er vedtatt, hvor det ligger bompenger i, er den ekstra skatteregningen fra denne regjeringen til landets bilister – og også til landets næringsliv, for de er jo med og betaler dette – på 100 mrd. kr. Summen av alle de prosjektene som nå er godkjent av alle bompengetilhengerne i Stortinget, og da hører jo dessverre også Høyre og Kristelig Folkeparti med – iallfall så langt – på 100 mrd. kr. Bilistene må betale bortimot 25 mrd. kr for å samle inn penger. De får altså ikke én meter vei før de har betalt 25 mrd. kr, og da er det 75 mrd. kr igjen. Det er en formidabel ekstra skatteregning som det er forståelig at regjeringen ønsker minst mulig oppmerksomhet rundt og minst mulig opplysning ut om.

Dagens system for finansiering av infrastruktur i Norge er meningsløs. Det er ikke mitt uttrykk, men flere og flere av dem som har mer greie på samfunnsøkonomi enn det jeg har, ytrer seg slik. De sier at den ordningen vi har i vårt land, og som administreres iherdig av denne regjeringen, er meningsløs. Vi har penger i bølgevis til å investere og ruste opp infrastrukturen vår, vi har en økonomisk situasjon som alle land omkring oss misunner oss, og de skjønner mindre og mindre av at vi ikke klarer å koble alle de

store investeringsbehovene vi har for å få Europas beste veinett og Europas beste jernbanenett på plass med statlig finansiering. Det vil gi god samfunnsmessig avkastning, og det vil gi konkurransekraft og økt verdiskaping i hele landet, om vi hadde klart å gjøre det. I stedet fortsetter regjeringen med en meningsløs modell for finansiering av infrastruktur. Derfor er det all mulig grunn til å se frem mot neste valg.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:26:49]: Jeg må få ned pulsen litt.

Det som fikk meg til å ta ordet her, er saklighetsnivået som Freddy de Ruiter legger for dagen her. Her ramser han opp i hopetall at vi ønsker privatisering av velferdsgoder. Jeg vil gjerne at Freddy de Ruiter nevner noen eksempler på at vi ønsker private løsninger. Vi ønsker konkurranseutsetting, men vi ønsker ikke private løsninger.

Han nevner at vi kommer til å øke egenandelene. Vel, det er jo vi som foreslår å redusere de egenandelene som Freddy de Ruiter og Arbeiderpartiet øker.

Så nevner han u-hjelp. Her ønsker vi å gjøre investeringer i u-land så de kan handle med oss. Det er akkurat slike ting som har brakt Sør-Korea ut av fattigdom, og som er på god vei til å bringe Kina og India ut av fattigdom. Det ser vi virker.

Så gjør han et poeng av at vi kommer til å være med på å øke konfliktnivået i verden. Jeg går ut fra at han da sikter til vårt ønske om fortsatt medlemskap i NATO, og at han legger det til grunn, det som hans kamerat i SV ønsker å gå ut av. Så det er vel slik at han ønsker det.

Jeg skal ikke si noe mer enn bare å slå fast at Freddy de Ruiters siste innlegg er et tydelig bevis på at skolepolitikken har vært mislykket. (Munterhet i salen.)

Presidenten: Representanten Freddy de Ruiter har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Freddy de Ruiter (A) [12:28:30]: Så var det det med saklighetsnivået.

Jeg skal svare på utfordringene – jeg skal ta et par samfunnsområder nå raskt.

Skolesektoren: Fremskrittspartiet åpner for full privatisering. Alle kommersielle aktører som ønsker å komme til på skoleområdet, får lov til det. De var imot da vi lagde begrensninger i den nye privatskoleloven. Skolene skal få lov til å ta inn så mye skolepenger de vil – det er også Fremskrittspartiets politikk, det har vært flere runder om det også her i salen.

Det samme med eldreomsorgen: Vi ser en rekke kommuner med blått flertall som ønsker å privatisere og bygge private sykehjem, drifte de privat osv., med kommersielle aktører. Det er ikke det at det er ulovlig i dag, men en ser en akselerasjon av det.

Vi har penger i bølgevis, sies det, og en gleder seg til neste valg. Jeg er ikke så sikker på at Høyre gleder seg til neste valg i så måte, hvis Høyre skal samarbeide med Fremskrittspartiet, som skal fjerne bompenger og gjøre alt det de sier de skal gjøre, i forhold til å bruke penger i bølger og spann.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Bård Hoksrud (FrP) [12:29:54]: Jeg tror at i motsetning til meg, tror representanten Freddy de Ruiter at bare det er staten som styrer det, at det er i statlig eller offentlig regi, så blir alt bra. Mitt utgangspunkt er faktisk at det at elevene kan få velge, gjør at skolene blir best mulig, enten de er private eller offentlige. Det at bestemor eller bestefar kan få lov til å velge, gjør at man faktisk skjerper seg og gir det beste tilbudet. Jeg trodde det faktisk var sånn at det var tilbudet som var det viktige.

Det er langt på utsiden av det vi egentlig diskuterer nå, nemlig bompengepakken på Nord-Jæren – og det er vel egentlig sånn at da skal alle innleggene dreie seg litt om det. Jeg vil i hvert fall minne om at istedenfor å kaste bort 160 mill. kr – som representanten Freddy de Ruiter synes er greit – på denne pakken skulle man brukt dem til å gi skikkelige helsetjenester eller skoletilbud til mange elever.

Presidenten: Presidenten har faktisk vært i tvil om – helt siden hun kom inn salen – hva som er tema i denne debatten.

Representanten Kenneth Svendsen har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:31:11]: Det siste innlegget til Freddy de Ruiter er nok et bevis på en mislykket skolepolitikk. Han snakket om private skoler. Ja, det stemmer: Vi ønsker private skoler betalt av staten – stykkpris. Han snakket om private sykehjem. Ja, det ønsker vi også – i konkurranse og betalt av staten. Det betyr ikke privatisering. Det betyr konkurranseutsetting. Så her har skolen mye å gjøre.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 1822)

Sak nr. 3 [12:31:45]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i jernbaneloven (Innst. 139 L (2011–2012), jf. Prop. 41 L (2011–2012))

Presidenten: Presidenten har oppfattet det slik at transport- og kommunikasjonskomiteen ønsker å gå bort fra det opprinnelige debattopplegget. Etter ønske fra trans-

port- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at det blir fri debatt. Det er fortsatt mange timer igjen av fredagen.

– Det anses vedtatt.

Første taler er representanten Gorm Kjernli, som er sakens ordfører – det ser ut til at saksordføreren har trukket seg.

Ingen har da bedt om ordet til sak nr. 3.

(Votering, se side 1822)

Sak nr. 4 [12:32:49]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om et nasjonalt bredbåndsløft (Innst. 119 S (2011–2012), jf. Dokument 8:20 S (2011–2012))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Lars Myraune (H) [12:34:03] (ordfører for saken): Nå frykter jeg at denne bredbånddebatten skal skli over i en bompengedebatt – jeg håper inderlig ikke det på en fredag ettermiddag.

Elektronisk kommunikasjon er blitt en stadig viktigere del av hverdagen for oss i et moderne samfunn. Formidling av dokumenter, ideer, tanker og utveksling av informasjon over det elektroniske medium har tiltatt voldsomt i de senere årene. Bredbånd er derfor blitt en forutsetning for et variert næringsliv og bosetting i hele landet.

Komiteen mener at tilgangen til elektronisk kommunikasjon på mange måter er like viktig som, og kan sammenlignes med, andre kommunikasjonsmidler i landet vårt. Derfor er det naturlig at myndighetene fortsetter å utøve en sentral rolle i dette bildet.

Utbyggingen av moderne bredbåndnett er selve grunnlaget for en sunn og god utvikling av distriktene. Tilbudet på mobildekning og bredbåndstilgang er i mange tilfeller avgjørende for hvor unge mennesker velger å bosette seg. Likevel har staten tatt litt lett på dette, synes vi.

Firmaet Ericsson har sammen med Chalmers University of Technology gjennomført en undersøkelse som konkluderer med at økt bredbåndshastighet i vesentlig grad bidrar til økonomisk vekst. Undersøkelsen ble gjennomført i 33 OECD-land, deriblant Norge, og konkluderer med at

en dobling av bredbåndshastigheten vil føre til en økning av bruttonasjonalproduktet på 0,3 pst. For OECD-landene vil det utgjøre 726 mrd. kr – og det er en betydelig sum. Direkte og indirekte effekter ville gi kort til medium lang stimuli av økonomien. Man konkluderte med at bredbånd har evnen til å stimulere til økonomisk vekst gjennom å skape effektivitet for samfunnet, næringslivet og forbrukerne.

Norge var tidlig ute med å ta i bruk elektronisk kommunikasjon, og vi har en god dekning på bredbånd i de lavere hastigheter. Dekningsgraden for bredbånd, som er definert i St.meld. nr. 49 for 2002–2003, der vi har en dekning på 100 pst. i dag, betraktes ikke lenger som fullgod bredbånddekning.

I EU – med våre naboland Finland og Sverige – foreligger det klare planer om en storstilt utbygging av høyhastighetsbredbånd til innbyggerne. EU-kommisjonen har lansert en målsetting om at alle EU-borgere skal ha anledning til å koble seg opp til bredbånd på 30–100 MB/s innen 2020, og at minst halvparten av EUs borgere skal ha oppkobling med 100 MB/s innen 2020. Flere EU-land har høyere ambisjoner enn dette. Finland har f.eks. en lovfestet rett om at alle innbyggere i landet skal ha en oppkobling på 100 MB/s innen 2015. Den lovfestede rettigheten omfatter hele Finland, bortsett fra 2 000 kunder som bør særdeles avsideliggende til.

Norge har i den sammenhengen ikke satt noe mål for hastigheten og kapasiteten over en gitt tidsperiode. Komiteen mener det haster med å ta et offensivt skritt på dette området, slik at Norge ikke blir liggende etter. Et flertall i komiteen mener at Norge også bør ha konkrete målsettinger når det gjelder bredbåndsutbyggingen.

Utbyggingen av bredbånd gjennom fibertilgang er svært kostbart i Norge med den geografien og bosettingen vi har. De kommersielle aktørene finner det derfor ikke økonomisk forsvarlig å bygge ut slikt bredbånd til alle innbyggerne.

Regjeringen har bevilget midler til bredbåndsutbygging over Forbruker-, administrasjons- og kirkedepartementet og gir uttrykk for at den vil fortsette å gjøre dette, øke mobildekningen og arbeide for å tilrettelegge for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet. Men fram til nå har Norge på tross av dette sakket akterut i byggingen av raskt bredbånd, sammenlignet med andre land.

Minst like viktig som statlig deltakelse er tilrettelegging gjennom forenklede graveforskrifter. Komiteen bemerker at det i den senere tid er utviklet teknikker for legging av fiberkabel som vil være langt billigere enn tradisjonell graving, men at dette ennå ikke er en godkjent metode.

Utkast til ny forskrift som er til behandling i departementet, vil i noen tilfeller øke kostnadene med opptil flere hundre prosent. Komiteen er derfor fornøyd med at arbeidet med å komme fram til en mer enhetlig behandling av gravesøknader, planarbeid og samordning av infrastruktur i og langs vei er igangsatt. Flertallet ber departementet om å gi dette forskriftsarbeidet prioritet.

Representantforslaget inneholder et delforslag 3, hvor regjeringen blir bedt om å utrede hvorvidt det på sikt vil være formålstjenlig å åpne de lukkede aksessnettene in-

nenfor bredbånd for konkurranse. Det er klare fordeler, men også ulemper, med dette, og komiteen er blitt kjent med at Post- og teletilsynet nå gjennomfører en ny vurdering av markedet for bredbånd, hvor tilgangsregulering blir vurdert. Forslagsstillerne vurderer derfor dette slik at de trekker forslag nr. 3.

Til slutt vil jeg bare understreke at høyhastighetsbredbånd som ledd i en tilrettelegging for omstilling og vekst i kunnskapsintensive arbeidsplasser er svært viktig.

Gorm Kjernli (A) [12:39:47]: Går vi ti–tolv år tilbake i tid, var ikke bredbånd tilgjengelig for privatpersoner i Norge. I dag er dekningsgraden tilnærmet lik 100 pst. for den laveste graden av bredbånd. Men også for høyere kapasitet har dekningsgraden gått kraftig opp. Nesten 70 pst. av Norges befolkning har i dag tilbud om en kapasitet på 25 MB/s. Over 40 pst. har tilbud om 50 MB/s. Men kun rundt 10 pst. abonnerer på bredbånd med en kapasitet på 25 MB/s eller mer. Tilbudet er med andre ord mye større enn etterspørselen. Dette viser også at den bredbåndspolitikken som har vært ført de siste ti–tolv årene, har fungert.

I Soria Moria II sier Arbeiderpartiet og de andre regjeringspartiene at de vil «fortsette arbeidet for å tilrettelegge for bredbånd med tilstrekkelig kapasitet til å møte fremtidige behov innen skole, helse, næringsliv og husholdninger i hele landet».

Utbygging av bredbånd er i hovedsak markedsbasert. Tilbyderne vurderer behovene og dekningen ut fra kommersielle hensyn. Markedet bestemmer. Markedet fungerer bra noen steder og på noen områder, men markedet har også sine svakheter, også når det gjelder bredbåndsutbygging. Derfor bidrar staten med tilskudd i de områdene der det ikke er kommersielt grunnlag for utbygging. De siste fem årene er det bevilget ca. 1 mrd. kr over budsjettene til Fornøyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet til dette. Fylkeskommunene har også fått bevilgninger over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett til bredbåndsutbygging – 128 mill. kr for i år. Vi har finansieringsløsninger i dag som bidrar til utbygging av bredbånd i de områdene der markedet ikke strekker til.

Så er det et spørsmål om målsettinger for bredbånd. Det vil alltid kunne bli en diskusjon om hva som er tilstrekkelig båndbredde. Regjeringens og Arbeiderpartiets målsetting er at man fortsetter å bygge ut bredbånd med tilstrekkelig kapasitet i hele landet – bredbånd som er raskere enn den minimumsstandarden som lå til grunn for definisjonen av bredbånd. Da kan jeg bare vise til de tallene og prosentene jeg trakk fram i sted, som viser at tilbudet i dag er større enn etterspørselen.

Det er en gjeng som kaller seg Grøftekameratene, som består av flere infrastrukturvirksomheter. De er opptatt av forskriften om saksbehandling og ansvar ved kabellegging og flytting ved offentlig vei. Samferdselsdepartementet har tatt et initiativ overfor Miljøverndepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet med tanke på å få til en mer enhetlig behandling av gravesøknader, planarbeid og samordning av infrastruktur i og langs vei. Det er bra. Det

er valgt en ekstern part til å se på dette og til å vurdere Vegvesenets og ledningsbransjens ulike forslag til krav til overdekking. Dette arbeidet skal være sluttført i midten av mars. Arbeiderpartiet forventer at forskriften kommer kort tid etter dette. Dette er ikke noe enkelt tema, og det er forståelig at ting tar tid, men nå bør man kunne komme fram til en konklusjon som alle kan leve med.

Åpne og lukkede aksessnett er også et tema. Det bør vurderes om aksessnettene i større grad bør åpnes for konkurranse. Samferdselsdepartementet har uttalt at de vil vurdere regulatoriske tiltak dersom prinsippene ikke følges opp av markedet på en tilfredsstillende måte. Denne vurderingen stiller Arbeiderpartiet seg bak.

Bård Hoksrud (FrP) [12:43:17]: Internett blir en stadig viktigere del av et moderne samfunn. Ikke bare kan man utveksle enorme mengder informasjon, Internett er også i ferd med å revolusjonere hvordan mennesker forholder seg til hverandre, og hvordan bedrifter organiseres. Dette ser vi selv her på Stortinget, hvor nettbrett nå er i ferd med å revolusjonere måten vi jobber på her.

Selve bredbåndsinfrastrukturen for Internett er nå blitt så viktig at det er mulig å estimere hva en dobling av bredbåndshastigheten har å si for den økonomiske veksten i et land. Dette er noe vi som politikere må ta inn over oss. I andre land har man satt seg klare målsettinger for både internetthastighet og bredbånddekning. EU har satt som mål at alle skal ha mulighet til 30 MB/s innen 2020, og at halvparten av befolkningen da skal ha tilgang til 100 MB. USA har omtrent samme målsetting som EU, mens Sverige, Finland og Danmark har høyere ambisjoner enn det som er satt for EU under ett.

På den andre siden av jorda har man satt seg målsettinger som i enkelte tilfeller er ti ganger så ambisiøse som dem man har i Europa eller Amerika. Australia har satt som målsetting at 93 pst. av alle boliger og virksomheter skal ha fiberoptisk tilgang innen 2016. I Singapore skal alle ha fiberoptisk tilgang innen 2013, og i Sør-Korea skal alle ha tilgang til 1 000 MB fra 2012. Da snakker vi om et virkelig raskt Internett.

Norge skal liksom være et av verdens rikeste land, men her bruker myndighetene en forhistorisk bredbåndsdefinisjon som gjør at det ser ut som om nesten alle har mulighet til å få bredbånd. Derfor blir det i Norge heller ikke tatt de grep som skal til. Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet har ingenting å være stolt av når det gjelder bredbånd.

Hele poenget med å ha framtidsrettede nasjonale målsettinger for bredbånd, slik andre land har, er at man kan måle fra år til år om man faktisk er i ferd med å nå disse målene. Hvis det f.eks. viser seg at noen deler av landet blir hengende etter, kan vi ta grep for å ordne opp. Derfor må sånne målsettinger vedtas politisk, slik man har gjort i sammenlignbare land.

Fremskrittspartiet har som ambisjon at alle skal ha tilgang til 100 MB/s innen 2015. Dette er altså en tidel av Sør-Koreas målsetting for 2012, men Arbeiderpartiet, SV eller Senterpartiet vil ikke engang være med på dette.

Fremskrittspartiet mener at utbygging i Norge fortsatt og i all hovedsak skal skje gjennom at private aktører byg-

ger bredbånd for egen regning og risiko. Derfor må vi legge til rette for at det er mulig å legge fiber i bakken, og ikke pålegge bredbåndsbransjen umulige krav knyttet til hvor dypt de skal grave. I dag må bredbåndsutbyggerne forholde seg til 429 kommuner som har forskjellige lokale regler. Det sier seg selv at dette er vanskelig for bransjen å forholde seg til.

Samferdselsdepartementet holder på med en forskrift som i enkelte tilfeller kan gjøre det flere hundre prosent dyrere å bygge bredbånd til folk flest. Fremskrittspartiet mener at vi tvert imot bør se på hvordan vi kan forenkle regelverket slik at utbyggingen av bredbånd ikke blir dyrere enn nødvendig. Jeg synes det er merkelig at ingen andre partier på Stortinget har varslet at de vil stemme for dette fremskrittspartiforslaget. Det finnes mange ulike forretningsmodeller for bredbåndsutbygging. I representantforslaget vårt har vi fremmet forslag om å utrede hvorvidt det på sikt vil være formålstjenlig å åpne de lukkede aksessnettene innenfor bredbånd for konkurranse.

Vi ser imidlertid ikke noen grunn til å ta opp igjen forslaget i innstillingen, fordi Post- og teletilsynet uansett jevnlig foretar en vurdering av markedene for bredbåndssaksess. Å åpne nettene ligger jo uansett svært langt fram i tid, og det er jo sånn at Telenors kobbernett først ble åpnet for konkurranse veldig mange år etter at nettet var ferdig utbygd. Å innføre noe sånt i en periode der man fortsatt har store og dyre investeringer foran seg, vil kunne påvirke bredbåndsutbyggingen i negativ retning. På bakgrunn av en del av de innspillene vi har fått fra bransjen også, tror vi det er fornuftig å vente og se på den utredningen som også Post- og teletilsynet holder på med.

La meg avslutningsvis oppsummere med at det må være lov å ha ambisjoner for dette landet, noe Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ser ut til å mangle, både når det gjelder bredbånd og for så vidt annen infrastruktur som veier og jernbane.

Jeg vil herved ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken og håper at fremtidsorienterte politikere i andre partier ombestemmer seg og stemmer for forslagene.

Presidenten: Da har representanten Bård Hoksrud tatt opp de forslagene han refererte til.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:47:28] (leiar for komiteen): Dette er eit veldig viktig tema som dessverre ofte kjem i bakgrunnen av andre tema når komiteen har saker til behandling. Ofte er engasjementet for og imot bompengar eigentleg større enn for dette viktige temaet. Det vil eg beklage.

Dette er viktig for distrikt, det er viktig knytt til arbeid, og dette er den nye kommunikasjonsforma. Derfor ligg det i teknologien moglegheter, og det som er riktig i dag, er ikkje nødvendigvis riktig i morgon. Derfor er det viktig at me har fokus på dette, og at me nettopp ser når behovet endrar seg på dette området – og der er jo full dekning av breiband ei såkalla problemstilling me kan sjå på. Det er nesten full dekning i dag når det gjeld lågkapasitetsbreiband, mens når me ser på den nye generasjons breiband, som har høg kapasitet – fiberbreiband – har me berre ei

fjerdedels dekning i dag. Derfor er mi bekymring at me kan få eit større digitalt klaseskilje dersom me ikkje aktivt stimulerer til utbygging, og tek heile landet i bruk. Derfor synest eg det er viktig at me jobbar bevisst for å få eit godt utbygd høgkapasitetsfiberbreiband over heile landet.

Når det gjeld forslaget, vil eg ikkje seie noko meir om det. Eg synest saksordføraren i si utgreiing gjorde godt greie for korleis Høgre og dermed òg Kristeleg Folkeparti stiller seg til forslaget.

Eg synest det som representanten Gorm Kjernli tok opp om opne nett var interessant, og det er nok ei problemstilling som heilt klart vil kome tydelegare fram. For å avslutte der eg begynte: Me ser at denne debatten i vår komité får for lite fokus, men så vil det vere sånn at når me no ser at tv er på veg over på nett, vil nok òg interessa og debattane ta seg opp på dette feltet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:49:51]: Norsk breibandspolitikk er ei suksesshistorie. OECD sine målingar viser at Noreg er blant dei beste landa når det gjeld breibandstilgang og hastigheit til hushalda. Eg meiner den suksessoppskrifta vi har følgd så langt, og bør vera strategien framover.

Norsk breibandspolitikk går ut på å leggja til rette for at marknadsaktørane skal byggja ut, og at offentlege myndigheiter bidreg med stønad til område som ikkje får eit tilstrekkeleg tilbod ved kommersiell utbygging.

I perioden 2006–2011 er det løyvt rundt 1 mrd. kr til breibandsformål over Fornyings-, administrasjons og kirkedepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet sine budsjett. Dei statlege løyvingane har, saman med lokale midlar, hjelpt til at svært mange innbyggjarar har fått eit breibandstilbod. Regjeringa er no i full gang med eit nytt breibandslyft. Dei overflødige tv-frekvensane er det bestemt at skal brukast til å gje folk ein betre breibandskvardag. Dei aktørane som får tilgang til desse frekvensane, vil få eit krav om å byggja ut eit nett med svært stor dekning og høg kapasitet. Eg er glad for at regjeringa no legg til rette for at innbyggjarane i løpet av få år vil oppleve eit vesentleg betre tilbod samanlikna med i dag.

Tilgang til og kostnader for å bruka framføringsvegar er viktig for å få til ein god konkurranse i breibandsmarknaden og i ekommarknaden generelt. Samferdselsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Miljøverndepartementet har regelverk som kan gje utslag i pris og tilgang til framføringsvegar. Det er i dag ein godt utvikla marknad for samlokalisering etter ekomregelverket, men departementet vurderer no om det er behov for å setja strengare krav til t.d. saksbehandlingstid.

Det er to viktige samfunnsomsyn å ta vare på når det skal gravast i ein veg. For min del skal eg sikra både vegen og breibandsutbygginga.

Det betyr at vi skal oppretthalda ei god trafikkavvikling, ivareta trafikktryggleiken, sikra ein god standard på vegen under og etter gravearbeidet, samtidig som vi skal leggja best mogleg til rette for at breibandsutbyggjarane skal kunna bruka vegane til å byggja ut raskt og på ein kostnadseffektiv måte.

For tida arbeider departementet med ein rettleiar om

legging av kablar i og langs veg. Vi skal finna ein god balanse mellom vegaktørane og kabelaktørane sine interesser.

Lat meg runda av med debattane som går rundt omgrep som «opne nett», «nettnøytralitet» og «pakkar» med telefoni, tv og Internett og problem som kan oppstå der sluttbrukarane opplever ei binding mellom infrastruktur og innhaldstenester. Dette er viktige tema, dei blir debatterte livleg både i bransjen her i Noreg og i EU.

Erfaringane med breibandsutbygging i Noreg viser at det er viktig at styresmaktene legg til rette for at tilbydarane sjølve kan utvikla gode forretningsmodellar som brukarane vil ha, og som fremjar utbygging av raskt breiband.

Post- og teletilsynet og norske breibandstilbydarar har i landet vårt gjort eit godt arbeid med å utforma prinsipp om nettnøytralitet. Eit viktig prinsipp er at brukarane skal kunna henta ned innhald og tenester over Internett etter eige val.

Eg følgjer utviklinga tett og kjem til å vurdere regulatoriske tiltak etter ekomlova om prinsippa ikkje blir følgde opp av marknadsaktørane på ein tilfredsstillande måte.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [12:54:37]: Det var mye bra i statsrådens innlegg. Jeg må si jeg er litt bekymret når man sier man har den beste tilgangen og høyeste hastigheten i verden – jeg er vel ikke sikker på om vi er helt der, men det får vi nå se.

Det jeg er opptatt av, og som jeg ønsker at statsråden skal være veldig klar og tydelig på, er graveforskriften. Den har ligget der lenge, og det har vært jobbet lenge med den. Det må snart komme en avklaring, fordi vi ser at en del kommuner nå kommer med håpløse krav til dem som skal legge ut bredbånd, slik at det er umulig å få fortsette. Drammen kommune er et eksempel på at det virkelig vil koste mye penger hvis man skal legge ut bredbånd, så der har man sluttet å gjøre det. Flere andre kommuner er nå i ferd med å bruke den samme forskriften.

Når kan statsråden garantere at vi får på plass et regelverk? Det er jo det som er viktig for at man skal få mer bredbåndsutbygging og bredbånd med mye høyere hastighet enn det vi har i dag.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:55:32]: «Garanti» eit krevjande ord, men det eg kan understreka veldig sterkt, er at dette er ikkje ei type sak som ligg i ro. Det er noko som vi verkeleg er opptekne av å finna ei løysing på.

Fyrste gongen eg møtte dette spørsmålet, var frå Nord-Trøndelag fylkeskommune, som lurte på om dei kunne bruka sine regionale utviklingsmidlar til å leggja fram fiberbreiband samtidig som dei asfalterte fylkesvegane. Det var jo ein glimrande kombinasjon. Seinare har eg sett nettopp desse konfliktane som kan oppstå lokalt når ein skal gjera ting både til ulike tider og grava med ulik djupne.

Vi har lyst ut eit prosjekt, for vi må ha ein nøytral in-

stans som går gjennom korleis vi her skal få til ei felles løysing. Vi må få det til, og det hastar.

Lars Myraune (H) [12:56:52]: Jeg er glad for at statsråden refererte til Nord-Trøndelag, som har gjort mye bra i forbindelse med utbygging av bredbånd. Nå er det også slik der at det er en del hindringer i veien for å få dette til ordentlig. De som har stått for dette, har nok ikke tjent penger ennå.

Statsråden nevnte at vi ligger godt an i europasammenheng. Det som vi er blitt kjent med i komiteen, er at vi sakter akterut i forhold til andre land. Det må vel bekymre statsråden litt. Selv om vi var tidlig ute på de lavere hastighetene og tok i det i bruk, er vi i hvert fall nå mange som er redd for at dette går den gale veien. Kan statsråden si noe om hvordan hun har tenkt å sørge for at vi er med på karusellen og ikke blir dårligst i klassen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:57:51]: Vi er blant dei beste landa når det gjeld tilgang og hastigheit, og vi må halda fram med vårt engasjement for å vera der.

Det som no vil bety ein stor forskjell, er dei overflødige tv-frekvensane når dei blir lyste ut. Der har vi fyrst hatt ei høyring med aktørane om korleis utlysinga skal gjerast. Her er det ulike syn, men den trur eg i seg sjølv vil bety mykje. Akkurat når utlysinga vil koma og på kva måte, må eg få lov til å koma tilbake til. Vi er ikkje heilt der enno.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:59:01]: Eg er einig med representanten Bård Hoksrud: Statsråden heldt eit veldig godt innlegg. Og særleg likte eg det statsråden som sa om nettnøytralitet, og at ho følgjer marknaden der både for å sikre at brukarane får tilgang til viktig informasjon, og at innhaldsleverandørar får den moglegheita.

Me ligg jo veldig godt an når det gjeld lågkapasitetsbreiband, men me ligg ikkje like godt an når det gjeld høgkapasitets fiberbreiband. Det er berre ein fjerdedel som har tilgang i dag.

Da er mitt spørsmål: Kva ambisjonar har statsråden nettopp når det gjeld høgkapasitets fiberbreiband? Kva tid meiner ho at me kan nærme oss eit akseptabelt nivå på det?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:59:58]: Vi har ikkje sett oss konkrete mål, og det er ikkje fordi vi ikkje er ambisiøse. Men når det gjeld kapasiteten – både innbyggjarar og næringsliv skal ha tilgang til dette, og om det skal setjast eit mål om ei bestemt hastigheit til alle innan eit visst tidspunkt, må det vurderast nøye både ut frå framtidige behov og teknologiske moglegheiter. Vi veit jo at kva som er tilstrekkeleg breiband, kan endra seg relativt raskt over kort tid. Behovet om f.eks. fem år, er det vanskeleg no å føresjå. Men vi skal vera på og gjera det vi kan for å betra både kapasiteten og tilgangen – det er det ikkje tvil om.

Arne Sortevik (FrP) [13:01:02]: Som flere har sagt: Dette er et viktig tema som kanskje får for lite oppmerksomhet, så invitasjonen til statsråden er på egnet måte å

sørge for at det blir større fokus på en drøftelse i Stortinget når det gjelder dette viktige verktøyet.

Når vi i Fremskrittpartiet graver oss ned i graveforskriften, er det fordi det er et veldig tydelig signal fra berørte parter, fra bransjen som driver utbygging av nytt nett og nett med høy hastighet. De venter utålmodig. Det de sier, er at i fjor ble det fra departementet og statsråden lovet at forskriften var rett rundt hjørnet. I mai i år ble det sagt og lovet at forskriften er rett rundt hjørnet. Nå får de informasjon om at en utlysning av anbud for å gjøre denne nøytrale utredningen er rett rundt hjørnet og skal være ferdig i mars 2012. Når kan vi håpe at det kommer en forskrift som gjør det klart for utbyggerne hvordan de skal forholde seg ved utbygging, slik at vi ikke får noe som stopper opp utbygging og fornyelse av bredbånd?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:02:09]: Oppmodinga om større fokus skal eg ta med meg. Eg ynsker jo større fokus på dette området sjølv. Eg hadde som kommunal- og regionalminister ansvar for å fordela midlar til lokale og regionale spleiselag – sjølv om det er eit uttrykk som kanskje Sortevik ikkje liker, liker han det på dette området – for å få på plass tilgang og kapasitet for fleire. Så har det vist seg at det å utarbeida ei forskrift eller det å få til semje mellom ulike gravarar har vore vanskelegare enn eg førestilte meg for eit år sidan. No skal eg vera så direkte og seia at dersom Sortevik kjenner til ein instans som kan ta på seg eit nøytralt oppdrag i den samanhengen, vil eg vera svært taknemleg – det blir teke imot med glede.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.
Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.
(Voting, se side 1823)

Sak nr. 5 [13:03:26]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Arne Sortevik, Christian Tybring-Gjedde og Peter N. Myhre om å oppheve den såkalte miljøfartsgrensen i Oslo (Innst. 115 S (2011–2012), jf. Dokument 8:21 S (2011–2012))

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

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

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

– Det anses vedtatt.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:04:42] (leiar i komiteen og ordførar for saka): Dette har vore ei spennande sak å vere saksordførar for. Det har vore ei tredeling i komiteen. Komiteens tilråding er frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, som ber om at saka blir lagd ved protokollen. Så er det eit forslag frå Framstegspartiet, som ber regjeringa om å oppheve miljøfartsgrensa i Oslo. Frå Høgre og Kristeleg Folkeparti er det eit forslag der ein ber regjeringa umiddelbart om å avklare det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrense i Oslo, slik at tiltaket kan vidareførast utan opphald.

Eg synest det er på tide at denne saka kjem til Stortinget, og vil derfor gi honnør til initiativtakarane, representantane frå Framstegspartiet.

Miljøfartsgrensa er eit tiltak som gjeld i Oslo, dvs. at der det normalt er 80 km/t i timen, blir fartsgrensa på enkelte vegstrekningar senka til 60 km/t timen frå 1. november til 15. april. Målet med det er at me skal få redusert luftforureininga. Departementet seier i sitt brev til komiteen at tiltaket gir ein positiv miljøeffekt. Men riksadvokaten har bedt om ei utgreiing om vedtak for miljøfartsgrense og ei utdjuving av korleis departementet meiner fartsgrensa er heimla i dagens lovgiving. Framstegspartiet seier òg i ein merknad at det som er uavklart her, burde vore rydda av vegen. Det sluttar eg meg til.

I ein fersk dom frå lagmannsretten kom det fram at miljøfartsgrensa er ulovleg, dvs. at ein berre blir straffa for den delen av hastigheitsoverskridinga som overstig den opphavlege fartsgrensa. Når miljøfartsgrensa tilseier 60 km/t og ein køyrer i 75 km/t, vil ein altså ikkje bli straffa for det. I dommen blir det òg sagt at det er «tvilsomt om såkalt miljøfartsgrense er hjemlet i vegtrafikkloven». Riksadvokaten har i etterkant av dette sagt at han ikkje vil gi politiet myndigheit til å handheve fartsgrensa.

Eg må seie at eg synest det er alvorleg at me har lagt opp til ei miljøfartsgrense som det ikkje er mogleg for politiet å handheve. Men eg ser mange av dei positive føringane som er lagde for miljøfartsgrensa. Oslo er ein by som òg i europeisk samanheng har relativt store utfordringar når det gjeld luftforureining. At dette tiltaket er eit positivt bidrag, er eg ikkje i tvil om. Men det må jo no vere eit mål at me greier å få dette i orden, at me får det inn i vegtrafikkloven, og ikkje minst at me må ha respekt for dei reglane me har. Det er klart at den måten dette er organisert på, ved at dette ikkje er heimla på ein skikkeleg måte, er med på å undergrave respekten for fartsgrenser. Me opplever i dag på delar av desse strekningane at det er eit kjøremønster som eg meiner ikkje er heldig. Det er nokre trafikantar som held seg til miljøfartsgrensa, mens det er heilt tydeleg at andre trafikantar held seg til den fartsgrensa som er på denne strekninga i sommarhalvåret.

Derfor meiner eg at dette må det ryddast opp i. Det er mitt tydelige signal til statsråden i dag.

Med dette tek eg opp forslaget frå Høgre og Kristeleg Folkeparti.

Presidenten: Representanten Knut Arild Hareide har tatt opp det forslaget han refererte til.

Gorm Kjernli (A) [13:09:36]: Hver vinter overskrides grenseverdiene for svevestøv og NO₂ i de største byene våre. En viktig årsaksskilde til det er veitrafikken. Miljøfartsgrenser alene kan ikke løse problemene med forurensning i byene, men det er ett tiltak av flere for å gjøre byene våre renere.

Miljøfartsgrense i Oslo ble første gang utprøvd vinteren 2004/2005 etter et lokalt initiativ. Man skiltet om rv. 4, fra Sinsen til Grorud, fra 80 til 60 km/t. Evalueringen, som Norsk institutt for luftforskning var faglig ansvarlig for, viste følgende resultater av forsøksprosjektet den vinteren: Gjennomsnittlig kjørehastighet ble redusert med om lag 10 km/t, og svevestøvkonsentrasjonen ble redusert opp mot 39 pst. den vinteren sammenlignet med vinteren før. Responsen fra publikum var mer positiv enn ventet, og i en spørreundersøkelse svarte fire av fem at miljøfartsgrense er et akseptabelt tiltak hvis det medfører bedre luftkvalitet. Hastighetsnedsettelsen førte ikke til dårligere trafikkavvikling på strekningen. Støymålingene viste også noe redusert støy.

Det er senere blitt skiltet med miljøfartsgrense på flere veier i Oslo om vinteren, og resultatene viste at redusert hastighet gir redusert oppvirkning av støy langs veiene. Dette kommer også fram i internasjonale undersøkelser, bl.a. fra Nederland.

I representantforslaget fra Fremskrittspartiet foreslås det å fjerne miljøfartsgrensene i Oslo. En hovedbegrunnelse er de uklare forholdene rundt det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrensene. La meg si det med en gang: Det er på høy tid at man får klarhet i dette én gang for alle. Veimyndighetene mener det er hjemmel i vegtrafikkloven og i skiltforskriften. Politiet har tvilt på om de har rett til å håndheve dette. Nå er det jammen på tide at man får klarhet i det. Jeg er glad for at representanter for Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet nå har satt seg sammen for å rydde uklarhetene av veien. Jeg forventer at vi får resultatene derfra snart, og at man raskt får på plass nødvendige tiltak dersom det viser seg nødvendig. Vi kan ikke bruke mer tid på dette nå.

Men så vil jeg legge til: Det å bruke uklarheter rundt håndhevingen som et argument for å avskaffe miljøfartsgrensene synes jeg blir et vikarierende argument. Hvis spørsmålet om håndhevingen er problemet, må vi sørge for å gjøre noe med det, som vi nå gjør, og ikke avskaffe miljøfartsgrensen. Jeg tror Fremskrittspartiet er imot miljøfartsgrense fordi de er imot tiltak som begrenser hastigheten på veiene. Det at det heter «miljøfartsgrense», bidrar vel heller ikke til at Fremskrittspartiet ser positivt på dette. Miljø er som kjent ikke noe de vanligvis bryr seg mye om.

Miljøfartsgrenser har sin misjon. Det er et tiltak som bidrar til bedre luft og bedre livskvalitet i byene. De må ikke avskaffes, men det haster med å få på plass klarhet i håndhevingen av regelverket.

Bård Hoksrud (FrP) [13:12:43]: Til foregående talers innlegg om miljø kan man si at tidligere i dag var Arbeiderpartiet for å lempe noe slikt som 1 million kubikk stein ut i Mjøsa, så jeg vet ikke om det er så veldig miljøvennlig.

Fremskrittspartiet mener at miljøfartsgrensen er et eksempel på symbolpolitikk. Det handler om å late som om man viser handlekraft, og at man tar utslippene fra bilen på alvor. Det tiltaket man har kommet opp med, er å redusere fartsgrensen på enkelte strekninger med mye trafikk fra 80 til 60 km/t i vinterhalvåret. Bakgrunnen for innføringen var at man mente at dette ville redusere svevestøvet fra biltrafikken. For å opprettholde miljøfartsgrensen støtter man seg på enkelte rapporter som ble laget for flere år siden.

Flere leger og forskere som jobber med bl.a. luftveis sykdommer og allergi, har ganske nylig, i 2011, sådd sterk tvil om det er noe som helst helsemessig effekt av den typen partikler som blir redusert med redusert fart. Når det gjelder forbrenningsstøv fra bilmotorene, kan kanskje miljøfartsgrensen bidra til mer støy, fordi køene vokser og utslippene derfor blir større.

Når det gjelder svevestøv fra piggdekk, er det visstnok slik at en veldig stor del av svevepartiklene fra piggdekk er så store at de ikke går ned i luftveiene. Ifølge Statens vegvesen øker ulykkesrisikoen når bilister holder ulik fart.

I denne saken er det helt tydelig at det er en del politikkere som har helt andre motiver. De skyver miljøet foran seg som en unnskyldning for det de egentlig ønsker, nemlig å redusere biltrafikken fordi de ikke liker biler.

Det er også interessant å ha med seg at både Statens vegvesen, politiet og riksadvokaten har stilt spørsmål ved lovligheten av miljøfartsgrensen og ment at de ikke har hatt hjemmel til å håndheve og følge opp den nedsatte fartsgrensen med sanksjoner. Dette fikk vi nylig et tydelig eksempel på. I en sak mot en som hadde brutt miljøfartsgrensen, kom Borgarting lagmannsrett til at retten ikke kunne dømme personen, fordi man ikke hadde hjemmel til det.

Jeg skjønner at for enkelte er symbolpolitikk viktig, men symbolpolitikk som det ikke er hjemmel for og som ikke fungerer, og som de aller fleste ikke bryr seg om, burde vel strengt tatt vært puttet i skuffen fremfor å videreføres.

Hvis man virkelig vil gjøre noe med utslippene fra bl.a. dieslbiler, kunne man i stedet f.eks. bare fjernet mineraloljeavgiften på det miljøvennlige drivstoffet GTL, Gas-to-Liquid. Det ville ført til lavere utslipp av støy og NO_x fra både biler, lastebiler og busser. I tillegg kunne man også enda oftere feie langs veiene for å redusere støy som virvles opp.

Det er også litt synd å registrere at komitéleder Hareide som til Nettavisen 18. november sa at han ikke ville utelukke at han ville gå for å ta bort hele miljøfartsgrensen, nå har snudd og faktisk går for å opprettholde denne håpløse fartsgrensen.

Jeg tillater meg å ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:16:08]: Lat meg først seia nokre ord om bakgrunnen for miljøfarts-

grensa i Oslo. Det er forureiningsforskrifta del 1 om lokal luftkvalitet som stiller strenge krav til forureiningsnivået. Grenseverdiane for bl.a. svevestøv skal overhaldast, og anleggseigarar har krav om å redusera forureiningsnivået. I Oslo blir desse grenseverdiane overskridne oftare enn det som er tillate. Statens vegvesen pliktar difor å gjennomføra tiltak for å sikra at luftforureininga og svevestøvkonsentrasjonen held seg innanfor krava.

Det er altså helse og miljø som er grunngevinga. Vegslitasje og oppkvervling av vegstøv er ei av dei største kjeldene til svevestøv i norske byar. Fleire befolkningsstudiar har påvist samanheng mellom eksponering av svevestøv og helseplager.

Eg har gjort greie for dette noko nærmare i brev til Stortinget, både bakgrunnen for miljøfartsgrensa, den effekten svevestøv har for helsa, den effekten miljøfartsgrensa har for å minska svevestøvet, alternativ til miljøfartsgrenser, heimel og handheving av miljøfartsgrenser. Mi tilråding er å halda på denne ordninga, og eg er glad for det breie fleirtalet i Stortinget som står bak det.

Regjeringa har gjeve tiltak mot lokal forureining for køyretøy høg prioritet. Nokre stikkord her er: forslag om avgift for å køyra i rushtida, forslag om auka bompengetakst på dagar med høg luftforureining og forslag om gebyr for brot på mellombelse trafikkregulerande miljøtiltak, som bl.a. par-/oddetalskøyning. Alle tiltak vil gjera verkøykassa for kommunane større – verkøykassa for eit betre bymiljø.

Eg legg til grunn at innføring av denne grensa vart gjort i samråd med Oslo kommune. Så meiner Samferdselsdepartementet at både vegtrafikklova og skiltforskrifter gjev heimel for å etablere ei miljøfartsgrense. Som ei følgje av at politiet i årevis har tvilt på retten til å handheva tiltaket, drøftar no Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet dette nærmare saman. Målet er å rydda eventuell uklårleik av vegen ein gong for alle. Den situasjonen vi har no, er ikkje heldig. Vi var fornøgde med at riksadvokaten stilte dei spørsmåla han gjorde, og vi har i eit svarbrev til riksadvokaten gjort greie for korleis vi ser på denne saka. Vi ventar på hans vurdering og det arbeidet som no blir gjort mellom Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet. Eg vil koma tilbake til Stortinget for å orientera om regjeringa si løysing i saka så snart som mogleg.

Men eg har registrert i dag at ein dom i Borgarting lagmannsrett er trekt inn i saka. Det er ein dom som vart avsagt nyleg. Dommen tek ikkje stilling til heimelsspørsmålet for miljøfartsgrenser, men seier at fordi heimelen er omdiskutert, legg ein til grunn fartsbrot over 80 km/t. Dommen kan altså ikkje takast til inntekt for at miljøfartsgrensa ikkje er heimla i vegtrafikklova. Det høyrer elles med til historia at dommen handlar om ei rekkje brot på vegtrafikklova.

Så vårt store spørsmål er: Vi er trygge på at heimelen er i tråd med Statens vegvesen og i tråd med lova, men vi ser på reaksjonane, for der er det i dag openbert noko heilt uavklart.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Peter N. Myhre (FrP) [13:21:34]: Da miljøfartsgrensen ble innført på E18 i Oslo vest, altså på strekningen fra Filipstad til Lysaker, viste målingene i etterkant at fartsnivået var gått ned med 4 km/t på tross av at fartsgrensen var satt ned med 20 km/t. Tidlig i dag morges kjørte jeg bil hjemmefra og til Stortinget. En del av ferden foregikk langs Ring 3, hvor det også er miljøfartsgrense. Der gikk det jevnt og trutt i 70 km/t i høyre fil og ca. 80–90 km/t i venstre fil.

På grunnlag av dette vil jeg gjerne spørre: Er samferdselsministeren fornøyd med måten miljøfartsgrensen virker på?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:22:27]: Eg er fornøgd med at dei fakta som kan skaffast fram når det gjeld verknaden når grensene blir haldne, betyr mykje for målinga av svevestøv. Det inneber at dei har ein klar helsegevinst. Som eg sa i mitt innlegg, er eg ikkje fornøgd med den diskusjonen som er no, for her er det ikkje ryddigheit når det gjeld handhevinga. Det er difor eg meiner det er viktig å få rydda opp, slik at brot på desse fartsgrensene blir handheva slik som dei skal.

Peter N. Myhre (FrP) [13:23:26]: Jeg spurte om hvorvidt statsråden var fornøyd med måten dette i dag praktiseres på, og jeg kan altså føye til at det at farten jevnt og trutt går i 70 km/t i høyre fil og i 80/90 i venstre ikke er noe nytt som har skjedd etter lagmannsrettens kjennelse for noen uker siden.

Men jeg har lyst til å stille følgende spørsmål: Mener statsråden at det er riktig å opprettholde en fartsgrenseordning som det er diskutert lovligheten av, eller er statsråden enig i at det vil være riktig å fjerne miljøfartsgrensen inntil det er avklart om det er lovlig å ha en slik miljøfartsgrense?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:24:19]: Eg er fornøgd med at miljøfartsgrensa er etablert, og eg står på at ho skal fortsetja. Så kan nok Myhre og eg drøfta følgjene av kontroll, altså verknaden av kontroll på trafikktryggleiksfeltet og på andre felt. Det er saker vi må sjå nærare på; kontroll og reaksjon når det gjeld brot. Det er det viktig å få på plass. Eg er fornøgd med erfaringane både frå E18, frå Ring 3 og frå rv. 4, men eg vil sjølvstapt at folk skal halda dei grensene som er sette.

Ingjerd Schou (H) [13:25:30]: Jeg ser at effekten av å ha en miljøfartsgrense er at man får redusert svevestøv, og at det sann sett gagnar miljøet. Når riksadvokaten påpeker at iverksettelsen av miljøfartsgrensen ikke kan håndheves med utgangspunkt i dagens juridiske regelverk, blir spørsmålet veldig enkelt tilbake til statsråden: Hadde det ikke vært greit at departementet og statsråden hadde ordnet opp i og klargjort dette før miljøfartsgrensen var innført? Slik sett hører jeg også at statsråden sier at det skal man nå se nærmere på – men det burde antakelig vært gjort mye tidligere. Så det er mitt spørsmål til statsråden, og også en oppfordring til posisjonen om å stemme for forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti her i dag, nettopp fordi vi ber om at det juridiske grunnlaget skal klargjøres.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:26:32]: Det var nok min ambisjon at dette allereie skulle ha vore rydda opp i – altså i måten ein her kan reagere på – og at ein hadde fjerna den uklarheita som er i dag. Eg støttar meg til eit departement som har fått mange ulike, ekstra oppgåver i løpet av denne hausten. Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet ser på dette med sikte på ei avklaring. Når eg nemnde eit departement som har fått mange ekstra oppgåver, meinte eg uomtvisteleg Justisdepartementet. Men vi går no gjennom denne saka og ser på korleis vi skal følgja opp. Eg meiner det er heilt uaktuelt å fjerna denne miljøfartsgrensa.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:27:37]: Statsråden seier at Samferdselsdepartementet meiner det er heimel i vegtrafikkloven, og statsråden viser òg til den dommen. Trass alt veit me at resultatet av den dommen var at den trafikanten som hadde brote miljøfartsgrensa, fekk medhald. Det blei sagt at det er tvilsamt om den såkalla miljøfartsgrensa er heimla i vegtrafikkloven. Det er klart at me kan forstå kva Samferdselsdepartementet meiner om dette, men når vårt rettssystem er så tydeleg på korleis dei tolker dette, er mitt enkle spørsmål – sidan vårt rettssystem altså sår tvil om dette: Kan statsråden love at dette blir rydda opp i, og at det skjer så fort som mogleg?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:28:31]: Svarret er ja, eg ynskjer at dette skal bli rydda opp i så fort som mogleg. Her er einigheit mellom Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet om at det faktisk er fleire vedtak som gjev nødvendig heimel. Men det som har vore uklart, er reaksjonen. Det er òg det denne dommen understrekar.

Dei seier at sidan heimelen er omdiskutert, legg ein til grunn fartsbrot over 80 km/t. Med det meiner eg at dommen kan ikkje takast til inntekt for at miljøfartsgrensa ikkje er heimla i lova.

Men lat meg understreka ein gong til: Det er nødvendig med tiltak for å redusera svevestøv – det kan vera miljøfartsgrenser. Det er òg nødvendig med andre tiltak i byområda.

Presidenten: Siden Høyre ikke har bedt om to replikker, går den siste replikken til Fremskrittspartiet.

Bård Hoksrud (FrP) [13:30:00]: Det kan jo virke litt som om dette er et nytt fenomen som har oppstått, men som alle er kjent med, har denne fartsgrensen nå vært i mange år. Det har vært mye fram og tilbake, og det har vært stilt mange spørsmål til statsråden rundt dette med miljøfartsgrensen og lovligheten av den.

Nå sier statsråden at noen sitter sammen og jobber for å se om de kan klare å finne en løsning. Men fram til man har fått på plass det – representanten Myhre stilte et veldig enkelt spørsmål om dette, to ganger, tidligere i replikkordskiftet – vil statsråden ta bort de skiltene med miljøfartsgrensen som nå er oppe, så lenge man ikke har fått avklart det lovmessige? Kan statsråden svare ja eller nei på det? For det bør jo være sånn at den fartsgrensen man har, faktisk er den lovlige, og da er det skilt med 80 km i timen man burde sette opp, til man eventuelt er enige

om at man skal kunne sette fartsgrensen ned til 60 km i timen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:30:53]: Denne saka handlar om tre avgrensa strekningar i Oslo. Samtidig handlar denne saka om å betra helsa og miljøet for allergikarar og andre. Dette er eit tiltak som verkar. Vi har hatt liknande diskusjonar når det gjeld trafikktryggleik, der det òg har vore ueinigheit om både innføring og kontroll. Eg meiner at vi må få relasjonsmønsteret her på det reine, for eg meiner dette er tiltak som kan overførast til andre storbyområde. Det er ikkje tvil om at vi må vurdere ulike tiltak her for å få bukt med miljøproblema i fleire byar enn Oslo.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Peter N. Myhre (FrP) [13:32:13]: For de fleste av oss er det noe himmelropende ulogisk i at man skal holde seg under 60 km i timen på en vei med tilnærmet motorveistandard, med midtdeler og planskilte kryss. En så lav fartsgrense må derfor ha en klar og konkret begrunnelse og en beviselig gunstig effekt.

Samferdselsministeren viser til en undersøkelse som ble gjort i forbindelse med en forsøksordning med lavere fartsgrense for 11 år siden, der det ble konkludert med at «det hadde en viss støvreduserende effekt».

Og jeg føyer til, for oss som husker så langt tilbake i tid, at den effekten var knapt målbar. Videre opplyser statsråden at

«samvirke av andre tiltak og gunstige værforhold kan også ha hatt medvirkende effekt».

Ja, selvsagt. Det har jo skjedd flere ting, bedre bilmotorer, mer salting som gir flere dager enn før med våte veier, og bedre feiing – og dette har vært mye viktigere for å redusere svevestøvet. Grenseverdiene er at ikke mer enn 35 dager per år er det tillatt med mer enn 50 mg støv per m³ luft. Men dette ble overholdt også før miljøfartsgrensene ble innført. Det foreligger med andre ord ingen dokumentasjon på at miljøfartsgrensen har hatt noen effekt på svevestøv.

Statsråden skriver også at miljøfartsgrensen ikke har hatt noen negativ effekt på avvikling av kritikken. Som jeg var inne på i én av mine replikker, selvfølgelig har den ikke det. Den har vel knapt ført til noen registrerbar reduksjon av farten siden trafikkbildet i hovedsak er som før. På E18 i vest ble fartsgrensen satt ned fra 80 km i timen til 60 km i timen, mens farten bare gikk ned med 4 km i timen.

Jeg er tilhenger av nedsatte hastigheter. Når veiene blir såpeglatte som følge av underkjølt regn, bør fartsgrensen ned – ikke til 60 km i timen, men til 40 km i timen eller til 30 km i timen. Et godt virkemiddel er styrbare fartsgrenseskilt, slik man har på E18 i Oslo vest, og i de fleste veitunnelene i Oslo. Men disse brukes jo ikke til annet enn å innføre miljøfartsgrenser. Min oppfordring er: Ta disse systemene aktivt i bruk og innfør variable fartsgrenser på resten av de ganske få milene som vi har med riksveier i Oslo. Den generelle nedsatte fartsgrensen uansett vær

og føreforhold er skivebom. Det skaper bare irritasjon og mindre respekt både for fartsgrenser og for skilting i sin alminnelighet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 1823)

Sak nr. 6 [13:35:24]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hjemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprosjekter (Innst. 116 S (2011–2012), jf. Dokument 8:22 S (2011–2012))

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

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

De som måtte tegne seg på talelisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [13:36:19] (ordfører for saken): Det er en skjebnens ironi at vi behandler denne saken i dag, samtidig som vi tidligere i dag behandlet saken om E6 og Dovrebanen, som i stor grad handlet nettopp om planprosessene – om de hadde vært tilfredsstillende eller ikke.

Den saken belyser jo nettopp hvor ekstremt vanskelig planprosesser kan være, fordi det er mange hensyn som skal ivaretas. Det kan være innsigelser, det kan være uenighet kommunene imellom, og senest i dag fikk vi eksemplifisert at man i Minnesund er uenig i en løsning som man har brukt ti år på å komme fram til. Det kan være aksjonsgrupper og andre interessenter som har både gode og tunge innsigelser, og det kan være andre aktører som ønsker å gi sitt besyv med eller komme med kommentarer til samferdselsprosjekter. Store, omfattende samferdselsprosjekter som skal planlegges, kan være kompliserte.

Når det er sagt, vil jeg si at forslagsstillerne likevel er inne på noe som er veldig viktig, og at det er et prisverdig initiativ som er tatt ved fremming av denne saken.

Jeg opplever at det er et samlet storting som har sagt at vi er nødt til å effektivisere planprosessene i forhold til det vi ser i dag. Vi er nødt til å få ned planleggingstiden. Statsråden har også ved flere anledninger, sist i sitt svarbrev til komiteen, understreket dette.

Et eksempel på en planprosess som fikk store konsekvenser, var planleggingen av ny firefelts vei på E18 gjennom Vestfold ved Larvik. Der førte lokale protester til at planprosessen ble utsatt ganske lenge. Det førte til at en tunnel ble lenger, at en bro ble endret, og at prislappen to-

talt ble 3 mrd. kr dyrere. Mange eksempler viser slike konsekvenser av lang planleggingstid. Én ting er at det svekker konkurransekraften fordi det tar lang tid å få på plass nye samferdselsløsninger som vi har behov for for å effektivisere transporttiden. Men det har også en ganske viktig samfunnsøkonomisk side ved seg, for veldig ofte ser vi at de omfattende planprosessene vi har, fører til at prosjekter blir langt dyrere enn forutsatt fordi man skal ivareta lokale forhold som dukker opp.

Jeg er en ivrig forsvarer av lokaldemokratiet. Det er viktig å forsvare lokaldemokratiet, og vi skal lytte til lokaldemokratiet. Men vi må foreta en avveining. Det må være en balanse mellom samfunnets behov for at gode og effektive samferdselsløsninger skal komme på plass så raskt som mulig, samfunnsøkonomi og hensynet til lokaldemokratiet. Dette er avveininger som må gjøres. Jeg tror at vi i større grad, i hvert fall med hensyn til de større prosjektene, er nødt til å ha raskere prosesser som kan føre til at lokaldemokratiet i enkelte tilfeller vil føle seg mer overkjørt. Men igjen: Dette må veies opp mot hensynet til å få på plass gode løsninger og i forhold til samfunnsøkonomien.

Vi har flere muligheter. Man har økt bruk av statlig plan. Det er tiltak som brukes uhyre sjelden, og som Arbeiderpartiet mener bør brukes oftere enn det man gjør i dag. Dette er en mulighet som allerede ligger i lovverket. En annen mulighet er at etatene er tydeligere på føringer og prioriteringer med hensyn til prosjekter som skal gjennomføres. Da er det ikke minst viktig at man har en politisk «backing» i ryggen.

Samferdselsdepartementet har et veldig tungt fokus på dette. Det har også etatene. Vegdirektoratet gjennomfører bl.a. et prosjekt som heter «Effektivisering av planlegging». Vi imøteser resultatet av det arbeidet som statsråden og departementet har satt i gang, og regner med at det kommer til å bli lagt fram for Stortinget på egnet måte.

Med dette tar jeg opp mindretallsforslaget.

Presidenten: Representanten Anne Marit Bjørnflaten har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Neste taler er Arne Sortevik, som har en taletid på inntil 5 minutter.

Arne Sortevik (FrP) [13:41:27]: For å gå foran med et godt eksempel skal jeg forsøke å gjennomføre dette på kortere tid enn planlagt, også med tanke på at det er fredag og klokken er over halv to.

Fremskrittspartiet mener det går for sent med å møte behovet for transport over hele Norge. Det behovet må dekkes ved å bygge mer og raskere. Vi ønsker å gjøre det på 25 år. Jeg er redd for at det med regjeringens opplegg vil ta både 50 og 70 år.

Ett av flere viktige grep for å få fart på bygging av moderne infrastruktur er å sikre en avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering. Fremskrittspartiet har lenge vært alene om å peke på at dagens infrastrukturøkonomi er meningsløs. Heldigvis kommer flere og flere på det sporet, etter hvert også Høyre og Kristelig Folkeparti, mens regjeringspartiene fortsatt famler litt på et blindspor.

Et annet viktig grep for å få fart på bygging av moder-

ne infrastruktur er å redusere planleggingstiden. Her er det iallfall tilsynelatende større enighet. Hele komiteen deler forslagsstillernes bekymring over at planleggingsprosessen tar uforholdsmessig lang tid. Hele komiteen presiserer at planleggingstiden må ned. Komiteen er faktisk også tilfreds med svaret fra departementet og stiller seg bak effektiviseringsarbeidet som foregår der. Vi har merket oss at samferdselsministeren også peker på, helt konkret og tydelig, at det tar for lang tid å realisere vei- og jernbaneprosjekter. Det tar gjennomsnittlig ni år å planlegge ny vei.

Med referanse til den første saken vi hadde i salen i dag, er det grunn til å understreke at kortere planleggingstid ikke betyr dårligere planleggingstid, iallfall må det være slik at prosjektene må sikres på en grundig, åpen og gjennomført måte, slik at Stortinget har et sikkert beslutningsgrunnlag.

Fremskrittspartiet mener det er nødvendig å effektivisere planprosessene. Vi mener dagens opplegg for lengst har kommet ut av kontroll. Vi ønsker en planprosess der de overordnede nasjonale hensyn tillegges avgjørende vekt. Siden 2003 har vi hatt systemet med KS1 og KS2, og vi har fått konseptvalgutredning. Og jeg gjentar at når vi ønsker å krysse prosessen i forhold til dagens omfattende plankrav, ligger det som en grunnleggende forutsetning at kvalitetssikring og grundighet fortsatt skal ivaretas på en god måte.

Det er et godt initiativ Kristelig Folkeparti har tatt opp i sitt representantforslag. Komiteens innstilling er basert på tilråding fra Fremskrittspartiet, fra Høyre og fra forslagsstiller Kristelig Folkeparti. Flertallet ber regjeringen fremme sak om mer effektive planprosesser og nedkorting av tiden det tar å planlegge ny vei. Vårt råd til regjeringspartiene er å følge den innstillingen.

Presidenten: Neste taler er Ingjerd Schou. Også for denne taler er taletiden *maksimalt* 5 minutter.

Ingjerd Schou (H) [13:44:56]: Jeg skal også prøve å være effektiv i innlegget mitt.

Jeg har lyst til å takke forslagsstillerne for at de setter på dagsordenen et viktig tema når det gjelder å få mer effektive planprosesser, men også få en bedre kvalitet, som ikke skal gå på bekostning av effektiviteten.

Dagen i dag startet med en synliggjøring av at det tar ti år å få på plass et utkast til bygging av Dovrebanen og E6 sammen, som understreker med all tydelighet at dette tar lang tid – for lang tid. Til representanten Bjørnflaten må jeg si at det å snakke så til de grader for forslaget til vedtak som er fremmet av forslagsstillerne fra Kristelig Folkeparti, av Høyre og av Fremskrittspartiet – og sikkert også støttet av Venstre – og samtidig stemme imot, er nok noe overraskende.

Jeg ser fram til at vi får en sak om en bedre og mer effektiv planprosess og med en forpliktende tidsplan. Det er mange aktører som skal samordnes – kommune, fylkeskommune, stat og en rekke andre interessenter og aktører – og slik sett deler jeg med statsråden tenkningen omkring det å ha forpliktende tidsplaner, som gjør at både

kommune, fylkeskommune og andre aktører må forholde seg til en gitt tidsplan. Hvis man ikke er på startstreken da, er man altså medskyldig i at saken rykker mer tilbake til start.

Planprosessene tar i dag uforholdsmessig lang tid. Det er sånn sett behov for en mer effektiv tidsplan for planleggingen, og jeg imøteser departementets videre arbeid med saken. Jeg henstiller til posisjonspartiene å støtte det forslaget til vedtak som ligger her om at regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak om dette, og ikke bare stemmer for at dette skal vedlegges protokollen. Man snakker altså for, men stemmer imot. Det er oppsiktsvekkende.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:47:29] (leiar i komiteen): Det er ein samla komité som er veldig tydeleg på at me har utfordringar når det gjeld den tida det tek å planleggje våre vegar. Det tek i gjennomsnitt over ni år å planleggje ein veg i vårt land, og når dei ni åra har gått, skal me gå i gang med å byggje vegen. Det er ei utfordring, og eg synest for så vidt dagen i dag har vist nokre av utfordringane med det å planleggje.

Eg er derfor glad for at regjeringa no i gjennomgangstonen i samband med dette dokumentet har vore så positiv, og at dei no er i gang med arbeidet. 28. november var det ein dugnadsrunde registrert av regjeringa, og ei arbeidsgruppe er i gang. Det er eg glad for.

Dersom eg kan få lov til å peike på det eg meiner er naturlege tiltak: For det første meiner eg at staten må koordinere og samkjøre ulike etatar sine interesser på ein betre måte enn det som skjer i dag. Me veit at det er ulike interesser knytte til miljø og til landbruk. Den typen interesser frå staten si side må staten ta eit større ansvar for å koordinere.

For det andre – og det synest eg den saka me hadde tidlegare i dag, er eit godt eksempel på – meiner eg at alle involverte partar bør inn så tidleg som mogleg i prosessen. Da sikrar me ein god prosess, og me slepp omkampar fordi ein ikkje har kome inn i prosessen på eit tidlegare stadium.

For det tredje vil eg peike på at det etter mi meining bør vere moglegheit for auka bruk av statlege planar og reguleringar. Eg trur at for mange kommunar som har slite med ei sak over lang tid, blir det ikkje opplevd som berre negativt når det kjem ein statleg plan. Det positive med å få ei gjennomskjering kan da oppvege det negative med ein statleg plan.

Statsråd Meltveit Kleppa sa i denne valkampen at me skal ha eit moderne hovudvegnett og jernbanenett om 20 år. Denne saka er eit viktig ledd i det arbeidet. For me har ikkje lagt planar ferdig for eit moderne hovudvegnett innan 20 år. Da må me gjere fleire ting: Me er nøydd til å auke planreserven, og me er nøydd til å auke tempoet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:50:54]: Min ambisjon er eit moderne hovudvegnett og jernbanenett innan 20 år. Då er det tre hovudutfordringar: Den eine er å tilføra midlar. Den andre er mest mogleg igjen for pen-

gane, det betyr å byggja smartare. Det tredje er raskare planlegging.

Vi har auka løyvingane til veg og bane over statsbudsjettet med 12 mrd. kr per år, investeringane er nær dobla, og vi planlegg for auka rammer i neste Nasjonal transportplan-periode.

Vi byggjer i dag smartare, meir samanhengande. Prosjekt er fullfinansierte når vi startar. Vi prøver ut nye kontraktsformer.

Men – føresetnad nr. 3: Planlegging tek i dag altfor lang tid. Skal vi nå ambisjonen, må prosessane effektiviserast. Det er vi òg i full gang med. Det er avklart, meiner eg, at vi kan utnytta dagens regelverk endå meir, og det gjev grunn til optimisme. For dersom vi skal endra lovverket, tek det tid på dette området.

Vegdirektoratet har eit prosjekt, Effektivisering av planlegging. Det arbeidet er i utgangspunktet avgrensa til det som er mogleg å gjera av endringar utan store endringar i rammeføresetnadene. Det handlar difor i stor grad om interne forbedringsmoglegheiter i Statens vegvesen. Men prosjektet skal òg peika på eventuelle behov for endringar i eksterne rammeføresetnader, som f.eks. organisatoriske endringar eller lovendringar. Prosjektet er organisert som eit internt forprosjekt i Statens vegvesen som skal avsluttast i 2011, med forslag om oppfølgjande tiltak.

Så ser departementet på rammene. Vi hadde ein idédugnad no i november. Eg veit at mange av komiteen sine medlemmer var opptekne på andre felt, og òg fekk greie på dette seminaret noko seint. Det var svært interessant å lytta til ulike instansar som såg på seg sjølve og si rolle i planlegginga, og kva som kunne gjerast for forbedring – alt frå KS og fylkesmannen til representant for kvalitetssikrarane og Statens vegvesen og Jernbaneverket. Alle høyrde kva dei andre sa. Frå Samferdselsdepartementet si side tek vi mål av oss til både å summere dette opp og følgja opp dei forslaga som kom fram. Vi har sett ned ei hurtigarbeidande arbeidsgruppe som ser på dette no, summerer opp idédugnaden, men ser veldig nøye på kva vi kan gjera av forbedringar på kort sikt – og så veit vi at her er det òg noko som heiter lengre sikt.

Så eg må seia at eg er glad for at ein samla komité er så oppteken av å effektivisera planlegginga. Vi må få på plass meir effektiv planlegging, slik at vi får på plass enda fleire prosjekt. Behovet er stort.

Presidenten: Men ikke desto mindre blir det replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [13:55:28]: Ni år på å planlegge en ny vei – både statsråden og komiteen mener at det er for lang tid. Faktisk mener de aller fleste at det er for lang tid. Noe bør gjøres. Statsråden sier hun er i gang med arbeidet. Det er bra. Men konkret og tydelig: Hva er målet for regjeringen og statsråden? Når ni år i gjennomsnitt på å planlegge ny vei er for lang tid, hva bør gjennomsnittlig planleggingstid være? Og helt konkret og helt tydelig: Hva er statsrådens plan? Når skal et slikt mål være på plass?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:56:07]: Det ville vera å føregripa det som skjer, å setja seg mål no. Eg må i det minste få lov til å sjekka ut dette prosjektet som Statens vegvesen leverer for nyttår. Men det ligg her ei betydeleg forbedring, for hadde det enda vore så, eg hadde mest sagt, «enkelt» at planleggingstida var ni år, men for veldig mange prosjekt er planleggingstida betydeleg lenger, og eg veit at f.eks. å redusera til det halve av ni er svært ambisiøst. Det vil heile tida sjølv sagt krevja nødvendige planmidlar og ikkje minst òg nødvendig plankompetanse. Men eg er optimist no i høve til reduksjon, så får vi koma tilbake til konkrete mål.

Ingjerd Schou (H) [13:57:17]: I Høyre gleder vi oss storlig over det arbeidet som er gjort i Statens vegvesen. Det blir mer Høyre-politikk, både nye finansieringsformer, effektiv planlegging, helhetlig planlegging og det ene med det andre. Vi er i Høyre opptatt av åpenhet, mer demokrati og involvering av alle dem som skal involveres i planprosesser, men vi er samtidig svært opptatt av planprosessene. Statsråden sier selv at det er også statsråden opptatt av, at planprosessene skal bli mer effektive, og hun sier også at skal man endre loven, vil dette ta noe lengre tid. Mitt ringe spørsmål er: Når vil statsråden komme tilbake til Stortinget med forslag om en mer effektiv planprosess, som alle i denne salen er opptatt av?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:58:08]: Eg har hatt ansvar for dette feltet no i godt to år. Eg har nok opplevd betydeleg fleire både instansar, enkeltpersonar og parti som er meir opptekne av meir effektiv planlegging enn Høgre, så eg vil åtvare mot å kalla dette for Høgre-politikk. Men på spørsmålet om når, vil svaret vera det same som på førre spørsmål: No må vi få lov til å sjå kva Statens vegvesen kjem med, og korleis oppsummeringa frå arbeidsgruppa blir. At planlegging og kompetanse og tider blir eit tema i neste Nasjonal transportplan, er iallfall heilt sikkert, men eg håper å koma med noko til Stortinget lenge før det.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:59:11]: Statsråden sa i valkampen at me skal ha eit moderne hovudvegnett og jernbanenett om 20 år. I dag er den gjennomsnittlege vegplanleggingstida ni år. Eg er einig, det er ambisiøst med ei halvering, men kan statsråden love at det er eit av dei alternativa ein jobbar med no? For det er klart at ein må vere ambisiøs, og berre det at me iallfall forstår kva som må til for å få til ei halvering, vil i seg sjølv vere nyttig. Så forstår eg at statsråden ikkje vil seie noko om kva tid Stortinget kan forvente noko om dette, men dette bør henge saman med bl.a. Nasjonal transportplan, og derfor kunne det òg vere eit spørsmål til statsråden om me vil få nokre føringar om dette arbeidet inn i Nasjonal transportplan.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:00:12]: Fyrst ei korrigerig til komitéleiar: I mine øyre i alle fall lyder *innan* 20 år mykje betre enn *om* 20 år. Eg held meg til innan 20 år, for eg meiner at Stortinget i fellesskap – av og til eit fleirtal, av og til eit mindretal – no viser at vi

legg stein på stein, for ikkje å snakke om, i dag, skjene på skjene for å få til eit meir moderne hovudveg- og banenett.

Så kan eg seia her og no at planlegging heilt klart blir eit viktig tema i neste Nasjonal transportplan, fordi meir effektiv planlegging er ein føresetnad for å få på plass fleire prosjekt. Dei konkrete måla må eg få lov til å koma tilbake til.

Presidenten: Replikskordskiftet er dermed omme.

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

Ingebjørg Godskesen (FrP) [14:01:29]: Det er et enormt behov for nye riksvei- og jernbanestrekninger i dette landet, men planprosessen tar altfor lang tid. Disse problemene er det politikerne som har skapt. Derfor kan også vi politikere løse problemene, hvis vi vil, og dersom det er flertall for det.

I mange tilfeller er hovedproblemet at for mye er overlatt til kommunene. Vi har skrekkeksampler på saker der Statens vegvesen og forskjellige nabokommuner ikke har blitt enige om hvor veien skal gå. I andre tilfeller er problemet at en rekke statlige instanser kommer med innsigelser knyttet til alt fra salamandre til hubroer.

Fremskrittspartiet har alltid vært et parti som ønsker å bekjempe unødvendig byråkrati, og planprosessen knyttet til nye riksveier og jernbanestrekninger er et eksempel på et område som lett kan effektiviseres.

Riksveier er rikspolitik. Riksveier er altså ikke kommunepolitikk og heller ikke fylkespolitikk. Derfor bør hovedregelen være at man bruker statlig regulering på veistrekninger av nasjonal betydning. Erfaringene med statlig regulering er tross alt så gode at man har valgt å bruke statlig regulering på bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Det er altså mulig å overlate langt mer av planleggingen til entreprenørene, slik at de som bygger veien, selv gjør avveininger knyttet til hva som er fornuftig.

Veistrekningen E18 mellom Arendal og Tvedestrand er livsfarlig. Dette er en strekning som man har planlagt i over 40 år. Det skulle ikke være mulig å bruke så lang tid på en strekning. Mellom Kristiansand og Grimstad er det motorvei, og det er også motorveistandard nærmere Oslo. Så hvorfor i all verden skal man ikke bygge sammenhengende firefelts vei på E18 fra Oslo-området til Kristiansand i ett jafs, istedenfor stykkevis og delt?

Dette viser at det er noe fundamentalt galt med hvordan vi planlegger veier i dette landet. Jobben blir dyrere, og det går flere menneskeliv før høyst nødvendig vei er på plass, om den i det hele tatt kommer på plass.

Kvalitetssikring i form av KS1 og KS2 betyr ofte mer byråkratisk arbeid uten at man får nok igjen for det. Vi må kvalitetssikre, men vi må gjøre noe med tidsbruken. Det må være en avveining mellom ressursbruk og nytte ved ordningen.

Statsråden innkalte nylig til en idédugnad for å høre synspunkter på hvordan man kan få planleggingstiden ned. Der var jeg, og det var veldig spennende. Jeg er nå spent på om hun i det hele tatt kommer til å bruke noen av de gode rådene som der kom fram, for å få en bedre plan-

leggingstid, eller om det var en idédugnad for syns skyld, og at alt kommer til å fortsette i samme tempo som i dag. Jeg er redd for at det siste er tilfellet, men jeg håper i det lengste at det er feil.

Til slutt: Når man har dugnad på Sørlandet, betyr det at man får jobben raskt gjort. Jeg håper dugnad betyr det samme der statsråden kommer fra.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:04:22]: Eg har egentleg berre ei kort stemmeforklaring til Høgre og Kristeleg Folkeparti, som etterlyser kvifor regjeringsspartia ikkje støttar fleirtalsinnstillinga.

No har Anne Marit Bjørnflaten tydeleg gjort greie for at me går langt i å støtte ei nasjonal regulering. SV har vore tydeleg på ei nasjonal regulering av jernbane, bl.a. på strekninga Oslo–Ski. Men om ein ser på fleirtalsinnstillinga frå komiteen, er det berre den eine transportplanen som skal ha nasjonal regulering, og som me skal sjå på, nemleg den som gjeld veg. Då er det klart at det er umogleg for partia til ei balansert regjering, som òg tenkjer på jernbanen, å stemma for eit forslag som berre skal prioritera den eine transportplanen.

Det er ei enkel forklaring på kvifor ein ikkje kan støtta innstillinga.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [14:05:28]: Alle som er opptatt av gode samferdselsløsninger, mener at planprosessene i dag bør bli mer effektive. Det tar lang tid – det er redegjort godt for det – og det tar lang tid i hele tidsløpet av en planprosess, både i kommunenes og i statens regi.

Så vil jeg også tillate meg å si at innsigelsesinstituttet, som vi har hatt på plass over en årrekke, har blitt veldig omfattende. I tillegg er omkampregimet på traséer og finansiering veldig stort ute i det ganske land. Det tar utrolig mye tid når man får med alle de ulike aspektene. Jeg mener det må være et krav at innsigelsesmuligheter kommer på bordet med en gang, at man er klar over at det ligger an til at en eller annen instans har et ønske om og et behov for å markere at her må vi gjøre andre ting – at man vet det fra starten av, slik at man ikke kjører en planprosess i flere år og så kommer fram med det. Da tror jeg man vil være et godt stykke på vei.

Så er jeg helt klar på at en statlig plan kan være løsningen i noen saker, men ikke som hovedregel. Det tror jeg heller ikke ville være så tidsbesparende. Men det må være rom for å skjære gjennom raskere når man har gått et langt løp og ser at nå er veien kommet til punkt der en må foreta avveininger, skjære gjennom og si at da går vi videre.

Jeg tror disse aspektene vurderes godt i det arbeidet som man er i gang med i Samferdselsdepartementet, og jeg er sikker på at vi skal finne løsninger som korter ned plantiden når vi kommer til behandlingen av Nasjonal transportplan. Det gjør at jeg ikke kan støtte innstillingen til vedtak, men jeg er trygg på at man i NTP vil komme med en løsning når den tid kommer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 1823)

Sak nr. 7 [14:07:39]

Interpellasjon fra representanten André Oktay Dahl til barne-, likestillings- og inkluderingsministeren:

«Lesbiske, homofile, bifile og transpersoner, LHBT-personer, med innvandrerbakgrunn møter betydelige utfordringer i det norske samfunn. Organisasjonen Skeiv Verden søker å bistå disse på best mulig måte i forhold til spørsmål knyttet til asylproblematikk, seksuell utnyttelse og prostitusjon, sosiale forhold, psykisk helse, trusler og vold. Forholdet mellom å balansere åpenhet og synlighet i media med tillitbyggende nettverksarbeid er en nesten umulig balansegang. Det eksisterer eksempelvis bøker på arabisk i moskeer, som i detalj tar for seg hvordan muslimer skal forholde seg til homofile på en ikke akkurat hyggelig måte. Det finnes ikke korrigerende alternativ informasjon på arabisk. Det offentlige Norge er lite samordnet og bevisst totalutfordringene som LHBT med innvandrerbakgrunn møter i Norge.

Hva er regjeringens strategi og tiltak for å bedre denne gruppens hverdag?»

André Oktay Dahl (H) [14:08:54]: I februar 2007 reiste jeg en lignende interpellasjon. Den gangen sa jeg at denne type debatter blir ganske kortvarige, for dette er ikke et tema som får verken velgere eller media til å flokke seg om det spesielt lenge.

Siden den gangen har vi fått noen få stemmer i det offentlige rom. Det er bra, men fortsatt ser vi at reaksjonær kjønnsstenkning i enkelte miljøer skaper en betydelig kulturkonflikt. Jeg vil forte meg å understreke at denne tenkemåten ikke er reservert en bestemt religion. Man kan like gjerne finne avarter av den på tribunen under en fotballkamp eller i fotballagets garderobe. Forskjellen for de fleste av dem som lever i skjul i garderoben, er imidlertid at de ofte har andre miljøer å søke støtte i, og at de ikke alltid utsettes for den til dels enorme sosiale kontrollen man kan se at LHBT med annen etnisk eller kulturell bakgrunn kan utsettes for.

Islam har ikke monopol på religiøse mørkemenn. Dem finner vi i de fleste religioner, og religion er heller ikke en alenevirkende faktor. Men i totalbildet er det ikke uinteressant at imamer gjør det beste de kan for å usynliggjøre og undertrykke LHBT i egne miljøer – ved å benekte at de i det hele tatt finnes. Å bli regnet som ikke-eksisterende føles ikke nødvendigvis som mer skånsomt enn å få et slag i ansiktet. Den tausheten, kombinert med dype sosiale mekanismer, fungerer jo, i og med at f.eks. LHBT-muslimer ikke tør å stå frem, men sender anonyme rop om hjelp i landets aviser, eller søker seg til Skeiv Verden eller Skeiv Ungdom – viktige organisasjoner som er svært sårbare. Skeiv Verden søker å bistå sine medlemmer på en best mulig måte i spørsmål knyttet til asylproblematikk, seksuell utnyttelse og prostitusjon, sosiale forhold, psykisk helse, trusler og vold. Jeg har lyst til å berømme regjeringen for å støtte organisasjonen – Høyre støtter det fullt ut. Samtidig er det umulig for en slik organisasjon å gjøre alle de offentlige oppgavene som det offentlige Norge til dels svikter, i forhold til organisasjonens medlemmer.

Jeg sitter selv i styret i Skeiv Verden og får jevnlig inntrykk av leveforholdene for mennesker. Det er som å skru klokka minst 70 år eller mer tilbake i tid. På samme måte som under de jevnlig karikaturstridene er det mange som er opptatt av å dysse ned – for noen jeg vil vel si forstå i hjel – og bruke ordet dialog i omtrent annenhver setning. Men deler av den dialogen består for mange i at man risikerer å gi etter for krefter man ikke vil bekjenne seg til på sentrale punkter. De kreftene går god for menneskerettighetsbrudd, kvinnediskriminering og homofobi. Men når det gjelder islam og forholdet til LHBT, tror jeg egentlig mange av dem som utøver vold mot unge homofile, og som diskriminerer, kanskje ikke er de som er flittigst til å gå på fredagsbønnen i moskeen. Jeg tror også at en i den politiske diskusjonen ofte har en tendens til å vektlegge imamenes rolle i mye større grad enn muslimer selv gjør det. Det er det også spørreundersøkelser som forteller oss, og vi i det politiske miljøet gir dem kanskje en større rolle enn de fortjener, ved hele veien å peke på imamene som dem vi skal ha kontakt med.

Vi i Skeiv Verden har fått flere grove eksempler på hva noen av medlemmene opplever:

Søker man, som de fleste homofile muslimer gjør, etter informasjon om homofili og islam på nett, kommer man via linker fra norske menigheter inn på sitater fra hadithene som i detalj beskriver hvordan homofile skal drepes fordi homofili er en verre synd enn mord. Tilsvarende finnes jo for så vidt i Bibelen i en slags light-versjon. Men heldigvis er det tilgang på korrigerende informasjon her. Religiøse grupperinger fra både pakistanske og somaliske menigheter er aktivt ute og motarbeider medlemmer av Skeiv Verden – kartlegger personer i miljøet. Det finnes en rekke eksempler på hvordan f.eks. somaliere har konfrontert enkeltmedlemmer på en ganske ubehagelig måte – for å si det mildt – og du får dem ikke til å anmelde hatvold eller å melde fra til hjelpeapparatet når moralpolitiet eller nær familie står rett bak dem og bedriver sin negative sosiale kontroll.

Manglende kompetanse – og interesse – er nøkkelpoeng. Det finnes knapt forskning, og det som finnes, er til dels også hjelpeløst gjennomført. Det som er gjort, er stort sett gjort av homofile og lesbiske selv – selvfølgelig ut fra en egeninteresse. Men hvor er samfunnsansvaret? Det er viktig med et bredt menneskerettighetsperspektiv, men det må ikke føre til at den gruppen jeg omtaler i dag, faller nederst i statushierarkiet. Homofile selv har liten kunnskap om innvandrergupper, og homofile med innvandrerbakgrunn har liten kunnskap om homofili. Skoleverket vet lite og formidler enda mindre, og f.eks. i Oslo-skolen overser man glatt at det finnes homofile blant etniske minoriteter. Det er grunn til å etterlyse Kunnskapsdepartementet når det gjelder skolemiljøet for disse.

Asylsøkere har ofte ikke begrep om begrepet «homofili» fra det landet de kommer fra. De frykter statsmakten, enten det er politi eller byråkrater – kanskje de mest av alt frykter tolkene, som kanskje kjenner noen og kan spre negative rykter. Ofte nevnes ikke ordet «homofili» i første intervju. Det svekker selvfølgelig troverdigheten i den videre asylprosessen. På norskopplæringen hører man alle

fordommene om homofile fra medelever. Likevel forventer vi at man som en slags vaskeekte homofil etter veldig kort tid skal ha tilegnet seg en vestlig identitetsforståelse som homofil, og kan vise til en rekke praktiske eksempler på utøvelsen av det – sånn at det i alle fall ikke er det som hindrer opphold.

I styret i Skeiv Verden sitter jeg sammen med et menneske som altså har fått beskjed om å reise tilbake til Irak. Det er en person som har stått offentlig frem og deltart i homoaktivisme i Norge. Han får altså beskjed om å reise hjem, skjule seg og tilpasse seg når han kommer til Irak. Hvor lett er det? Og – ikke minst – hva slags signaleffekt gir det? Det er mulig at mulla Krekar har en sterkere advokat.

På asylmottaket risikerer flere av våre medlemmer i Skeiv Verden å bli plassert sammen med andre fra samme land, hvor de i den første bosituasjonen i Norge risikerer å oppleve trakassering, seksuelle overgrep og voldtekt. De har heller ikke alltid ressursene som skal til for å få hjelp av mottaksapparatet.

Når det gjelder hiv, er gruppen tradisjonelt overrepresentert på hivstatistikken, ikke nødvendigvis fra landene man møter mest, men de fleste har manglende kunnskap om kondombruk og den sårbare situasjonen de er i. Inntrykket så langt er at bruken av kondom er veldig sjelden, og derfor er også risikoen for å smitte andre stor – antagelig på grunn av dype sosiale utfordringer.

Den muslimske verden tok gjennom Kairo-erklæringen forbehold om at menneskerettighetene skal gjelde homofile. I samarbeid med katolske og kristne land greide de senest høsten 2010 å fjerne homofile fra FNs konvensjon om tortur og umenneskelig behandling, til USA mfl. satte ned foten for enkeltland. Dette og det faktum at man verden over nå er i ferd med å produsere lover mot homofil praksis, eller såkalt propaganda, snarere enn å fjerne slike lover, viser at homofiles internasjonale rettssituasjon er under press både kulturelt og politisk i større grad enn folk i Norge kanskje er seg bevisst, og det er religiøse grupperinger fra vestlige land som er både økonomiske og kulturelle pådrivere for en slik utvikling.

Det er fort gjort å stakkarsliggjøre personer. Ikke minst er det lett å stakkarsliggjøre LHBT-personer med innvandrerbakgrunn. Det er ikke min intensjon. Vi må også fremover snakke om de stolte, sterke og åpne LHBT-personene med innvandrerbakgrunn og ikke sette alle i en bås med navn som «alkoholmisbruk», «psykisk helse» eller «selvmordsrate». Hvis vi fokuserer bare på det, inspirerer ikke akkurat det til å komme ut.

Inkludering krever noe fra ganske mange. En utfordring er at også deler av det såkalte homomiljøet ikke inkluderer innvandrere. I media ble det i forkant av denne debatten til at jeg nærmest advarer homofile mot sex og fest. Det er et stykke unna, for å si det forsiktig. Men noe av det minst inkluderende som finnes, kan være deler av homomiljøet. Det er et miljø som fortrinnsvis burde ha de beste forutsetninger for å være åpent og tolerant, men som definitivt kan være verre enn andre deler av samfunnet, ikke minst mot den gruppen som interpellasjonen min handler om.

Hillary Clinton sa i Genève i forrige uke at LHBT-rettigheter er menneskerettigheter, og menneskerettigheter er LHBT-rettigheter. Det offentlige Norge er imidlertid for lite samordnet og bevisst totalutfordringene som LHBT-personer med innvandrerbakgrunn møter i Norge. Gruppen faller mellom alle stoler, og de ulike stolene ser ikke ut til å være altfor interesserte i å hjelpe. Enten det er IMDI, Nav, skole, helsevesen, politi, UDI mfl., så trenger de mer kunnskap og interesse.

Menneskerettighetsfokusert gjør at dette hører inn under likestillingsministeren. Men på et vis blir det litt pynt mot den koordineringen av alle de andre sektorene som må gjøres. Jeg vil påstå at denne gruppen mennesker ikke tas like seriøst av hjelpeapparatet som de med mer taleføre organisasjoner. Stat og kommune må komme inn med tungt skyts. Det er selvfølgelig en utfordring at det naturlig nok ikke er så mange åpne å få tak i, men uten en ordentlig satsing på de få som tar belastningen med å organisere seg og være åpne, vil ikke den situasjonen endre seg med det første.

Hva er regjeringens strategi og tiltak for å bedre denne gruppens hverdag?

Statsråd Audun Lysbakken [14:19:05]: Dette er en av de gangene en interpellasjonsdebatt i Stortinget kan bidra til noe viktig, tror jeg, og jeg vil takke representanten for at han har tatt opp spørsmålet.

Noen av de modigste menneskene jeg har møtt i min tid som likestillingsminister, er nettopp aktivistene i Skeiv Verden, de som har valgt å ta en belastning ved å stå fram og være åpne om seg selv, noe som jeg tror få andre av oss helt kan forstå hva innebærer. Jeg har hørt dem fortelle om trakasseringen de har opplevd, om en behandling som ingen mennesker i Norge skal trenge å gjennomleve, og jeg føler en sterk forpliktelse til at vi som samfunn skal stå opp for disse, som slett ikke – som interpellanten nettopp sa – er svake, eller ofre, men særdeles sterke mennesker.

Jeg har også hatt gleden av å møte en av verdens to åpent homofile imamer, som også var en sterk person som nettopp reiste rundt med en annen og alternativ forståelse av hva det religiøse synet på homofili burde være. Vi har en stor oppgave innenfor likestillings- og integreringspolitikken i å konfrontere den sosiale kontroll som altfor mange ungdommer med minoritetsbakgrunn, homofile og andre, utsettes for. Det er en stor og viktig oppgave for oss alle sammen.

Regjeringens visjon er et samfunn med likestilling for alle og fravær av diskriminering. Alle skal ha de samme mulighetene, uavhengig av kjønn, funksjonsevne, alder, etnisitet og seksuell orientering.

Diskriminering er menneskerettighetsbrudd. Det rammer den enkelte, men det rammer også den sosiale, politiske og økonomiske utviklingen av et samfunn.

Mitt departement har som oppgave å koordinere det arbeidet regjeringen gjør for å fremme likestilling og bekjempe diskriminering. Sentralt i det arbeidet står både utvikling av lovgivningen og en effektiv håndheving av den eksisterende diskrimineringslovgivningen. Handlingspla-

ner er et av de viktigste verktøyene vi har for å klare å målrette og systematisere dette arbeidet.

I 2008 la regjeringen fram handlingsplanen Bedre livskvalitet blant lesbiske, homofile, bifile og transpersoner. Handlingsplanen har rekkevidde til og med neste år – 2012. I den planen rettes det spesiell oppmerksomhet mot den diskrimineringen som LHBT-personer i ulike livsfaser, sosiale sammenhenger og arbeidsliv opplever. Handlingsplanen danner basis for et omfattende arbeid for å bedre levekårene og livskvaliteten for denne gruppen.

Regjeringens generelle arbeid for å skape større åpenhet og motvirke diskriminering av LHBT-personer i arbeidslivet, på skolen, i organisasjonslivet og i møte med helse- og sosialtjenestene bidrar i dag til å bedre hverdagen for mange. Gjennomføringen av de tiltakene kommer også mange LHBT-personer med innvandrerbakgrunn til gode.

Men jeg er enig i at vi trenger en særskilt innsats rettet inn mot LHBT-personer med innvandrer- og minoritetsbakgrunn. Handlingsplanen inneholder derfor en rekke tiltak som er spesielt rettet mot den gruppen. Jeg vil nevne noen:

tiltak 3, som handler om forskning på LHBT-personer i innvandrerbefolkningen

tiltak 19, som handler om tiltak for enslige mindreårige asylsøkere som er lesbiske, homofile, bifile eller transpersoner

tiltak 20, som handler om tiltak mot tvangsekteskap, som jo er en betydelig utfordring for mennesker med denne bakgrunnen

tiltak 21, som er knyttet til det samme

tiltak 22, som er tilbud om støtte til utsatt LHBT-ungdom med innvandrerbakgrunn

tiltak 34, som handler nettopp om dialog – med tydelighet – med de landsdekkende organisasjonene på innvandrerfeltet

tiltak 37, som handler om styrking av fokus i informasjonsprogrammet i statlige mottak for asylsøkere

tiltak 38, som handler om retningslinjer for behandling av asylsøkere som er utsatt for kjønnsrelatert forfølgelse

De fleste av disse tiltakene er enten påbegynt eller fullført.

Vi trenger imidlertid å komme videre, og en milepæl i så måte er opprettelsen av LHBT-senteret i høst. Senteret har fått – og vil fortsette å få – viktige oppgaver med hensyn til å bedre livssituasjonen, for ikke minst mennesker med innvandrerbakgrunn. Senteret skal bl.a. arbeide med å skaffe et bedre kunnskapsgrunnlag for tiltak overfor disse målgruppene, og de skal jobbe konkret med å få dette perspektivet inn i de forskningsutlysningene som de har stått for denne høsten, og som de også vil gjøre framover. Det gjelder bl.a. et stort levekårsprosjekt om lesbiske, homofile og bifile og et levekårsprosjekt blant transpersoner og personer med kjønnsidentitetsproblematikk. Vi har bedt senteret om å ha – og de kommer til å ha – personer med innvandrerbakgrunn som et sentralt fokusområde i 2012.

Jeg er også stolt av, og glad for, at vi i løpet av min periode som statsråd har fått løftet opp arbeidet til Skeiv

Verden og andre organisasjoner og enkeltpersoner som jobber med denne problemstillingen. Som følge av dette fikk – som interpellanten nevnte – Skeiv Verden omgjort sin prosjektstøtte til et fast driftstilskudd fra 2011. Jeg tror det til syvende og sist er noe av det viktigste vi gjør, fordi det er å bidra til folks kamp for egen frigjøring og å støtte opp om dem som tør å være åpne. Skeiv Verden har avdelinger i Oslo, Bergen og Trondheim. De formidler faglig informasjon, de gjør en fantastisk innsats.

Selv om interpellanten sikkert er klar over det, har jeg lyst til å nevne at Skeiv Verden Trøndelag og LLH Trøndelag har gjennomført et toårig prosjekt, finansiert av IMDI, som omhandler tvangsekteskap i Midt-Norge. De har også utviklet en brosjyre som er oversatt til ni forskjellige språk, og som er et eksempel på at det skjer ting her, og at dette går an. Skeiv Verden har i 2011 også mottatt et aktivitets-tilskudd fra Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet til et tiltak om kommunikasjon og LHBT i minoritetsperspektiv, der målet bl.a. er å utvikle en nettressurs, en webportal, om homofili og islam.

Jeg er opptatt av at LHBT-perspektivet skal innarbeides i arbeidet til det offentlige hjelpeapparatet. Det skal fortsatt legges vekt på LHBT i arbeidet mot tvangsekteskap og æresrelatert vold i 2012. Problematikken tas opp på fagseminarer for ansatte i botilbudene for unge over og under 18 år og for fagpersoner på andre forvaltningsnivåer. Som del av dette arbeidet står LHBT-perspektivet sentralt, f.eks. som del av et tjenesteutviklingsprosjekt som vi har i gang i familievernet, og kompetanseheving i barnevernet.

Her trenger vi bl.a. et særegent fokus på de utfordringene som LHBT-personer møter i religiøse miljøer og/eller innvandrer miljøer, der vi vet at det er liten toleranse både for homofili og for ikke-konvensjonelle kjønnsuttrykk.

Jeg har også lyst til å nevne at mitt departement arbeider med en helt ny lov om forbud mot diskriminering på grunn av seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk. Den nye loven vil gi et generelt diskrimineringsvern for homofile, transpersoner og personer med diagnosen transseksualisme. En ny lov om forbud mot diskriminering på grunn av seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk vil etter min mening både styrke rettssikkerheten og bidra til holdningsendringer. Det er også et viktig mål med lovendring – gjennom lovene setter vi normer for vårt samfunn. Gjennom den loven vil diskrimineringsvernet for homofile utvides til alle samfunnsområder, bare med unntak for familieliv og personlige forhold. Og vi får et tydelig vern for transpersoner og personer med diagnosen transseksualisme ved at kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk blir egne diskrimineringsgrunnlag. Det vil også gjøre at LHBT-personer med minoritets- og innvandrerbakgrunn har et sterkere diskrimineringsvern, sterkere rettigheter å slå i bordet med overfor dem i egne miljøer som bedriver undertrykking og trakassering.

Av andre konkrete tiltak har jeg også lyst til å nevne at den flerkulturelle avisen Utrop i 2010 fikk støtte til prosjektet «Kartlegging og spesialutgave om homofile innvandreres psykiske helse.» Spesialutgaven om homofili kom ut 23. november i år.

Som nevnt er tiltakene som berører LHBT-personer

med innvandrerbakgrunn, mange. Jeg mener vi har lagt et godt grunnlag for arbeidet på dette feltet, og det har heldigvis skjedd mye siden interpellanten tok opp temaet sist, i 2007 – men om det er tilstrekkelig, er et helt annet spørsmål. Når vi nå skal i gang med evalueringen og avslutningen av denne handlingsplanperioden og planlegge hva vi nå skal gjøre, er spørsmålet om det er flere og bedre tiltak vi kan sette inn overfor denne gruppen, helt sentralt. Jeg har derfor lyst til å takke interpellanten for at han tok opp dette. Det gir oss en viktig anledning til å ta en sånn diskusjon i forkant av den evalueringen, og jeg håper vi kan bruke debatten på tvers av partiene og få fram gode ideer. Jeg vil i hvert fall – helt uten å skjele til partifarve – ta med meg de gode ideene som måtte komme, og se om vi ikke kan få dem inn i det kommende arbeidet med handlingsplanen.

André Oktay Dahl (H) [14:29:21]: Jeg takker statsråden for svaret. Jeg tviler ikke på engasjementet, for jeg vet at dette er noe statsråden er opptatt av, i likhet med undertegnede og flere andre her. Jeg skulle ønske at det var enda flere. Det er et tema som skaper noen overskrifter innimellom, men det er liksom ikke det folk går og tenker på når kameralysene er slått av. Derfor er det så viktig at denne lille gruppen, som har opplevd de verste ting, debatteres her i dag og tas på alvor av statsråden.

Det er veldig bra at det skal forskes og skaffes bedre oversikt, men jeg nevnte at det har vært en del ubehjelpelige forsøk på å skaffe seg oversikt. Jeg skal ta ett eksempel. Når man f.eks. sender ut spørreskjemaer for å finne ut noe, kan man ikke la elevene rett og slett sitte i klassen, sitte ved siden av andre fremmedspråklige elever og fylle ut, sånn at de kan kikke over skulderen på hverandre. Da blir det sånn at som man roper i skogen, får man svar.

Driftsstøtten til Skeiv Verden er bra, for det er en veldig krevende oppgave for en slik organisasjon å jobbe med den medlemsmassen man har, som har liten organisasjonstilknytning, liten erfaring med hva man egentlig gjør i et styre, hvordan en del forhold fungerer i et såpass utviklet samfunn som Norge. Det er veldig bra.

Jeg har lyst til at statsråden skal si noe om asylproblematikken. Alle her er enige om at man skal ha en streng og rettferdig asylpolitikk, og vi behandler ikke enkeltsaker i denne salen. Men kan statsråden si noe om man vil se på det at man sender åpne homoaktivister i Norge ut av landet og forutsetter at de skal leve i skjul. Det er ikke så veldig lett å leve i skjul etter at man har vært åpen homofil i et land med mange tv-kameraer og medier som har vist dette frem, og hvor man har engasjert seg for å endre lovgivningen for å skape bedre forhold. Da er det en ganske stor utfordring å bli sendt tilbake til et land hvor man garantert ikke kommer til å få noen spesielt varm velkomst, og det er ganske vanskelig å skjule seg.

Så et spørsmål knyttet til hiv. Jeg vet at det er hiv-strategier, men denne gruppen har ikke noe spesielt fokus i regjeringens strategi. Skolen er først og fremst et kommunalt ansvar. Men vi vet at f.eks. her i Oslo-skolen og i en del andre kommuner er det stor grad av mobbing og trakassering som skoleledelsen tar veldig lite på alvor. De har

ikke som utgangspunkt at det finnes en person med f.eks. muslimsk bakgrunn som også er homofil, og lar dette rett og slett bare foregå, og så sitter disse personene der alene.

Når det gjelder hatkriminalitet, har vi underrapportering generelt. Her har vi en gruppe som ikke tør å gå til politiet på grunn av den sosiale kontrollen. Det er eksempler på at de reiser til Sandefjord og Vestfold for å melde fra om skader de har fått på kroppen etter å ha blitt utsatt for vold fra nær familie.

Men jeg har lyst til å takke for åpenheten fra statsråden. Fra Høyres side ønsker vi et bredt samarbeid for å gjøre situasjonen bedre for en gruppe som veldig sjelden får den oppmerksomheten den fortjener.

Statsråd Audun Lysbakken [14:32:35]: Jeg er enig i flere av de tingene representanten nå tok opp. Det er ingen tvil om at det har vært en del forsøk på å hente inn kunnskap om dette som vi ikke uten videre kan stole på. Dette handler om å ta særlig hensyn til hva slags metoder man bruker overfor en gruppe som i utgangspunktet sjelden tør å være åpen om egen identitet. Jeg vet det har vært dialog med Kunnskapsdepartementet, at de også er kjent med problemstillinger rundt elevundersøkelsen og mulighetene for faktisk å få gitt sannferdig informasjon. Det vil man selvfølgelig ikke gjøre hvis man frykter at noen står og ser over skulderen på en. Jeg vet også at departementet har tatt kontakt med Oslo kommune for å diskutere det nærmere, etter noen konkrete eksempler i Oslo-skolen.

Når det gjelder hivstrategi, tenker jeg at det er nettopp et eksempel på et tema som vil passe godt å diskutere i forbindelse med evaluering av LHBT-handlingsplanen, for mitt mål er at vi fortsatt skal klare å få et arbeid på dette feltet som med tyngde mobiliserer bredden av departementenes handlingskraft. Det er ikke noe som mitt departement kan gjøre alene. Vi kan koordinere det, men vi trenger å ha andre departementer med. Da er det nyttig å få opp disse eksemplene også på andre fagområder, så det skal jeg ta med meg.

Det gjelder også spørsmålet om asylpolitikken. Det er et felt som ligger under Justis- og politidepartementet. Jeg skal passe meg for å gå for langt på vegne av et annet departement, men jeg tror jeg kan si likevel at vi vil se på den problematikken, og legge til at jeg mener at det er et svært viktig spørsmål. Jeg noterer meg også med stor interesse de signalene som kom fra UDI i går, der de nettopp peker på mulige løsninger her. Det vil det være naturlig at vi følger opp med en politisk diskusjon rundt.

I sitt første innlegg tok interpellanten opp også et par andre spørsmål. Jeg mener det er en interessant diskusjon hvordan vi forholder oss til en del religiøse miljøer, fordi vi gjør kanskje – i integreringsdebatten generelt og kanskje i denne debatten spesielt – av og til et for stort nummer av å gjøre de religiøse ledere til kommunikasjonspunkter for storsamfunnets dialog med en ikke ubetydelig del av vår befolkning. Det er et stort tankekors, for vi bruker sjelden prestene i Den norske kirke som en primær målgruppe for å diskutere med alle som er medlemmer av statskirken. Jeg tror det er en riktig observasjon at det ikke nødvendigvis er de samme som er mest religiøst aktive som står

for den brutale trakasseringen. Derfor må vi tenke gjennom vår måte å kommunisere på og hvem vi kommuniserer med. Jeg er også opptatt av det som er tatt opp om vårt internasjonale arbeid. Det kan jeg komme tilbake til.

Lise Christoffersen (A) [14:35:54]: Takk til interpellanten for å reise en viktig sak for mennesker som trenger å bli sett av myndigheter og samfunn. Vi har mange og lange debatter om bedre integrering av innvandrere. Vi ser at det hjelper. Nordmenn har et overveiende positivt syn på innvandrere og deres bidrag i samfunnet. Vi ser det når det gjelder seksuelle minoriteter. Holdninger lar seg påvirke. Fordommer lar seg bekjempe, men det er fortsatt en vei å gå.

Interpellanten framhever LHBT-personer med innvandrerbakgrunn, mennesker som risikerer dobbel diskriminering – kanskje trippel, hvis kjønnsuttrykk legges til som en tredje dimensjon. Hvis det går an å gradere diskriminering i ille, verre, verst, er jeg redd denne gruppen havner i kategorien verst. Å få sin identitet eller sine identiteter angrepet fra mange kanter kan ødelegge et liv, og – vi kan legge til – særlig når mennesker ikke bare må takle diskriminering for etnisk tilhørighet eller seksuell orientering, men kanskje opplever de hardeste angrepene på sin person innen egen etnisk eller religiøs gruppe, noen ganger også fra sin aller nærmeste familie.

Problemet er sett. Vi har en handlingsplan for bedre livskvalitet for LHBT-personer. Statusrapporten 2011 viser hvor vi står i gjennomføring. Mye er gjort, men det viktigste – om tiltakene har effekt – vet vi altså for lite om. Forskning og kunnskapsutvikling blir derfor viktig. Handlingsplan og statusrapport omfatter en lang rekke politikkområder, noe som understreker det interpellanten poengterer. Spørsmålet om diskriminering av LHBT-personer er komplekst. Ansvar er fordelt på mange sektorer. Samordning er nødvendig.

Hver og en av oss må også gå kritisk gjennom eget ansvarsområde – for egen del som medlem av Europarådsdelegasjonen og kommunalkomiteen, der med ansvar for innvandring og integrering.

Europarådets ministerkomité vedtok 31. mars 2010 en enstemmig anbefaling til medlemsstatene om tiltak for å bekjempe diskriminering på grunnlag av seksuell orientering og kjønnsidentitet, det aller første internasjonale instrumentet for LHBT-personers rettigheter. Forhandlingene var vanskelige – det sier sitt. Men under norsk ledelse ble man til slutt enige om å inkludere retten til personlig sikkerhet, forsamlings- og organisasjonsfrihet, retten til respekt for privat- og familieliv, frihet fra diskriminering i skolen, arbeidslivet, helse- og boligsektoren og på sportsarenaen samt rett til å få innvilget asyl på grunnlag av forfølgelse på grunn av seksuell orientering eller kjønnsidentitet. Alle medlemsland, inklusiv Norge, skal snart måles på om vi har fulgt dette opp.

Selv om interpellanten først og fremst spør om livskvalitet for LHBT-personer i Norge, vil jeg knytte noen kommentarer til det siste punktet fra ministerkomiteen, nemlig retten til asyl.

I statusrapporten vises det til regjeringens retningslin-

jer om forfølgelse på grunn av legning og kjønnsidentitet, at retningslinjene er gode og praksis betryggende. Men: Tall fra UDI viser 77 pst. avslag for homofile asylsøkere bare de siste to årene, med beskjed om å reise hjem og leve diskret. Hadde vi godtatt et «reis hjem og vær diskret» til en asylsøkende journalist eller en politisk aktivist? Har vi lagd en praksis der menneskerettigheter og beskyttelsesbehov sorteres i verdig og mindre verdig trengende?

Praksis viser dessverre at noe er grunnleggende galt med tankesettet vårt. Fordommer finnes der de ikke burde være. Det gledelige er at statusrapporten alt er utdatert på dette punktet, praksis anses ikke lenger betryggende. UDI tok i september initiativ til praksisendring etter en britisk høyesterettsdom, der retten fastslår at Flyktningkonvensjonen beskytter retten til å leve fritt og åpent som homofil, uten frykt for forfølgelse, og at det forhold at en søker kan unngå forfølgelse ved å skjule sin seksuelle identitet, ikke fratar vedkommende retten til flyktningstatus. Når en velbegrunnet frykt for forfølgelse er den sentrale årsaken til at en asylsøker ikke vil leve åpent som homofil, fyller søkeren vilkårene etter Flyktningkonvensjonen. Praksis anses altså ikke lenger betryggende.

Justisdepartementet har lovt Landsforeningen for lesbisk og homofil frigjøring å se på instruksene. Arbeiderpartiet i kommunalkomiteen har bedt regjeringen sette dette i prosess. Interpellanten har gitt sitt bidrag til at vi ga den beskjeden nå. Når Europarådet i 2013 kartlegger status for Ministerrådets anbefalinger, bør slik diskriminerende praksis for lengst være historie.

Torbjørn Røe Isaksen (H) [14:40:57]: For en tid tilbake hadde jeg, sammen med representanten Oktay Dahl, gleden av å møte vinneren av årets Raftoppris, nemlig den ugandiske organisasjonen Sexual Minorities Uganda, og en av dens ledere, Frank Mugisha.

Det var en utrolig sterk opplevelse, og det er sterkt fordi det er så sjelden i norsk politikk at man blir konfrontert med verdens virkelig harde realiteter. Det er på mange måter komfortabelt for de fleste å leve i Norge. Det er komfortabelt for de fleste å ha en politisk mening som er annerledes, og for de aller fleste også – heldigvis – å ha en legning som er annerledes enn det flertallet har.

I andre deler av verden er det ikke slik. I Uganda slås man akkurat nå, ikke bare mot diskriminering og fremmedfrykt, men også mot organiserte kampanjer som går inn for å straffeforfølge fremming av homofil praksis, som er det uttrykket de bruker. Det sier noe om at dette ikke bare er en viktig diskusjon og viktig kamp i Norge, men også en viktig verdensomspennende kamp.

Jeg er veldig glad for at både statsråden og tidligere talere fra Arbeiderpartiet også tar opp norsk ansvar i denne sammenheng. Jeg synes det er et paradoks at man sender folk som er homofile, eller LHBT-personer, tilbake til hjemlandet, og ber dem om å leve diskret, samtidig som man gir opphold med den største selvfølge – som vi også skal gjøre – til folk som f.eks. har et annet religiøst ståsted enn det flertallet har. Men det er da ikke slik at vi med åpne øyne sender kristne tilbake til land

hvor man vet at de blir forfulgt, rett og slett fordi man kan folde hendene og be på enerom? Det er ikke en holdbar situasjon, og det burde ikke være det for andre heller.

Så synes jeg at denne debatten også illustrerer noe annet som er viktig, nemlig at i diskusjonen om integrering, toleranse og verdier i Norge ender vi veldig ofte opp med metadebatter. Senest i dag i Aftenposten er det en kronikk av representanten Amundsen, som i og for seg har en del gode poenger, som i det store og hele handler om hvilke verdier vi skal bygge det norske samfunnet på.

Det er viktig med slike store metadebatter om norsk kultur, men i praksis handler det jo om de små, konkrete, viktige tiltakene som faktisk gjør en forskjell. For eksempel som i Oslo, hvor man har det som heter Oslo Extra Large, som bl.a. innebærer at man har et systematisk arbeid ute på skoler over hele byen, både i øst og i vest, hvor man også opplyser om homofili og LHBT.

Mitt poeng er rett og slett at når man skal diskutere integrering og møtet mellom forskjellige kulturer, også møtet med fordommer i andre kulturer, diskuterer man ofte på et overordnet plan. Men når det kommer til stykket, dreier det seg om hvilke tiltak man faktisk setter i verk. Da er en kronikk i Aftenposten vel og bra, men det som virkelig er viktig, er at man har et apparat, har tiltak, har kampanjer og driver målrettet fokusert arbeid gjennom mange år. Det er viktig.

Helt til slutt har jeg lyst til å knytte noen kommentarer til arbeidet videre med dette. Det er viktig å få klarhet i hva som er situasjonen. Det er også viktig å være klar over at Stortinget har en normgivende funksjon. Denne debatten i seg selv, selv om den – som representanten Oktay Dahl sier – kanskje ikke får media til å strømme inn i salen og kanskje ikke blir rapport om i alle kanaler, kan være viktig for dem som får greie på den, og særlig for dem som trenger den mest.

Men noe av det aller viktigste er kanskje at hjelpeapparatet er klar over problemstillingene, at det offentlige apparatet sammen med frivillige organisasjoner ikke bare driver passiv kartlegging av levekår og levesituasjonen, men også driver aktiv oppsøking for å se om man kan gå inn i miljøer og hjelpe folk som trenger støtte og oppbakking.

Så vil jeg helt til slutt benytte anledningen til å gi honnør til statsråden for det viktige han gjorde da han spaserte i og forsvarte at man skulle ha Gay pride-paraden gjennom Grønland. Det er veldig viktig at man sier at det er noen grunnleggende verdier i det norske samfunnet hvis utbredelse og respekt ikke stopper ved inngangen til et bestemt geografisk område eller ved inngangen til gudshus av den ene eller den andre typen.

Gina Knutson Barstad (SV) [14:45:34]: Først vil jeg si at vi alle kanskje har fått et mer eller mindre anstrengt forhold til metadebatter i høst etter debatten om debatten om debatten – men det var ikke det jeg skulle kommentere.

Først vil jeg takke interpellanten for en viktig interpellasjon om et viktig tema, og jeg vil takke statsråden for et godt svar.

Det er sterke historier som kommer fram, og det er sterke historier som Skeiv Verden forteller oss, kanskje særlig om det å være ung homofil med minoritetsbakgrunn i norsk skole i dag, og de problemstillingene man lever med der. Jeg vil oppfordre statsråden til å ha tett kontakt med Kunnskapsdepartementet om disse problemstillingene.

Selv er jeg med i et parti som alltid har stått foran i kampen mot diskriminering, og det er jeg stolt av, for det er en av de grunnleggende diskusjonene og kampene vi har i samfunnet. Når representanten Røe Isaksen sier at det er en grunnleggende norsk verdi, er det kanskje blitt sånn i dag, men jeg har lyst til å si at det har vært en kamp for at det skal bli en norsk verdi. Det er ikke mer enn 40 år siden det var forbudt ved norsk lov å være homofil i Norge. Det viser at verdier er ikke hugget i stein, vi må kjempe for det vi mener er riktig.

Det er ikke slik at alle etniske nordmenn er fordomsfrie. Vi har fortsatt en ganske lang vei å gå. Det er noe av det denne debatten også handler om, nemlig hva som skjer når rasisme og homofobi møtes, og hvordan vi slås begge disse kampene samtidig.

Ellers har jeg lyst til å trekke fram Frank Mugisha og Sexual Minorities Uganda, som også representanten Røe Isaksen var innom, som en utrolig viktig og flott stemme. Det er eksempel på det både interpellanten og statsråden var inne på, at dette er ikke mennesker som er svake eller stakkarslige på noe vis, men de er kanskje de sterkeste menneskene vi har i verden. Det vitner også om at det er ekstremt viktig at Norge er en pådriver i det internasjonale arbeidet for å sikre rettigheter og bedre livsvilkår for lesbiske, homofile, bifile og transpersoner.

Til slutt vil jeg si noe i forbindelse med det som er sagt om asyl. Jeg synes det er utrolig paradoksalt at i et land der vi til stadighet kappes om hvem som er mest for ytringsfrihet, sender man folk tilbake, ut av landet – og dermed pålegger dem å leve i skjul. Nå er det sånn at flere europeiske land har endret praksis på dette feltet. Det bør Norge også gjøre. Vi bør lytte til de anbefalingene som FN gir oss, og vi bør endre den praksisen – noe annet kan vi ikke leve med.

Heidi Greni (Sp) [14:48:58]: Interpellasjonen tar opp store og viktige spørsmål. Det handler om et spenn fra innvandringspolitikk til psykisk helse. Overordnet handler saken om å kunne føle seg trygg, sett, elsket og akseptert som den man er, samme hvor man bor og hvor man kommer fra.

Statsråden har redegjort godt for regjeringens tiltak og strategi for å bedre hverdagen for lesbiske, homofile, bifile og transpersoner med innvandrerbakgrunn. Samtidig vil jeg minne om at det ikke nødvendigvis er problemfritt å leve som homofil, bifil, lesbisk eller transperson med norsk bakgrunn heller, selv om de fleste heldigvis lever gode liv. Vi har fortsatt en lang vei å gå i kampen mot diskriminering, hatvold, mobbing og selvmord. For LHBT-personer med innvandringsbakgrunn kan veien til et godt liv være enda lengre enn for dem med norsk bakgrunn.

Norge var et av de første landene i verden som fikk en

partnerskapslov, og nå har vi felles ekteskapslov. Likevel er «homo» et av de vanligste skjellsordene i skolen. Vi må ikke undervurdere behovet for å arbeide med å bedre aksepten for homofile også i norske miljø. Vi må arbeide systematisk med holdningsarbeid i skolen, på arbeidsplasser og i organisasjoner – og også i våre egen omgangskrets. Det er viktig å ha møteplasser med andre homofile, lesbiske, bifile og transpersoner, og det er viktig å føle seg velkommen i andre nettverk. Dette er ikke bare homo-organisasjonenes jobb – bygdeungdomslaget, fotballklubben og skolene har en minst like viktig rolle.

For Senterpartiet er det viktig at ingen blir hindret i å delta og leve slik de vil, fordi de blir diskriminert. Alle skal ha likeverdige muligheter, uavhengig av kjønn, seksuell orientering, funksjonsnivå, sivilstand, bosted eller etnisk tilhørighet.

Vi aksepterer ikke at «homo» fortsatt skal være et skjellsord. Vi aksepterer ikke at et selvopplevnt moralpoliti fordømmer LHBT-personer, verken når det skjer på Grønland eller i bibelbeltet. Vi aksepterer ikke at enkelte føler seg som seksuelle flyktninger i Oslo fordi livet på bygda blir for vanskelig. Vi aksepterer selvsagt heller ikke at LHBT-personer med innvandrerbakgrunn trakasseres.

Derfor er jeg glad for at dette temaet nå løftes, og for tiltakene som er satt i gang av regjeringen.

Øyvind Håbrekke (KrF) [14:52:42]: Menneskeverdet og likeverdet er prinsipper vi alle sammen er enige om. Men det er nettopp når noen framstår som annerledes, og gjerne når man framstår som annerledes enn majoriteten, vår toleranse settes på prøve. Derfor er likeverdet ikke bare et prinsipp vi skal enes om, det er en øvelse vi skal gjøre hver eneste dag.

Vi vet av erfaring, tror jeg, de fleste av oss, at vi, både politikere, media og offentligheten for øvrig også har en tendens til kanskje å gå litt i flokk når det gjelder hvilke grupper vi til enhver tid retter mest oppmerksomhet mot for å bekjempe diskriminering. Tilsvarende står vi i fare for over tid å uteglemme grupper som fortjener enda mer oppmerksomhet. Nettopp derfor er temaet som interpellanten har reist, så viktig. Det er en verdifull debatt han har tatt initiativ til, for LHBT-personer representerer i seg selv minoriteter som bærer på historier som forteller at samfunnet ikke har lyktes i nettopp den øvelsen.

Lesbiske, homofile, bifile og transpersoner i minoritetsmiljøer kan møte særlig store utfordringer. Nettopp i en sånn debatt som vi har her, er det viktig å understreke at det er stor forskjell på innvandrer miljøer i den sammenhengen, men vi vet alle sammen at det er snakk om store utfordringer i de miljøene som har den type utfordringer.

Det er referert til mange viktige tiltak tidligere i debatten. Flere av tiltakene peker tilbake på regjeringens handlingsplan for bedre livskvalitet for LHBT-personer. Jeg vil framheve behovet for mer kunnskap – ikke bare for mer kunnskap, men også for å spre kunnskap og informasjon aktivt både blant ansatte på mottak, i skolen og ut til folk flest.

Det er ett tiltak som jeg tror ingen har nevnt, med

mindre jeg husker feil. Det er tiltaket, som også er nevnt i handlingsplanen, om etablering av et interreligiøst råd. Nå er det jo sagt her av flere at vi ikke skal overvurdere betydningen av å ha dialog med religiøse ledere. Det er en analyse jeg er helt enig i. Samtidig skal vi ikke undervurdere betydningen av den dialogen vi kan ha med lederne i de miljøene, for i en del av de miljøene, særlig i de religiøse miljøene, vil det være sånn at det er en del av disse begrepene man helst ikke bruker, og som er tabu. Myndighetene skal aldri pålegge et trossamfunn å endre sin praksis eller sin tro, i hvert fall ikke å endre sin tro eller religion, men det å etablere en dialog som gjør at man faktisk er nødt til å ha en dialog om problemstillinger man kanskje ellers ikke snakker om, om ord og begreper man kanskje ellers ikke bruker, kan faktisk være av stor betydning.

Jeg er glad for at familie- og kulturkomiteen i budsjettet som vi diskuterte i går, samlet viser til det viktige arbeidet som organisasjonen Skeiv Verden gjør nettopp når det gjelder den problemstillingen som er tatt opp her.

Jeg vil til slutt nevne asylpolitikken, der vi i dag sender ut et merkelig signal til innvandrer miljøene når vi mener at man kan sende folk tilbake for å leve som andre personer enn det de er. Jeg må bemerke at det er underlig at vi har en sånn praksis, når vi har en debatt i dag der samtlige partier gir uttrykk for at sånn skal vi ikke ha det. På det grunnlaget hadde jeg håpet at statsråden hadde vært enda mer tydelig, men jeg ønsker lykke til med behandlingen av UDIs nye råd.

Håkon Haugli (A) [14:57:54]: Som samfunn har vi vært for dårlige til å sette livssituasjonen til LHBT-personer med minoritetsbakgrunn på dagsordenen. I redsel for å bli oppfattet som fremmedfiendtlige har vi ikke alltid sett personer som blir holdt nede i minoritetsmiljøene. Dette har rammet kvinner generelt og homofile kvinner og menn spesielt.

Vi har én, ikke to, standarder for likestilling og likeverd i Norge. Alle som bor her, skal kunne velge hvem de gifter seg med, og ingen som bor i Norge, skal utsettes for vold eller diskriminering på bakgrunn av hvem de er.

Vi tenker oftest på diskriminering som noe enkelte påfører andre ute i samfunnet, at noen på en usaklig måte forskjellsbehandler andre, eller at enkelte grupper ikke får de samme mulighetene som andre. Den diskrimineringen vi diskuterer i dag, er annerledes. Den handler om hvordan mennesker ses på av sine aller nærmeste, i familien, og hvordan de ser på seg selv. I et anonymt innlegg i Aftenposten brukte en homofil muslimsk 20-åring ordene desperasjon, fortvilelse og skam om sin situasjon. Og han skriver:

«Jeg aner ikke hvor mange netter jeg har grått og spurt hva galt jeg har gjort siden jeg fikk en slik enorm byrde (...) jeg skriver dette personlige innlegget om meg selv, for å fortelle min historie. For å fortelle at vi homofile muslimer fins. Riktignok i skyggene. Men vi fins.»

Representanten André Oktay Dahl fortjener stor takk for at han gir oss anledning til å diskutere dette temaet. Som styremedlem i Skeiv Verden kjenner han probleme-

ne som LHBT-personer med innvandrerbakgrunn opplever, godt, og jeg synes han på en veldig god måte har redegjort for utfordringene. Jeg vil samtidig takke barne- og likestillingsministeren for hans gode innlegg. Regjeringens mange tiltak taler for seg selv, men jeg vil takke spesielt for at han understreker viktigheten av det arbeidet som gjøres i Skeiv Verden, og for at han understreker at regjeringen løpende vil vurdere om det gjøres nok.

Arbeiderpartiets homonettverk har i mange år vært opptatt av denne problemstillingen. I 2006 satte vi temaet på dagsordenen da vi arrangerte et åpent møte med overskriften «Homo på kafeen – hetero i moskeen?»

Der fokuserte vi på religiøse lederes dobbeltmoral og det norske storsamfunnets manglende evne eller vilje til å ta tak i en stor utfordring. Det har skjedd mye siden den gang. Ikke minst har vi fått en bred debatt om temaet, vi har fått gode planer, vi har fått organisasjonen Skeiv Verden og våre første kjente åpne homofile med minoritetsbakgrunn: Amal Aden, Majoran Vivekananthan og Kaltham Alexander Lie.

Men det er også noe som ikke har forandret seg. Vi vet at mange ungdommer med minoritetsbakgrunn, med ulik religion, utsettes for trusler, tvang og overgrep. Selv om religion bare er én del av dette, er det til liten hjelp at Islamsk Råd Norge fortsatt ikke prinsipielt og utvetydig har tatt avstand fra drap på homofile.

Tidligere i år hadde jeg besøk her på Stortinget av en gruppe LHBT-ungdommer fra en stor ungdomsskole i Oslo. Det var noen flotte, sterke ungdommer som imponerte meg på alle måter. De fortalte om en skole- og hjemmehverdag som skremte meg; om vold og sjikane på skolen, om trusler og frykt hjemme, om hvor vanskelig det er å forene religion, identitet og selvrespekt, og om hvor viktig det er å kjenne noen i samme situasjon.

2011 har vært et år med mange tilbakeslag for LHBT-rettigheter internasjonalt. Torbjørn Røe Isaksen har nevnt Uganda. I Øst-Europa vil flere land nå innskrenke homofiles ytringsfrihet. I mange land forfølges LHBT-personer, i åtte av dem er det dødsstraff for sånne som oss, og ytrings- og likestillingslandet Norge returnerer fortsatt åpent homofile asylsøkere til disse landene med beskjed om å leve i diskresjon. Det er opprørende og uakseptabelt. Det er viktig at denne praksisen endres i tråd med Europarådets anbefalinger, og slik at vi har samme praksis som i Sverige og Storbritannia.

Arbeiderpartiet vil bekjempe all diskriminering. Alle har rett til å leve i åpenhet og som hele mennesker. Vår solidaritet omfatter også den som undertrykkes i familiens, religionens eller kulturens navn. Den solidariteten må ikke bare omsettes i ord, selv om ord er viktige, men også i handlinger.

I regjering har vi tatt historiske skritt i retning likeverd for alle slags LHBT-personer. Vi er ikke i mål, men så lenge vi sitter i regjering, vil vi ta nye skritt.

Anders B. Werp (H) [15:02:41]: La meg først takke interpellanten for å reise et viktig tema. Jeg vil også takke statsråden for å vise en genuin interesse for og ha en offensiv holdning til temaet.

Dette dreier seg om samfunnets toleranse, og det forutsetter den brede politiske enigheten vi opplever i denne debatten i denne salen, for at vi skal lykkes. Det at Stortinget samlet står bak et signal, og det at andre folkevalgte organer i Norge som fylkesting og kommunestyre og andre reiser temaet om toleranse generelt, er med på å øke toleransen i samfunnet.

Det å gi hvert enkelt menneske rom for å leve sitt liv til beste for seg selv og sine omgivelser gir i sum et godt samfunn. Det er der toleransen begynner, for vi vet dessverre altfor godt hva som er konsekvensene av intoleranse og de ødelagte liv det fører med seg. I denne sammenhengen er det flere arenaer og områder vi må ha fokus på. Vi må løfte dette inn som tema i skoler – inn i utdannelsen, i utdanningsinstitusjoner – og organisasjonslivet må komme i berøring med dette, og menigheter, som er nevnt av flere, er en viktig arena for å diskutere toleranse bredt, også innen rammen av den religiøse forståelse. Betydningen av korrigerende informasjon i møte med intoleranse, eller det jeg vil kalle sneversynte tolkninger i forhold til LHBT-personer, er også viktig.

Statsråden nevnte fortjenestefullt også betydningen av at diskriminering er brudd på menneskerettighetene – jeg mener det var slik statsråden ordla seg – og jeg er helt enig. Derfor er det også viktig at regjeringen og vi som stortingsrepresentanter på internasjonale arenaer fronter toleransen på en oppreist og konsekvent måte. For toleransen er under press, slik som flere av deltakerne i debatten har vært inne på, og da trengs det noen som løfter fanen og taler minoritetenes interesser, taler toleransens sak, slik at vi også har det med oss i våre møter med internasjonale kollegaer og i internasjonale fora.

Takk til interpellanten, og også takk til statsråden for et oppløftende svar.

Roald Aga Haug (A) [15:05:56]: Eg vil takka interpellanten for at han tek initiativ til ein viktig debatt. Arbeidarpartiet jobbar kontinuerleg med mål om å skapa eit samfunn utan diskriminering, med likestilling for alle. Grunnleggjande for oss er det at alle skal ha same rettar og same moglegheiter uavhengig av kjønn, etnisitet, religion og seksuell orientering.

Som statsråden var inne på, er handlingsplanar eit viktig verktøy for å målretta og systematisera arbeidet med å nå dei politiske måla regjeringa har sett seg i høve til å fremja likestilling og motverka diskriminering. Handlingsplanen for betre livskvalitet blant lesbiske, homofile, bifile og transpersonar er eit praktisk utslag av dette.

Sjølv om vi langt på veg har dei formelle rettane på plass, trengst det målretta tiltak for å få til ei reell likestilling. Eitt av tiltaka i planen er oppretting av LHBT-senteret, som blei høgtideleg opna i november. Synlighetssenteret, som det òg har blitt kalla, skal samla og dela kunnskap om seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk. Senteret skal bidra til kompetanseheving på tvers av offentlege sektorar og skal vidare systematisera, forvalta og spreia kunnskap om feltet. Ifølgje budsjettproposisjonen skal senteret bli eit slagkraftig fagmiljø til nytte både

for ulike fagstyresmakter, for kommunar og for LHBT-organisasjonane.

Interpellanten etterlyser samordning og auka bevissthet rundt totalutfordringane for LHBT-personar. Synlighetssenteret vil bidra til det.

Minoritetar blir forfulgte i mange land. Grufulle og uakseptable verkemiddel rammar homofile i for mange land. Som interpellanten tek opp, er problematikken for bl.a. homofile muslimar vanskeleg også her i landet. Manglande aksept i foreldregenerasjonen og blant religiøse leiurar gjer det vanskeleg i det heile å setja problematikken rundt dette på dagsordenen i dei miljøa det er viktigast.

Ein anonym homofil muslim sette i Aftenposten ord på avgrunnen mellom han og det miljøet han var ein del av:

«Hvorfor står jeg ikke frem? Som jeg ofte forteller meg selv, å rasjonalisere overfor foreldrene mine at jeg er homofil, og bli akseptert, er like meningsløst som å overbevise dem om at jeg skal flytte til solen. Det fins ingen logikk i det.»

Det er nærmast uråd å diskutera tabulagde område då homofili som seksuell legning er ikkje-eksisterande i pakistansk kultur, skriv han. Dette er attkjennande. Eg har sjølv drøfta dette på reiser i land i Afrika og opplevd at tilsynelatande moderne menneske ler og ristar på hovudet når ein påstår at det òg finst homofile i Afrika. Nei, det er eit vestleg psykisk problem, seier dei, som dei ikkje er råka av. Då er den konstruktive dialogen krevjande. Difor er forskings- og kunnskapsarbeidet ved LHBT-senteret viktig også for å skapa eit dokumentasjonsgrunnlag som ikkje så lett kan feiast under teppet – heller ikkje i miljø der temaet er tabulagt og homofil legning er ikkje-eksisterande.

I samband med ei rekkje andre tiltak er dette vegen å gå for å skapa grobott og forståing på tvers av kulturar. Når forskjellen i korleis ein forstår verkelegheita er som ein avgrunn, blir debatten prega av fordømming. Så lenge forståinga ikkje finst, er håp om framskritt i situasjonen minimal. Difor er informasjon og dokumentasjon ein heilt nødvendig føresetnad – eit skritt på vegen for å leia debatten nærmare reelle samtaler og forståing.

Statsråd Lysbakken og andre har vore inne på fleire tiltak som til saman er eit godt forsøk på å prøva å betra situasjonen for lesbiske, homofile, bifile og transpersonar med innvandrarakgrunn.

Feltet er samansett og komplisert. Utviklinga må følgjast nøye. Vidare skal evaluering bidra til å vurdere om tiltaka betrar situasjonen, og om det er nødvendig med justeringar og endå fleire tiltak.

André Oktay Dahl (H) [15:10:51]: Jeg har lyst til å takke for en god debatt, for gode svar fra statsråden og for at så godt som alle partier har vært representert. Det er kanskje litt overraskende at det største, som vanligvis er veldig talefør, ikke er her – jeg håper ikke det betyr at ikke hele Stortinget prioriterer dette temaet.

Jeg er glad for det internasjonale perspektivet også. Norge er et unntak i verdenssammenheng når det gjelder LHBT-rettigheter, og vi tar veldig mye for gitt. En del ho-

mofile gjør også det. De engasjerer seg ikke i debatten. Det kan være litt skummelt når man ser utviklingen rundt oss. Vi kan se på de landene som den gruppen jeg snakket om i stad, kommer fra, men vi kan også titte på våre nærområder. Man kan se på situasjonen f.eks. i Russland, hvor man vurderer å forby både parader og såkalt propaganda – rett og slett det å snakke om hva LHBT er for noe. Det er bekymringsfullt. Dette er et land som ikke ligger veldig langt unna oss. Det er ikke langt å komme hit for dem som bor der, kan man si.

Som jeg nevnte, er det også religiøse grupperinger i Vesten som bidrar til lobbyvirksomhet når det gjelder den typen kampanjer. Når det gjelder den nevnte paraden på Grønland, har jeg gått i den et par ganger. De eneste jeg har opplevd som har vært negative der, i hvert fall veldig synlige, har vært kristne. Det har ikke vært én muslim som har stått langs paraderuten, men det har stått noen kristne der – ikke veldig mange, riktignok, men de hadde med store plakater hvor de forteller hvor syndefull man er. Dette illustrerer for så vidt representanten Grenis poeng, nemlig at vi fortsatt i noen miljøer også i Norge har en generell debatt vi skal kjempe. Ikke minst i økonomiske krisetider, som vi også vil bli influert av, viser alle konjunkturer at når de økonomiske konjunkturer går ned, går respekten for minoriteter også nedover.

Den kampen som har vært ført, er ikke noe man skal ta for gitt. Den må kjempes hver dag, både når det gjelder den gruppen jeg har tatt opp, og den gruppen som er den store majoriteten av homofile i Norge, nemlig de såkalt etnisk norske. Men vi skal ikke gjøre det på ulike måter. Vi må bruke de samme virkemidlene, være like krystallklare og ikke bare vasne fordi tilfeldigvis noen, kanskje, har en annen religiøs bakgrunn.

Samtidig skal vi huske på at LHBT-personer med en annen bakgrunn er stolte av kulturen sin, de er stolte muslimer, de bare mener at islam også skulle åpne for dem, sånn at vi ikke fører en generell islamofobisk debatt. Det merker jeg når jeg tar opp denne typen spørsmål, at da får jeg støtte fra mennesker jeg overhodet ikke kunne tenke meg jeg ville få støtte fra, samtidig som jeg også får kjeft fordi jeg er halvrasistisk. Så det er ganske interessant at denne debatten er veldig vanskelig å ta og få den til å ende på rett sted.

Jeg er glad for at det er bred enighet. Jeg håper at den er så bred at alle partier støtter opp om dette, og ikke minst at det ikke bare blir festtaler fremover. Selv om vi alle er enige i denne salen, er det mange praktiske utfordringer som må på plass, men vi har i hvert fall startet med å videreføre den jobben som vi begynte på da jeg tok opp dette i 2007.

Statsråd Audun Lysbakken [15:14:06]: Grønland er mitt eget nabolag, men det er sånn at ikke alle føler seg like velkomne der som det jeg gjør. Flere talere har tatt opp Pride-paraden, som de to siste årene har begynt i Grønlandsleiret. Jeg mener det har vært viktig. Det har skjedd som følge av tilfeller av hat, vold og sosial kontroll i den bydelen. Det er et viktig signal for å demonstrere, noe jeg også prøvde å gjøre tidlig i min periode som inkluderings-

minister ved å gå over Grønland sammen med Amal Aden, en profilert samfunnsdebattant som ikke tør å gå der alene. Det finnes ingen unntak i Norge for de lover og regler som vi ønsker å bygge dette landet på. Ingen byer, ingen strøk, ingen gater i vårt land er unntatt disse.

Men jeg merket meg akkurat det samme som det representanten Oktay Dahl gjorde, at da vi hadde gått et stykke i årets parade, var den eneste åpne protesten en enmannsdemonstrasjon med bibelsitater. Det kan være en nyttig påminning til oss alle om at konservative, reaksjonære holdninger ikke er forbeholdt én religion. På samme måte som vi historisk har støttet, og fortsatt må støtte, dem som har kjempet for et mer liberalt syn innenfor kristendommen, f.eks. Åpen Kirkegruppe og andre, så trenger vi å utvide solidaritetsperspektivet til dem som kjemper for mer liberale tolkninger av islam, det være seg medlemmer av Skeiv Verden eller en annen organisasjon som nylig har kommet inn på statsbudsjettet, nemlig nettverket LIM – Likestilling, integrering og mangfold – som i hovedsak består av liberale og sekulære muslimer.

Vårt arbeid internasjonalt har vært tatt opp. Det er en tøff, men viktig jobb Norge gjør i mange internasjonale fora ved å ta opp LHBT-perspektivet. Det er ikke populært, men jeg mener det er noe vi kan være stolt av at vi er konsekvent på å gjøre det. Det betyr mye for mange at det finnes land som tør å snakke om disse tingene.

Jeg lover å gjøre mitt for å følge opp denne debatten i arbeidet med videreføringen av vår handlingsplan for LHBT-befolkningen. Jeg tar svært gjerne imot innspill fra alle Stortingets partier. Jeg er veldig glad for den brede deltakelsen i denne debatten. Det er et påfallende unntak. Jeg må si jeg synes det er trist at Stortingets nest største parti-gruppe ikke fant en eneste representant som hadde tid til å delta i denne debatten. Hva det betyr, får de forklare selv. Men det er et signal som stiller bl.a. deres egen retorikk i innvandrings- og integreringsdebatten i et svært spesielt lys. Takk for en god debatt.

Presidenten: Debatten i sak nr. 7 er dermed avsluttet.

Marit Nybakk hadde her gjeninntatt president-plassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget går da til votering i sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

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

- forslagene nr. 1 og 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Ingjerd Schou på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre

Presidenten vil legge opp voteringen slik at forslag nr. 3, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, først blir tatt opp til votering etter at vi har votert over innstillingens

forslag til vedtak, da forslag nr. 3 forutsetter at Stortinget har vedtatt punkt 3.

Det votes over forslagene nr. 1 og 2, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en ny sak om utbygging av Dovrebanen mellom Eidsvoll og Kleverud der den østlige traseen legges til grunn, samt en plan for dobbeltspor/kapasitetsutvidelse Oslo–Eidsvoll. »

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget samtykker i at utbygging av E6 på strekningen Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark gjennomføres slik prosjektet er beskrevet i Prop. 13 S (2011–2012) og i Innst. 118 S (2011–2012), men med helstatlig finansiering som innarbeides i revidert nasjonalbudsjett for 2012 på separat budsjett-post. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering til prosjektet slik at ikke fremdriften forsinkes.»

Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 21 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.24.22)

Komiteen hadde innstilt:

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Minnesund–Skaberud i Akershus og Hedmark. Villkårene framgår av Prop. 13 S (2011–2012) og Innst. 118 S (2011–2012).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot. Venstre støtter innstillingen.

Votering:

Komiteens innstilling til I punktene 1 og 2 ble bifalt med 76 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.24.53)

Videre var innstilt:

3. Samferdselsdepartementet kan gjennomføre Fellesprosjektet E6–Dovrebanen som omtalt i Prop. 13 S (2011–2012) innenfor en samlet kostnadsramme på

10 100 mill. kroner, fordelt med 5 200 mill. kroner på kap. 1320 Statens vegvesen og 4 900 mill. kroner på kap. 1350 Jernbaneløst.

Presidenten: Presidenten har forstått det slik at Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling til I punkt 3 ble bifalt med 51 mot 46 stemmer.

(Voteringstidspunkt kl. 15.25.30)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 3, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget gjelder en utsettelse av oppfølgingen av Stortingets vedtak under innstillingens punkt 3.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utsette oppfølgingen av Stortingets vedtak, pkt. 3, i Innst. 118 S (2011–2012), jf. Prop. 13 S (2011–2012), med bakgrunn i de mange usikre saksforhold som har blitt avdekket i løpet av saksbehandlingen. Stortinget ber regjeringen belyse alle innsigelser og påstander som er reist omkring saken og saksgangen, slik at det kan skje en tillitsvekkende saksgang videre. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med ny sak på en egnet måte, så snart som mulig.»

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot. Presidenten antar at Fremskrittspartiet vil gjøre det samme.

Votering:

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 72 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.26.13)

Votering i sak nr. 2

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

- «1. Stortinget avviser forlengelse av Nord-Jærenpakken i Rogaland slik det er beskrevet i Prop. 28 S (2001–2012).
2. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om gjennomføring av de statlige veiprosjektene omtalt i saken basert på statlig finansiering.
3. Stortinget peker på at veiltak på fylkesveier samt gang- og sykkeltiltak, miljøtiltak og kollektivtiltak må finansieres innenfor rammen av fylkeskommunale og/eller kommunale budsjetter eller gjennom særskilt statlig finansiering. Stortinget forutsetter at det ikke åpnes

for bruk av bompengefinansiering av fylkeskommunale prosjekter eller programmer.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Nord-Jærenpakka i Rogaland etter vilkåra i Prop. 28 S (2011–2012) og Innst. 117 S (2011–2012).
 2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
- Venstre har varslet støtte til innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 76 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.26.56)

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

I lov om endringer i jernbaneloven

I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. skal § 7 c lyde:

§ 7 c (Passasjerrettigheter)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer.

Departementet kan gi forskrift om etablering av et klageorgan for løsning av tvister mellom passasjerer og jernbanevirksomheter og bestemme at den som driver kjørevei, og den som driver trafikkvirksomhet i, til eller fra Norge, skal være omfattet av ordningen. Departementet kan også gi forskrifter om at andre tjenesteytere, som i anledning av transport har forpliktelser overfor passasjerene, skal være underlagt ordningen. Klageorganets avgjørelser skal ikke være rettslig bindende.

Departementet kan gi forskrift om at klageordningen helt eller delvis skal finansieres gjennom gebyrer fra jernbanevirksomhetene, eventuelle andre tjenesteytere som er underlagt ordningen, og klagerne, samt om innkreving av gebyrer fra dem som omfattes av ordningen.

Departementet kan fastsette forskrift om klageorganets oppnevning, myndighetsområde, sammensetning, organisering, saksbehandling, finansiering, og om forholdet til voldgiftsklausuler, i samsvar med luftfartsloven § 10-44 annet ledd nr. 1 til 3 og nr. 5 og 6.

Reglene i luftfartsloven § 10-45, § 10-46 og § 10-47 gjelder tilsvarende.

II

Loven trer i kraft straks.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Bård Hoksrud satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2012 legge frem en finansieringsløsning for å gjennomføre et nasjonalt bredbåndsløft med målsetting om høyhastighetsbredbånd i hele Norge.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en handlingsplan for å forenkle regelverket slik at utbyggingen av bredbånd ikke blir unødig dyrt.»

Det votes alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:20 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om et nasjonalt bredbåndsløft – vedlegges protokollen.

Presidenten: Venstre har varslet støtte til innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling

og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 76 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.28.30)

Votering i sak nr. 5

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

– forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet

– forslag nr. 2, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

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

«Stortinget ber regjeringen umiddelbart avklare det juridiske grunnlaget for miljøfartsgrense i Oslo slik at tiltaket kan videreføres uten opphold.»

Venstre har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 72 mot 25 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.29.12)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:21 (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Arne Sortevik, Christian Tybring-Gjedde og Peter N. Myhre om å oppheve den såkalte miljøfartsgrensen i Oslo – vedlegges protokollen.

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

«Stortinget ber regjeringen oppheve miljøfartsgrensen i Oslo.»

Venstre støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom forslaget fra Fremskrittspartiet og komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 74 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.30.01)

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten har Anne Marit Bjørnflaten satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslaget lyder:

«Dokument 8:22 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Dagfinn Høybråten, Line Henriette Hemdal og Geir Jørgen Bekkevold om mer effektive planprosesser for raskere realisering av nye veiprosjekter – vedlegges protokollen.»

Det voteses alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen fremme sak om mer effektive planprosesser og nedkorting av tiden det tar å planlegge ny vei.

Venstre har varslet støtte til innstillingen.

V o t e r i n g s t a v l e n e viste 51 stemmer for forslaget og 46 stemmer for innstillingen.

(Voteringsutskrift kl. 15.31.02)

Geir Jørgen Bekkevold (KrF) (fra salen): Jeg stemte feil.

Presidenten: Presidenten har grunn til å tro at det gjel-

der et par til etter som presidenten kunne registrere. Presidenten vil forsøke en gang til å klargjøre, så da tar vi voteringen en gang til.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble forslaget bifalt med 50 mot 47 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.31.56)

Presidenten: I sak nr. 7 foreligger det ikke noe voteringstema.

S a k n r. 8 [15:32:12]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.33.
