

Møte torsdag den 11. april 2013 kl. 10

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 70):

1. Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til samferdselsministeren:

«I planlegging og styring av norsk infrastruktur får våre statlige etater sette premissene, samtidig som de også leverer varene. En ny rapport slår nå fast at syv av ti vei- og jernbaneprosjekter er forsinket: «Vi kan langt på vei konstatere at regjeringens økte bevilgninger ikke umiddelbart gir seg utslag i raskere fremdrift for vedtatte prosjekter.» Norske kommuner har erfaringer med at Jernbaneverket og Statens vegvesen ikke svarer godt nok på deres spørsmål. Alternative miljøer som Railconsult AS og Norsk Bane AS sammen med Deutsche Bahn får f.eks. oppdrag fra norske kommuner som står foran arealplanlegging av nye store infrastrukturprosjekter.

Hvordan vil regjeringen imøtekomme alternativ kompetanse, og sørge for at denne kan bidra til å gi oss flere og bedre veier – og en raskere jernbane?»

2. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Oddbjørn Hågård***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant for Senterpartiet i Sør-Trøndelag Oddbjørn Hågård er død, 72 år gammel. Med ham har Senterpartiet mistet en uredde støttespiller og tilitsvalgt.

Hågård var utdannet innen landbruksfag. Han arbeidet noen år som lærer og var husdyrkonsulent. Han var herredsagronom både i Åfjord, i Røros og på Ørland. Kommunalpolitikken engasjerte ham sterkt, og han var medlem av en rekke råd og utvalg, medlem av kommunestyre og formannskap. Hågård var ordfører i Ørland i åtte år fra 1976–1983.

Oddbjørn Hågård var vararepresentant til Stortinget i fire år før han ble valgt som fast representant for Sør-Trøndelag i 1985. I de fire årene han var på Stortinget, var han medlem av landbrukskomiteen. Han framsto som en løsningsorientert og sterk stemme for landbruket og for Senterpartiet.

Oddbjørn Hågård glemte aldri hvor han kom fra eller hvem han representerte da han ble valgt inn på Stortinget. Ørlendingen plasserte seg selv blant fotfolket i partiet, og han fulgte den samme holdningen som stortingsrepresentant. Mange oppfattet Hågård som en stille røst i de store debattene, men både her i salen og i avisene ble han hørt og lagt merke til når han tok ordet.

Oddbjørn Hågård ble oppfattet som en mann med klare meninger.

Hans støttespillere beskrev ham som «grundig, ærlig og redelig. En mann med stor fagkunnskap».

Landbrukspolitikken var og ble Oddbjørn Hågård viktigste kamparena. Han uttrykte bekymring over at det var Finansdepartementet som styrte landbrukspolitikken – ikke Landbruksdepartementet.

Oddbjørn Hågård trivdes i selskap med «de nære ting». Som stortingsrepresentant ble han spurt hva som ga ham de store opplevelsene i livet. Da svarte han: «Det gir alltid en egen følelse å komme til Valset og se den smale stripa av hus ute ved fjorden.»

Vi takker Oddbjørn Hågård for hans virke og lyser fred over hans minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten: Representantene Henning Skumsvoll og Eirik Sivertsen, som har vært permitterte, har igjen tatt sete.

Representanten Ulf Leirstein vil framsette seks representantforslag.

Ulf Leirstein (FrP) [10:04:53]: På vegne av representantene Hans Frode Kielland Asmyhr, Åse Michaelsen, Per Sandberg og meg selv har jeg gleden av å framsette forslag om handlingsplan mot tigging, videre forslag om innføring av jobbgaranti for politistuderenter som har bestått Politihøgskolen, videre forslag om umiddelbar iverksettelse av straffeloven og forslag om en verdig voldsoffererstatning.

På vegne av representantene Per Sandberg, Hans Frode Kielland Asmyhr, Åse Michaelsen, Morten Ørsal Johansen og meg selv har jeg videre gleden av å fremme forslag om en handlingsplan for å bekjempe smugling og ulovlig innvandring og forslag om en økning i antall og reform av norske fengselsplasser.

Presidenten: Representanten Bente Thorsen vil framsette et representantforslag.

Bente Thorsen (FrP) [10:06:01]: På vegne av representantene Tord Lien, Mette Hanekamhaug og meg selv vil jeg fremme representantforslag om opprettelse av realfagsgymnas.

Presidenten: Representanten Kari Kjønås Kjos vil framsette to representantforslag.

Kari Kjønås Kjos (FrP) [10:06:28]: På vegne av representantene Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde, Peter N. Myhre og meg selv fremmer jeg forslag om en langsiktig plan for å løse sykehusutfordringene i Oslo-regionen.

På vegne av representantene Per Arne Olsen, Jon Jæger Gåsvatn og meg selv fremmer jeg forslag om å innføre et såkalt «pakkeforløp» og raskere behandling i kreftomsorgen etter modell fra Danmark.

Presidenten: Representanten Robert Eriksson vil framsette et representantforslag.

Robert Eriksson (FrP) [10:07:08]: Jeg har gleden av å fremme et representantforslag på vegne av meg selv om lik rett til alderspensjon uavhengig av sivil status og ektefelles inntekt.

Presidenten: Representanten Øyvind Håbrekke vil framsette et representantforslag.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:07:38]: På vegne av representantene Dagrun Eriksen, Ingunn E. Ulfsten, Geir Jørgen Bekkevold og meg selv har jeg gleden av å fremme representantforslag om å fjerne køene til de kommunale kulturskolene.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:08:06]

Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til samferdselsministeren:

«I planlegging og styring av norsk infrastruktur får våre statlige etater sette premissene, samtidig som de også leverer varene. En ny rapport slår nå fast at syv av ti vei- og jernbaneprosjekter er forsinket: «Vi kan langt på vei konstatere at regjeringens økte bevilgninger ikke umiddelbart gir seg utslag i raskere fremdrift for vedtatte prosjekter.» Norske kommuner har erfaringer med at Jernbaneverket og Statens vegvesen ikke svarer godt nok på deres spørsmål. Alternative miljøer som Railconsult AS og Norsk Bane AS sammen med Deutsche Bahn får f.eks. oppdrag fra norske kommuner som står foran arealplanlegging av nye store infrastrukturprosjekter.

Hvordan vil regjeringen imøtekomme alternativ kompetanse, og sørge for at denne kan bidra til å gi oss flere og bedre veier – og en raskere jernbane?»

Ingjerd Schou (H) [10:09:19]: Regjeringen liker å male et rosenrødt bilde av sin egen innsats på samferdselsområdet og begrunner dette selvskrytet med en økning av bevilgningsnivået innenfor vei og jernbane.

Dette fremstår nærmest som en tildekking av sannheten når vi vet at virkeligheten er en helt annen. En ny rapport slår fast at syv av ti vei- og jernbaneprosjekter er forsinket:

«Vi kan langt på vei konstatere at regjeringens økte bevilgninger ikke umiddelbart gir seg utslag i raskere fremdrift for vedtatte prosjekter.»

Men dette vil altså ikke regjeringen snakke om. I Høyre er vi nå veldig nysgjerrige på hvor mange av prosjektene som ble lovet i 2005, som igjen ble lovet i 2009, som nok en gang skal bli lovet i neste Nasjonal transportplan.

Vi lurar også på om regjeringen er komfortabel med disse nedslående resultatene. Et annet spørsmål vi stiller oss, er hvor pengene går. Regjeringen mener de bevilger pengene som skal til, etter løftene fra forrige Nasjonal transportplan. Hvordan kan da syv av ti prosjekter likevel være forsinket?

Jernbaneverket avslørte tidligere denne uken at de har en måloppnåelse i forhold til handlingsprogrammet på 20 pst. av handlingsprogrammet. Rapporten fra Analyse & Strategi viser at veldig mye av forsinkelsene handler om planlegging. Ting går for tregt. Her trengs det en kraftig opprydding.

Det er ikke rart at vi har for dårlige veier og en jernbane som holder på å ramle fra hverandre mange steder, når vi tross mye penger, ikke klarer å få i gang byggingen. Jeg skal ta et prosjekt som ligger mitt hjerte nær som eksempel – Follobanen. Dette prosjektet har blitt lovet av diverse ministre i den sittende regjeringen siden 2007, men fremdeles er ikke spaden stukket i jorden. Utbygging av tunnel er heller ikke i gang enda.

Vi vet at vedlikeholdsmidler blir omdisponert, og vi fikk sist uke også vite at Norsk Jernbanedrift ser seg nødt til å si opp nærmere en tredjedel av staben sin. Dette er bare et nummer i rekken av bedrifter innenfor jernbanevedlikehold som har vært nødt til å si opp, legge ned eller som har gått konkurs det siste halvåret.

I et demokrati er det avgjørende at samferdselspolitikken og statens egne etater har tillit – ikke bare tillit, men også legitimitet. Det er alvorlig når Ola og Kari Nordmann opplever at løftene som gis fra øverste hold, ikke er verdt papiret det er skrevet på, og det verste er når etater og regjering ikke klarer å gi noen god begrunnelse for utsettelsene, forsinkelsene og de manglende tiltakene. Det handler altså ikke bare om penger. Men så kan man si: Handler det da om vilje? Eller handler det om evne?

For Høyres del tror vi svaret ligger i de to siste alternativene. Det er nok vanskelig å ha store ambisjoner hvis man opplever å sitte i en regjering som er bundet på hender og føtter med hensyn til modernisering og omstilling. Det er mulig at mye av årsaken ligger i den tydelige private allergien som dessverre har satt samferdselspolitikken vår på hold i åtte år.

Det er på tide å få fart på bygging av jernbane og bedre veier igjen. Da trengs det både nye ideer og andre, nye og bedre løsninger. Etatene må dra fordel av den kompetansen som alternative og private miljøer kan bidra med. Når kommuner ønsker å drøfte ulike tilnærminger, må etatene behandle henvendelsene seriøst, og eventuelt også sannsynliggjøre hvorfor andre ikke har de beste løsningene, eller bedre løsninger, eller påvise på hvilken måte disse miljøene eventuelt tar feil eller har mangler ved sine opplegg. Det holder ikke bare å trekke på skuldrene og avvise og avfeie, som flere instanser forteller at de faktisk opplever i dag.

Norge er ikke et større land enn at alternativ kompetanse bør oppmuntres heller enn avvises, også fra de miljøene som ikke nødvendigvis umiddelbart innehar samme virkelighetsoppfatning som etatene selv. Det å lære seg at kritikerne er de beste røster for å sjekke ut om man selv er på rett spor eller på feil vei, er en gave mer enn en ulykke. For eksempel rapporterer norske kommuner at Jernbaneverket og Statens vegvesen ikke svarer godt nok på deres spørsmål. Alternative miljøer som Railconsult AS og Norsk Bane AS, sammen med Deutsche Bahn, får f.eks. oppdrag fra norske kommuner som står foran arealplanlegging av nye store infrastrukturprosjekter.

Mitt spørsmål til regjeringen og statsråden er: Hvordan vil regjeringen imøtekomme alternativ kompetanse som en berikelse, og sørge for at denne kan bidra til å gi oss flere og bedre veier – og en raskere jernbane?

Statsråd Marit Arnstad [10:15:15]: La meg først få lov å påpeke at for statlige veg- og jernbaneprosjekter settes ikke de overordnede premisser for planen av verken statlige etater eller uavhengige fagmiljø, men gjennom demokratiske prosesser i regjering og storting.

Viktige nasjonale premisser fastsettes gjennom behandlingen av de årlige budsjettene i Stortinget, og de mer langsiktige premissene settes gjennom stortingsmeldingen om NTP, Nasjonal transportplan. Som grunnlag for NTP lages det en rekke faglige utredninger, der lokale og regionale myndigheter i stor grad har mulighet til å gi innspill. Planforslaget fra transportetatene og Avinor sendes ut på høring til fylkeskommunene og de største byene, og i tillegg gir regjeringen også føringer for videre planlegging av store investeringer som en del av ordningen med ekstern kvalitetssikring, såkalt KS1. Alt dette danner sammen en god ekstern kvalitetssikring og gode eksterne innspill for de beslutningene som senere tas i regjering og i storting. Både nasjonale, lokale og politiske myndigheter trekkes inn.

Jeg tolker interpellasjonen først og fremst til å gjelde spørsmål om planlegging og styring når det gjelder utvikling av transportnettet. Men la meg først få lov å si litt om den rapporten som det vises til i interpellasjonen. Den er bestilt av NHO, og sier at sju av ti prosjekter er forsinket. Rapporten er etter min mening beheftet med metodiske svakheter, og må sies å være misvisende. Det er i rapporten en sammenblanding av det som er forutsatt i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019 og Statens vegvesens handlingsprogram for samme periode.

I stortingsmeldingen er det ikke tatt stilling til detaljert åpningstidspunkt, bare til om et prosjekt skal fullføres i første fireårsperiode eller i siste seksårsperiode. Endelig fullføringstidspunkt forutsettes først avklart når prosjektet tas opp til bevilgning i de årlige budsjettene eller gjennom Stortingets behandling av bompengeproposisjoner.

Det er heller ikke klart hva som menes med begrepet forsinkelse i rapporten. I rapporten regnes et prosjekt som forsinket hvis ikke samtlige delprosjekt er i rute eller ferdigstilt som forutsatt. Hvis et prosjekt blir utvidet eller endrer seg, f.eks. hvis man velger å bestemme seg for å bygge et dobbeltspor istedenfor et kryssningsspor, regnes det som forsinket fordi det opprinnelige kryssningssporet ikke holder den opprinnelige framdriftsplanen.

Det er heller ikke tatt hensyn til at prosjekt som er forutsatt ferdigstilt i siste del av NTP-perioden, fortsatt kan bli gjennomført helt i tråd med NTP, sjøl om anleggsstarten er forsinket i forhold til det som er forutsatt i Vegvesenets handlingsplan for perioden. Med andre ord: Et prosjekt kan ha forsinket oppstart, men være fullført i rett tid, og allikevel bli regnet som forsinket i den rapporten som NHO har fått bestilt. Det betyr antakelig lite for trafikantene om et prosjekt ligger etter skjema ved halvgått løp hvis det blir ferdig i henhold

til fastsatt plan. Det er vel det som er viktig for folk flest.

Jeg vil også påpeke at på jernbaneområdet måler rapporten gjennomføringen av en handlingsplan som formelt ikke eksisterer. Det er riktig at det ble laget et foreløpig handlingsprogram for jernbanen, men kort tid etter at Nasjonal transportplan 2010–2019 ble framlagt, ble det klart at behovet innenfor drift og vedlikehold var mye større enn det Jernbaneverket som fagetat hadde anslått, og handlingsprogrammet ble dermed aldri fastsatt. Jeg synes det gir lite mening å måle gjennomføringen av et foreløpig handlingsprogram som man fra starten av sa ikke ville kunne gjennomføres på den måten som var foreslått fra Jernbaneverket.

80 pst. av de store prosjektene som ble behandlet i Nasjonal transportplan i 2010, er startet opp til rett tid. Men det kan ikke underslås at noen prosjekter er forsinket. Det har bl.a. bakgrunn i at det kan ha vært en kostnadsøkning i perioden. Men omfanget av forsinkelser er langt fra så stort som det NHO-rapporten gir inntrykk av. Det har i arbeidet med den kommende NTP-en vært gjennomført et grundig arbeid, med plangrunnlag og behov- og kostnadsanslag, og det vil i seg sjøl kunne redusere antallet forsinkelser i årene framover.

Representanten Schou spør hvordan regjeringen vil imøtekomme alternativ kompetanse, og sørge for at den kan bidra til å gi oss flere og bedre veier og en raskere jernbane.

For vegsektoren finnes det et stort nasjonalt rådgivermarked, og Statens vegvesen benytter rådgivere til konseptvalgutredninger, til planlegging etter plan- og bygningsloven og til byggherreoppgaver. Disse rådgiverne inngår for en stor del i et større internasjonalt konsulentmiljø som kan trekke på tverrfaglige internasjonale fagmiljøer. De inngår også i samarbeidskonstellasjoner med andre utenlandske og norske firmaer, der oppgavene skulle tilsi det.

Jernbaneverket opplyser på sin side at det både ved høyhastighetsutredninger og ved konseptvalgutredninger for intercity er benyttet eksterne konsultentselskap, som Norconsult, COWI, Asplan Viak, Railconsult – som er nevnt i interpellasjonen som ett uavhengig miljø en ønsker trukket inn – Atkins og Vectura. Disse konsulentmiljøene har vært med på å danne grunnlaget for de råd som Jernbaneverket så har gitt til Samferdselsdepartementet.

Jeg mener ut fra dette at det ikke stemmer at det ikke benyttes alternativ kompetanse i planleggingen av prosjekter. Railconsult er, som nevnt i interpellasjonen, nettopp ett av de konsulentfirmaene som har vært benyttet av Jernbaneverket. Det vil allikevel bestandig være slik at det er fagetatene, transportetatene, som står ansvarlig for de anbefalingene som så gis til Samferdselsdepartementet, og som regjeringen i sin tur gir til Stortinget.

Det er, så vidt jeg vet, svært sjelden at kommuner engasjerer private i utførelsen av arealplanlegging fordi de ikke synes Statens vegvesens eller Jernbaneverkets utredninger har vært tilstrekkelige. Det er derimot ikke uvanlig at ulike interessegrupper bruker konsulenter for å bistå ved utarbeidelsen av rapporter for bedre å kunne fremme sitt

syn på utviklingen av transportsystemet. I den type interessegrupper kan kommuner og fylkeskommuner til en viss grad inngå.

Det er verken mulig eller ønskelig at Statens vegvesen og Jernbaneverket skal sitte på all den kompetanse som er nødvendig ved gjennomføringen av ulike utredninger. Jeg er derfor innforstått med at etatene bruker ekstern kompetanse der de finner det nødvendig. Valg av konsulenter skjer ut fra gjeldende regelverk om offentlige anskaffelser, dvs. etter konkurranse, der alle interesserte kan gi tilbud. Jeg ser også positivt på at interesseorganisasjoner engasjerer eksterne miljøer for å få utredet viktige spørsmål som de mener ikke blir godt nok belyst gjennom de statlige transportetatenes arbeid. Det er en viktig demokratisk mulighet som bør ligge der, og som bør være en premiss også for debatten.

Så tok interpellanten i sitt innlegg også opp en rekke spørsmål som ikke direkte er nevnt i interpellasjonen, bl.a. spørsmålet om det som er blitt opposisjonens begrep i Stortinget, nemlig «gjennomføringsevne». Jeg har da lyst til å nevne at man i de to nasjonale transportplanene som denne regjeringen har lagt fram, har hatt store ambisjoner – det er riktig. Det er også slik at disse ambisjonene har blitt gjennomført. Rammene for de to siste NTP-ene er oppfylt – i den siste til dels også overopplyt.

Så er jeg enig i at det er svært viktig å diskutere framover ikke bare spørsmålet om hvilke ressurser en legger inn – og gjennomføringen av det ressursmessige – men også spørsmålet om hvordan en får mer igjen for pengene. Det har regjeringen vært svært opptatt av, og det kommer regjeringen også til å være meget opptatt av framover. Det er klart at når en legger så mye ressurser inn i samferdselssektoren som denne regjeringen har gjort, må en også se på hvordan en kan få mer ut av hver enkelt krone som brukes i sektoren. Og vi vet alle at det er store behov som skal løses innenfor samferdselssektoren, og som vi vil adressere i den nasjonale transportplanen som snart framlegges.

Ingjerd Schou (H) [10:24:18]: Jeg takker statsråden for svaret.

Høyre er hele tiden på leting etter nye og bedre løsninger, slik at vi kan bygge fortløpende – til riktig tid og gjerne under budsjett. Jeg er kanskje litt overrasket over den manglende ydmykhet som er fra regjeringens side, når mesteparten av innlegget går på å kritisere eller ta ned en rapport fra NHO, hvor resultatet når det gjelder status for kapasitetsøkende tiltak innenfor jernbanen, er at 91 pst. av prosjektene faktisk er forsinket. Det er så tydelige og så overveldende tall at jeg undres litt over denne manglende ydmykheten.

Det er viktig at demokratiske vedtak er fattet. Jeg er godt kjent med hvilke prosesser som er ute i kommuner og fylkeskommuner, og det er kommuner som sammen med næringsforeninger og også hver for seg engasjerer alternativ kompetanse fordi de opplever at de løsningene, det samarbeidet og den kommunikasjonen som skal være med de statlige etatene, ikke er til stede og ikke godt nok svarer på det som er ønsket. Det er nok å nevne forholdene rundt Follobanen, østre linje. Men vi kan gå til mange av

næringsforeningene som vi har i landet vårt, i Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand og Oslo, som hadde konferanse i midten av mars, og som tok opp nettopp disse tingene. De sier at de ønsker å se nærmere på det som er lagt til grunn for bl.a. Jernbaneverkets utredning om et fremtidig IC-triangel rundt Oslo og et høyhastighetsnett mellom de største byene i Sør-Norge, og de ønsker å bringe dette inn for Brennpunkt, bl.a. De sier at de gjerne vil ha intercitytriangelet, men understreker at det samtidig må bygges dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien, og at det blir stoppested i et fremtidig høyhastighetsnett som også er beregnet for gods- og underveistrafikk.

Jeg er noe overrasket over at statsråden ikke er mer ydmyk, og ikke er ute etter å finne gode og bedre løsninger, når de rapportene som foreligger, så tydelig faktisk viser at forsinkelsene er til stede og store.

Jeg kommer tilbake senere med en videre oppfølging.

Statsråd Marit Arnstad [10:27:13]: Jeg forstår at interpellanten ikke er særlig fornøyd med forklaringene når det gjelder rapporten, men jeg synes det er viktig å få korrigeret en rapport som åpenbart er misvisende. Det er viktig å få fram de fakta som ligger til grunn bak rapporten.

Det er en litt merkelig vurdering av begrepet «forsinkelse» – det må jeg si – når det blir regnet som forsinket hvis en starter forsinket, men slutter i rett tid. Det viktige for folk er jo at prosjektet er ferdig i rett tid. Det er en litt pussig gjennomgang av forsinkelser og forsinkede prosjekter, når en tar utgangspunkt i et handlingsprogram som ikke er vedtatt, og når en også velger å blande små og store prosjekter.

Når det gjelder de prosjektene som Stortinget tok stilling til i 2010 gjennom Nasjonal transportplan, er 80 pst. av dem iverksatt til riktig tid. Det betyr ikke at regjeringen er fornøyd med alt, for vi vil gjerne redusere antallet forsinkelser ytterligere. Vi synes det er viktig både at en får startet prosjektene i rett tid, at en får gjennomført dem raskt, at en får en sammenhengende utbygging, og at en også blir ferdig i rett tid. Så vi er hele tiden på leting etter tiltak som kan bidra til en forbedring på det området. Det har også vært en viktig del av det grunnlagsarbeidet som ligger forut for den nasjonale transportplanen som snart blir framlagt.

Så må jeg si at noen ganger er det en setning fra Peer Gynt som renner meg litt i hu: Om jeg hamrer eller hamres, ligefullt saa skal der jamres. For det er slik at en har en tendens til å si at når det blir for mye politikk, da skal fagetatene ta mer ansvar. Men så settes det spørsmålsteget ved om fagetatene er capable, og da skal det være alternative miljøer. I mitt innlegg prøvde jeg å synliggjøre at fagetatene bruker veldig mange alternative miljøer, men det er klart at det også er en kostnad knyttet til det. Og vi har jo nettopp fått omfattende kritikk fra opposisjonen for konsulentbruk i Statens vegvesen. Den konsulentbruken er i stor grad de uavhengige miljøene som representanten etterlyser i sin interpellasjon. Vi må, når vi diskuterer dette, kunne forvente en viss konsistens med hensyn til hva det er en egentlig vil.

Susanne Bratli (A) [10:30:16]: Representanten Schous premiss for denne interpellasjonen er jeg ikke bare usikker på om jeg deler – jeg er veldig sikker på at jeg ikke deler den. Men jeg er likevel glad for at vi får muligheten til å diskutere de problemstillingene hun tar opp. Jeg tror vi trygt kan si at samtlige partier i Stortinget er interessert i å få planlagte og vedtatte prosjekter gjennomført så raskt som mulig, og jeg er også overbevist om at det er forbedringspotensial å hente. Vi må hele tida tilstrebe å gjøre ting mer effektivt, samtidig som vi ivaretar hensynet til gode prosesser, en sikker og gjennomførbar planlegging og bygging av ulike prosjekter. Denne debatten grenser opp til den debatten vi hadde om mer effektive planprosesser for to dager siden. Regjeringas mål er å halvere dagens planleggingstid og mener at det er det realistisk å få til.

Så hvordan kan vi sikre framdrift på vedtatte prosjekter? Jeg mener statsråden svarte godt og forklarte godt det som også jeg mener er feilaktig premiss for denne interpellasjonen. At sju av ti vedtatte prosjekter er forsinket, er et premiss som Høyre og NHO gjør så godt de kan for å få festet som et begrep. Men saken er jo – som også statsråden sa – at åtte av ti prosjekter i denne fireårsperioden er under bygging eller får oppstart i år, og mange av disse får ikke senere ferdigstillelse enn planlagt. Det viktigste for pendleren eller næringslivslederen er ikke om spaden settes i jorda i november eller i januar, men når man faktisk kan reise eller frakte varene sine på banen eller veien. Hvis det er det samme tidspunktet hele tida, blir det tulle å diskutere oppstart. Det er ferdigstillelse og når man kan ta i bruk banen eller veien, som er det vesentlige. Jeg skjønner at våre politiske motstandere bruker sju av ti for å snakke ned regjeringas samferdselssatsing, men det gir ikke et riktigere bilde av den grunn.

Det å høre Høyre snakke om at løftene til regjeringspartiene i Nasjonal transportplan ikke er til å stole på, er merkelig. Det er merkelig å høre fra et parti som ikke var i nærheten av å innfri sine egne planer da de satt i regjering, når vi nå overoppfyller vår nasjonale transportplan. Jeg må få lov til å si at når interpellanten etterlyser en ydmyk statsråd, må jeg heller si at jeg hørte en konstruktiv statsråd i sitt svar som er opptatt av forbedring, og jeg spekulerer på om interpellanten og jeg faktisk hørte det samme svaret.

Interpellanten er opptatt av det hun kaller alternativ kompetanse. Med det forstår jeg kompetanse utenfor etatene. Den finnes flere miljøer utenfor Jernbaneverket og Vegvesenet som også innehar kompetanse som Samferdsels-Norge kan nytte seg av, både norske og utenlandske miljøer. Jeg er enig i at det kan være fornuftig å trekke veksler på den kompetansen de innehar.

Poenget er jo, som statsråden også har sagt, at det gjøres i dag. Et eksempel er utbygginga av E6 gjennom Gudbrandsdalen. Nylig ble det kjent at Norconsult er tildelt et stort oppdrag for Statens vegvesen med planlegging og prosjektering av E6 på strekningen Elstad–Frya.

Railconsult, som også interpellanten refererte til, har hatt ulike oppdrag for Jernbaneverket. Det er godt mulig at de burde hatt flere, men det er ikke slik at etatene ikke nyttiggjør seg den kompetansen som finnes utenfor egne rekker i dag. Dette er det noen – også folk i denne

salen – som med kritisk røst kaller kjøp av konsulenttjenester. Jeg har hørt representanter som er til stede i salen nå, være svært kritiske til at Vegvesenet eller Jernbaneverket, med alle sine ansatte, likevel kjøper ekstra hjelp og ekstern kompetanse. Det er jo nettopp det interpellanten etterspør.

Eksterne kompetansemiljøer brukes i dag. Spørsmålet er vel heller om vi skal ha enda mer av det. Jeg mener vi skal legge til rette for at miljøer med stor kompetanse på feltet skal kunne bidra. Med de ambisiøse planene denne regjeringa har for samferdselsutbygging, kommer vi nok ikke utenom at vi er nødt til å bruke den kompetansen som finnes for å få prosjektene klare. Men samtidig mener jeg også at vi i framtida skal ha robuste fagmiljøer i etatene som håndterer brorparten. Det handler om synergier, stordriftsfordeler og kompetanse, men også om økonomi.

Der jeg mener vi har en vei å gå – og som vi bør legge til rette for – er å få utenlandsk kompetanse inn. Vi begynner å se at utenlandske kompetansemiljøer synes Norge kan være et spennende land å bruke sin kompetanse i. Vi ser det på utbygging, der et østerriksk firma har en av tre entrepriser på vei- og banebygging langs Mjøsa. Jeg tror utenlandske miljøer hadde hatt noe å bidra med også i planleggings- og designfasen. Deutsche Bahn har gjort mye utredningsarbeid på jernbane, og deler av den kompetansen og kunnskapen de har, kan være verdifull i den storstilte jernbaneutbygginga vi står overfor.

Det viktigste vi kan gjøre, er å løfte fram framtidige prosjekter som framstår attraktive for utenlandske kompetansemiljøer å være med på, og vi må sørge for at etatene har en åpen holdning til å nyttiggjøre seg den kompetansen.

Men vi må fortsatt sørge for at etatene sjøl er kompetente og robuste. Det er også en verdi over år at man har den kompetansen også i egne rekker. Sammen med ekstern kompetanse, som kan være med på løfte dette fagmiljøet ytterligere, kan vi raskere få enda mer vei og bane for pengene.

Bård Hoksrud (FrP) [10:35:27]: Det er en viktig interpellasjon som interpellanten tar opp. Kanskje var det litt synd at den kom én dag før ny Nasjonal transportplan blir lagt fram. De fleste har kanskje tankene sine andre steder og på det som faktisk kommer i morgen.

Jeg må bare si at når jeg hører at statsråden forsøker seg på å snakke ned NHO-rapporten, på samme måte som hun prøver å snakke opp sin egen regjering når det gjelder syv av de ti prosjektene som er forsinket, og statsråden peker på at det er en del av disse som ikke er startet opp i henhold til tidsplanen, men at de blir gjennomført og ferdigstilt når de skal, da vet i hvert fall jeg at det finnes prosjekter hvor det står at det mangler lokale vedtak og det mangler planlegging. Men det de egentlig manglet, var penger til å komme i gang med planleggingen, og det er jo statsrådens og regjeringens ansvar å sørge for det. Dette gjelder bl.a. Dørdal–Rugtvedt i Bamble, hvor det faktisk står i rapporten at det er lokale vedtak og planleggingsmidler som mangler, men i realiteten manglet de penger til å komme i gang med planleggingen. Prosjektet skulle ha startet opp i 2013, og nå er det kanskje oppstart i 2014 – men kanskje

også i 2015. Så det er lenge etter det som faktisk ble vedtatt i forrige Nasjonal transportplan, hvor det ble vedtatt oppstart i 2013.

Statsråden skryter av og peker på at de to siste NTP-ene er oppfylt og sågar overoppfylt. De er oppfylt med 100,5 pst. Det er 0,5 pst. overoppfylling. Jeg synes det er riktig: Man skal si at ja, det stemmer. Regjeringen har oppfylt i kroner, men ikke i forhold til prosjekter som skulle ha vært gjennomført, ikke i forhold til den kostnadsveksten som har vært både når det gjelder drift og vedlikehold og andre områder. Da har man ikke oppfylt. Det er bare å gå ut og se på hva som faktisk er gjennomført i forhold til det man lovet skulle bli gjennomført.

Så var statsråden opptatt av dette med konsulenter, og at det i hvert fall i Statens vegvesen kunne se ut som det hadde vært på grensen til konsulentfest. Fra 2010 til 2012 økte konsulentutgiftene fra 1,5 mrd. kr til 2,4 mrd. kr. Det er en økning på 900 mill. kr på to år. I tillegg har Statens vegvesen ansatt over 200 mennesker hvert år siden 2008, og det kulminerte i 2012 med at man ansatte 380 mennesker internt i egen organisasjon utover dem som gikk ut av arbeidslivet. Det viser at det både er ansatt en masse mennesker i etatene, og at man samtidig har brukt masse penger på konsulenter. Nå gleder jeg meg snart til å se det i realiteten i form av nye og skikkelige veier og jernbaner. Der går det fortsatt veldig sent – 15 km firefelts motorvei i 2013 og 19 km med midtdekkere er ikke veldig mye å rope hurra for med tanke på hvor mange mennesker man nå har ansatt for å følge opp dette.

Statsråden sier også at i 2010 ble 80 pst. av prosjektene startet og gjennomført i henhold til fremdriftsplanen. Det er bra det, men det betyr at ett av fem prosjekter faktisk ikke er i henhold til den planen som regjeringen selv har lagt. Så jeg tror vi har mye å hente ved å se på hvordan vi effektiviserer både planlegging og planleggingstid. Der blir det spennende å se hva regjeringen kommer med i morgen, om de når ambisjonen om å halvere planleggingstiden. Det kan det bli veldig spennende å se når NTP-en blir lagt fram i morgen, for statsråden har lovet at da kommer alle forslagene til hvordan man skal kutte i planleggingstid.

Jeg synes også det er spennende å se hvordan man kan bruke private på en bedre måte. Jeg tror det er mye i det interpellanten har tatt opp som vi bør se nærmere på, og om vi kan få gjort enda mer for de pengene vi har til rådighet. For Fremskrittspartiet er det viktig å bruke de pengene vi har, på en mest mulig effektiv og rasjonell måte, slik at vi får mest mulig vei og jernbane for de pengene vi bruker. Da må vi ta i bruk nye metoder, som gjør at vi ikke holder på med klattvis og delt utbygging, men bygger skikkelig – store prosjekter. Vi vet at å planlegge 70 km tar nesten like lang tid som å planlegge 6 km, så det er mye å hente og et stort potensial i en ny, mer effektiv og rasjonell planlegging.

Øyvind Halleraker (H) [10:40:56]: Det er en viktig debatt som tas opp i dag. Den bør interessere alle, på både opposisjonens og posisjonens side, og den interesserer også der ute. Det ser vi bl.a. i avisene i dag.

Vi har fått én innrømmelse iallfall fra talerstolen i dag. Selv om man er uenig i Analyse & Strategis rapport for NHO, sies det iallfall at 20 pst. av prosjektene er forsinket. Åtte av ti er i rute, men 20 pst. er forsinket. Det er den nye opplysningen herfra i dag.

Dette dreier seg om måten vi planlegger på, og måten vi bygger på. De planleggingsrutiner og de formaliteter vi anvender, er antakelig gått ut på dato. Vi vet at det er et arbeid på gang med dette, vi vet at forrige samferdselsminister satte i gang et arbeid for å komme ned i planleggingstid, og det er vi i Høyre glad for. Vi har ment at det må være mulig å halvere planleggingstiden. Hele KVVU- og KS1-regimet må reformeres.

Så har jeg lyst til å peke på måten vi gjør det på. Det som er litt pussig, er at denne og forrige regjering hadde i sine dokumenter for hvordan de ville styre landet, en målsetting om å ta i bruk prosjektfinansiering. Da snakker vi altså om reell prosjektfinansiering, prosjektfinansiering slik vi husker det fra realiseringen av Gardermoen flyplass. Vi hilser det velkommen i Høyre, vi kan til og med tenke oss at private kunne drive slike prosjektselskaper. Vi tror det kunne gi en ytterligere stimulans til å få prosjektene raskere ferdig og til å fremme mer innovasjon i prosjektene. Så den modellen som OSL er bygd etter, burde man absolutt ta i bruk. Det pussige er at mange med bakgrunn i rød-grønn politikk her i salen, politikere som har forlatt Stortinget, nå tar til orde for det, men de får altså ikke gjennomslag hos dem i egne partier som er tilbake her. Det er litt oppsiktsvekkende. I tillegg vet vi at etatene til regjeringen tar til orde for akkurat det samme. Jernbaneverket har nylig sagt at Alnabruterminalen bør bygges ut som et OPS-prosjekt.

To ord om Jernbaneverkets handlingsprogram, siden det ble trukket inn i debatten: Jernbaneverket hevder at kun 20 pst. av handlingsprogrammet er innfridd etter fire år. Problemet med dette er at det gjelder nødvendig vedlikehold etter den handlingsplanen som var lagt opp, og det begynner å bli kritisk, sier våre kilder i Jernbaneverket. Mangel på vedlikehold rammer både kvalitet, oppeid og kompetansemiljøene som stiller med dette. Pengene har rett og slett gått til andre formål på bekostning av vedlikeholdet.

Jeg har til slutt lyst til å fokusere på det siste temaet som tas opp i denne interpellasjonen, nemlig vilkårene for uavhengig kompetanse innenfor transportsektoren. Her er innovasjon og nytenking stikkord. En fornuftig statsadministrasjon ville la nye ideer, innovasjon og nyskaping få utvikle seg og blomstre. Ikke et vondt ord sagt om Oljedirektoratet, men den fantastiske innovasjon og nyskaping vi har sett på offshore-siden, olje og gass, som har brakt oss helt i verdenstoppen på mange områder, er ikke skapt i Oljedirektoratet. Den er skapt hos de private aktørene som har et incitament for å få dette til. I dag opplever private aktører faktisk at de blir hilst velkomne med sine ideer, men de blir også parkert på siden: ikke forvent at dere får noen form for enerett til dette. Det er ikke egnet til å skape innovasjon og få løst tingene på smartere måter i framtiden.

Ingjerd Schou (H) [10:45:57]: Det er nettopp det som går fram av denne avslutningen til Halleraker om å være

åpen for både innovasjon og andre fagmiljøer, som jeg tror lå til grunn da økonomen fra Econ Pöyry etter konferansen som var i regi av alle næringsforeningene 14. mars i år, sa:

«Min interesse for Haukeli-alternativet våknet fordi både Deutsche Bahn og Jernbaneverket hadde dette alternativet med i sine utredninger, men de to utredningene kom frem til diametralt forskjellig resultat. Begge kunne umulig ha rett.

I en analyse av tallmaterialet ble det ganske klart at det var relativt lett å komme frem til resultater som støttet opp under Deutsche Bahns analyse, og ditto vanskelig å komme frem til resultater som støttet opp under Jernbaneverkets analyse.»

Under den samme konferansen uttalte representanten Langeland at han opplevde så mange manipuleringer fra Jernbaneverket i denne saken at han ville be Brennpunkt i NRK om å se nærmere på dette.

Jeg skal ikke ta stilling til hvorvidt den ene eller den andre har rett tallmateriale. Men det understreker den hverdagen som næringsforeninger, kommuner, regioner og fylkeskommuner opplever landet rundt når større prosjekter skal planlegges. Det burde vært unødvendig å måtte kalle på alternativ kompetanse for å få koblet på østre linje til en ny Follo-bane i 2013, da man ikke klarte å koble på skinnene på toget. Det har kommet til forlik og enighet, ja vel, men det var ikke Jernbaneverket som sto først, eller som dro, eller som sa: Oi sann, her har vi glemt å sikre at vi skal få en moderne jernbane for fremtiden i 2013, slik at vi sikrer at 60 000 innbyggere med til-og-fra-pendling til østlandsområdet og hovedstaden blir koblet på en ny jernbane. Det samme har vi i Oppegård kommune. Vi behøver ikke å gå lenger enn til Lysaker–Sandvika, som kunne vært bygd mer helhetlig, og dermed kunne en spart vel 2 mrd. kr. Vi har de samme diskusjonene i Ålesund-området. Nå er veien godt i gang, og både vei og jernbane langs Mjøsa. Jeg gleder meg stort over det, men både miljøene rundt og alternativ kompetanse påviste andre traseer, som man opplevde ble avvist, og som det ble trukket på skuldrene av. Det blir sågar sagt at man ikke kjenner til det når alternative miljøer kom med rapporter som synliggjør noe annet når det gjelder løsninger for å bygge intercitytrasselet, eller Haukeli-veien, som jeg nå omtalte.

Jeg tror det er viktig at vi lærer av oljeindustrien, og at vi i langt større grad er rausere, ydmyke og inkluderer de som er uenig. Der ligger også muligheten til fortreffelig å kunne argumentere fram det som er løsninger fra statlige institusjoner, eventuelt justere dem, slik at vi får gode løsninger for landet.

Statsråd Marit Arnstad [10:49:11]: Et interessant punkt i debatten er bruken av private, og det er flere av talerne i dag som har vært opptatt av det. Jeg synes det er viktig å understreke at det gjør en jo i stor grad i dag. Både Jernbaneverket og Statens vegvesen har i stadig større grad utviklet seg til rene byggherreorganisasjoner. Vi

vet alle sammen at det i dag er private entreprenører som bygger vegene, som bygger banene, og det er både norske og utenlandske. Som byggherreorganisasjoner er det viktig at Statens vegvesen og Jernbaneverket stadig blir profesjonalisert. Men det er også viktig at det stadig kommer sterkere signaler fra de private entreprenørene om at de opplever det norske markedet som spennende, med stadig nye oppgaver og større oppgaver, altså større ambisjoner. Det er interessant, og det er viktig.

Det er også i stor grad private fagmiljø som gir faglige råd til Jernbaneverket og Statens vegvesen underveis. Jeg prøvde i mitt innlegg å nevne noen av dem. For Jernbaneverket er det slik at i forhold til intercity ble det benyttet ekstern fagkompetanse knyttet til både Norconsult, Cowi, Asplan Viak, Railconsult, Atkins og Vectura. I 2012 var de viktigste uavhengige fagmiljøene som Statens vegvesen brukte, Norconsult, Rambøll, Multiconsult og Steria – for å nevne noen. Det betyr at transportetatene henter inn de nødvendige, uavhengige og private faglige råd som de trenger underveis i prosessen. Men det er klart at det også er en avveining fordi det er ressurskrevende. Det er ressurskrevende, og det betyr at du må avveie det i forhold til hvordan en i etatene velger å bruke ressursene. Det synes jeg nok kanskje Statens vegvesens erfaring fra i fjor når det gjaldt bruk av konsulentfirmaer, er et eksempel på. Du må avveie i hvor stor grad du skal ta i bruk også den type uavhengige miljøer.

Så har jeg lyst til å si noe til slutt omkring planlegging. Det sa jeg ikke så mye om i innlegget mitt, men det ble tatt opp underveis her. Jeg synes det er viktig. Det er viktig at en her klarer å få redusert planleggingstiden. Det var en omtale av det knyttet til budsjettproposisjonen fra Samferdselsdepartementet i fjor høst, og det som der ble sagt, er også det som en vil bygge videre på når det gjelder Nasjonal transportplan, som blir framlagt om ikke så lenge. Det var også et viktig tema og en viktig debatt om det som representanten Sortevik tok opp i sin interpellasjon for noen dager siden. Det å få redusert planleggingstiden, det å få økt effektiviseringsarbeidet, er særlig viktig, og konkrete tiltak om det vil vi komme tilbake til i Nasjonal transportplan.

Presidenten: Dermed er debatten i sak nr. 1 avsluttet.

Sak nr. 2 [10:52:26]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.