



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 20 · 28. november
Sesjonen 2017–2018

Møte tirsdag den 28. november 2017 kl. 10

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 20):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (Innst. 32 L (2017–2018), jf. Prop. 152 L (2016–2017))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (samkøyring mv.) (Innst. 33 L (2017–2018), jf. Prop. 155 L (2016–2017))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland (Innst. 34 S (2017–2018), jf. Prop. 164 S (2016–2017))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av fv. 33 på strekningene Skardtjernet–Tonsvatnet og Bjørgokrysset–Nedre Øydgarden i Oppland (Innst. 35 S (2017–2018), jf. Prop. 171 S (2016–2017))
5. Interpellasjon fra representanten Jan Bøhler til innvandrings- og integreringsministeren:

«Vi får stadig alvorlige advarsler fra politiet og vitnesbyrd fra jenter og gutter som rammes, om at sosial kontroll og fysisk og psykisk æresvold er utbredt i en del miljøer i Norge. Vi ser gjentatte tilfeller av trusler, tvang, trakassering, kidnapping og grove voldshandlinger som endog kan ha døden til følge. I Norge har vi satt inn tiltak mot noen typer æresvold, som tvangsekteskap og kjønnslemlestelse. Men vi har i liten grad tatt tak i de bakenforliggende årsakene – som manglende aksept av kvinners frihet og likestilling i disse miljøene og hvordan de styrer kvinners liv ved å balansere på grensen mellom tvangsekteskap og arrangerte ekteskap med stor grad av press. Denne styringen viser seg alt fra barndommen av, for eksempel ved at jenter ikke får delta på felles arenaer fordi de nektes omgang med gutter og menn utenfor egen familie. Hvilke tiltak mener regjeringen trengs for å ta mer grunnleggende grep mot sosial kontroll og æresvold i Norge?»
6. Referat

Presidenten: Representantene Ingalill Olsen, Per Olaf Lundteigen, Eirik Sivertsen, Willfred Nordlund og Marianne Marthinsen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra representanten Liv Signe Navarsete foreligger meddelelse om at den innvilgede permisjonen er trukket tilbake. Denne meddelelsen tas til etterretning.

Følgende innkalte vararepresentanter tar nå sete:

For Akershus fylke: Solveig Schytz

For Hordaland fylke: Hans Inge Myrvold

For Oslo: Per Espen Stoknes

Fra Statsministerens kontor foreligger følgende brev til Stortinget datert 24. november 2017:

«Bestyrelse av Kunnskapsdepartementet

Fra og med 27. november 2017 gjeninnsettes statsråd Torbjørn Røe Isaksen i bestyrelsen av Kunnskapsdepartementet.»

Presidenten foreslår at det refererte brevet vedlegges protokollen. – Det anses vedtatt.

Det tidligere medlem av regjeringen, Henrik Asheim, har igjen tatt sete som representant.

Fra Høyres stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon for representanten Mudassar Kapur i dagene 29.–30. november for å delta på studiereise i Europarådets parlamentariske forsamling til Strasbourg.

Denne søknaden foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Vararepresentanten, Astrid Nøklebye Heiberg, foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden. – Det anses vedtatt.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen overbrakte 14 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Hans Fredrik Grøvan vil fremsette et representantforslag.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:02:55]: På vegne av representantene Olaug V. Bollestad, Geir Jørgen Bekkevold og meg selv har jeg gleden av å fremme et forslag om tryggere og sikrere veitrafikk ved bruk av alkohol.

Presidenten: Representanten Freddy André Øvstegård vil fremsette et representantforslag.

Freddy André Øvstegård (SV) [10:03:20]: Jeg har gleden av å sette fram et representantforslag på vegne av Kari Elisabeth Kaski, Mona Lill Fagerås, Solfrid Lerbekk og meg selv om kamp mot seksuell trakassering.

Presidenten: Representanten Tellef Inge Mørland vil fremsette et representantforslag.

Tellef Inge Mørland (A) [10:03:45]: På vegne av Ingvild Kjerkol, Tuva Moflag, Elise Bjørnebekk-Waagen, Tore Hagebakken og meg selv har jeg gleden av å legge fram et representantforslag om en ny overdosestrategi.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:04:06]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy (Innst. 32 L (2017–2018), jf. Prop. 152 L (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Jon Gunnes (V) [10:05:03] (ordfører for saken): Å få vedtatt en lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy er viktig. Stortinget vedtar loven på riktig tidspunkt og med de riktige begrensningene, for ikke å utfordre trafikksikkerheten og for at personvernet skal bli ivaretatt. Komiteen har gitt en tilråding som blir fremmet av en samlet komité. Som saksordfører takker jeg komiteens øvrige medlemmer for samarbeidet.

Lovforslaget er et ønske om å fremme utvikling og utbredelse av ny teknologi i transportsektoren. Selvkjørende kjøretøy eksisterer i hele verden, og mange land har vedtatt lover og regler for videre utprøving og innføring. Norge har forpliktet seg gjennom Amsterdamerklæringen, som fastsetter felles mål, og som jobber for et europeisk rammeverk for automatiske kjøretøy og for å legge til rette for utprøving av disse. I dag hindres utprøvingen utenfor lukkede testarenaer hovedsakelig av begrensninger i vegtrafikkloven. I tillegg er også regler i yrkestransportregelverket og personopplysningsregelverket til hinder for utprøving.

Definisjonen av selvkjørende kjøretøy er viktig, og kanskje også ordbruken. Jeg har allerede brukt ordet selvkjørende og automatisk, og mange omtaler denne teknologiske nyvinningen som førerløs og autonom. Noen vil kanskje påstå at den er tankeløs, men det er akkurat dette loven hjelper til med å unngå. I dette forslaget er definisjonen av selvkjørende kjøretøy omfattet av kjøretøy der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet. Det kan også være et kjøretøy som er konstruert for å kjøre uten fører, altså svært framtidstrettet.

Lovens bestemmelser ønsker å påpeke at man må ha lovlig tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy. Det er viktig at sikkerheten er ivaretatt av den som har fått tillatelsen. Denne plikter å ta vare på og gi fra seg alle lagrede opplysninger ved uhell.

Lovforslaget har vært på en omfattende høringsrunde, og man registrerer at det generelt er bred støtte blant høringsinstansene for et lovforslag om tilrettelegging for utprøving med selvkjørende kjøretøy.

Departementet har tilpasset lovforslaget etter at svarene er kommet inn. Dette har helt klart gjort lovfor-

slaget bedre tilpasset de utfordringene som kan oppstå. Men jeg vil bemerke at dette er lover som regulerer en utprøving. Utprøvingen skal ta hensyn til sikkerheten, samtidig som utprøvingen er et forsknings- og utviklingsarbeid.

Selvkjørende kjøretøy kan føre til bedre trafikksikkerhet, en effektiv trafikkavvikling, bedre mobilitet og store miljøforbedringer. Da er det viktig å komme i gang med utprøving i den trafikken de skal operere i. Jeg tror selvkjørende kjøretøy raskt vil supplere dagens transporttilbud på en meget positiv måte, men vi må være klar over at vi kan stå overfor store utfordringer. Dagens person- og varetransport, som i dag er avhengig av yrkessjåfører, kan bli utfordret. Disse forholdene antas i liten grad å bli berørt av en lov om utprøving, men blir viktigere i et mer langsiktig arbeid med permanent regulering.

Øystein Langholm Hansen (A) [10:09:21]: Arbeiderpartiet er teknologioptimister, og vi mener at det nå er på tide å få en lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Loven, som er omforent i komiteen, mener vi tar høyde for de utfordringene vi ser i en fase der overgangen til slike kjøretøy sannsynligvis vil skje i et hurtigere tempo enn vi ser for oss. Slik er det med teknologisprang av et slikt omfang.

Det er viktig at en slik overgang tar høyde for at teknologien ikke er fullt utviklet, og at en forebygger negative hendelser så godt som mulig. Det mener vi at denne loven gjør, men vi mener at tilsynsmyndigheten må følge nøye med på de utprøvingene som blir gjort. Dette teknologispranget må ikke få utvikle seg i feil retning.

Loven tar også høyde for å sikre personvernet, noe som er veldig viktig i en verden der informasjon flyter fritt. Vi er opptatt av at den enkelte må kunne føle seg trygg på at informasjon ikke kommer på avveier eller blir brukt til feil formål. Arbeiderpartiet mener at Stortinget skal stemme for denne loven.

Helge Orten (H) [10:10:57] (komiteens leder): La meg først få takke både saksordføreren og komiteen for en rask og god behandling av dette lovforslaget. Det er mange som står klare med nye og spennende konsepter som de ønsker å få testet ut, og jeg er glad for at vi har en samlet komité som stiller seg bak lovforslaget.

Det er første gang vi vedtar en slik lov i Norge og legger til rette for selvkjørende kjøretøy. Slik sett er det en historisk dag. Samtidig skal vi ha respekt for at dette er nybrottsarbeid, og at det i første omgang er en lov som legger til rette for utprøving av forskjellige løsninger og teknologier for selvkjørende kjøretøy. Bedre og mer tilgjengelig sensorteknologi, muligheten til å håndtere store datamengder og muligheten til å kommunisere med omgivelsene og andre kjøretøy er avgjørende for

framveksten av autonome løsninger. Jeg er overbevist om at selvkjørende kjøretøy vil være en betydelig del av vår hverdag i løpet av få år. De løsningene vi nå skal prøve ut, vil legge grunnlaget for neste generasjon teknologiske løsninger og bidra til økt trafikksikkerhet, bedre mobilitet og mer miljøvennlige løsninger.

Ny teknologi gir nye muligheter, samtidig som det gir oss nye utfordringer. Vi har stort sett vært vant til at kjøretøy har én sjåfør. I dag er det tradisjonelle føreransvaret en viktig premiss i veitrafikkloven, noe som begrenser både bruk og utprøving av selvkjørende kjøretøy. Også regler knyttet til yrkestransport og personopplysninger kan begrense muligheten for utprøving. Istedenfor å starte med en omfattende tilpasning av eksisterende lovverk gir dette lovforslaget hjemmel for å gjøre unntak fra de nevnte lovene, nettopp for å få testet ut dette i praksis før det blir gjort omfattende lovendringer. Dette er en god tilnærming, som vil gi oss verdifull informasjon til det videre arbeidet.

Jeg tror grensesnittet mellom bil- og kollektivtransport vil endre seg. Kollektivselskapene vil med autonome kjøretøy kunne tilby mer tilpassede løsninger, der vi f.eks. blir hentet hjemme av en selvkjørende minibuss som tar oss – og kanskje noen flere – til nærmeste kollektivknutepunkt eller direkte dit vi skal. Transportløsningene blir i større grad tilpasset den enkeltes behov.

Jeg var selv en tur i Kongsberg tidligere i november og fikk en orientering om et prosjekt med selvkjørende minibuss. De har klart å teste ut teknologien i ordinær trafikk på en prøvestrekning mellom et av de sentrale næringsområdene og kollektivknutepunktet i byen, både på sommer- og vinterføre. Så snart loven er på plass, regner jeg med at søknaden blir sendt, og det skal bli spennende å følge både dette og andre interessante prosjekter.

Det er god grunn til å ha store forventninger til hva selvkjørende kjøretøy kan bety for utviklingen av kollektivtransporten. På samme måte vil dette etter hvert også ha stor betydning for privatbilismen. Det kan tenkes at vi på et eller annet tidspunkt ikke lenger får være sjåfør i egen bil, enten vi liker det eller ikke. Datateknologien blir rett og slett bedre enn oss. Tatt i betraktning at bortimot 90 pst. av alle trafikkulykker skyldes menneskelig feil, blir det spennende å se hva dette vil bety for trafikksikkerheten. Kanskje kan denne teknologien bidra til å ta oss enda et steg nærmere nullvisjonen om skadde og drepte i trafikken.

Samtidig er det viktig å få kartlagt utfordringene med ny teknologi. Det blir samlet mye informasjon om folks reise-mønster som også kan brukes til andre formål. Vern om personopplysninger er derfor et viktig hensyn og et viktig tema i utprøvingen av autonome løsninger.

Det er alltid interessant å se hvordan ny teknologi blir mottatt. For mange vil nok selvkjørende biler og

kjøretøy være noe skremmende, mens det for andre er spennende og interessant. Uansett – autonomi i en eller annen form er en del av framtidens teknologi og en del av vår nye hverdag.

Regjeringa tar med dette lovforslaget grep for å få testet ut teknologien i reelle omgivelser. Det vil gi oss nyttig erfaring som er viktig for å utvikle gode og kunderettede løsninger, og som samtidig gir oss verdifull informasjon i tilpasningen av det framtidige lovverket. Jeg er spent på fortsettelsen og håper det kommer mange gode søknader på nyåret, når loven trer i kraft.

Morten Stordalen (FrP) [10:15:24]: Dette er en historisk dag. Også jeg vil takke saksordføreren – og komiteen – for godt samarbeid.

Det har i mange år vært snakket om framtidssvisjonene, når bilene kan kjøre selv. Det har vært snakket om alle mulighetene som ligger langt der framme, men det har altså aldri vært vedtatt noen lov om å kunne utprøve dette med selvkjørende kjøretøy. Vi vet at teknologien finnes. Det er mange bilprodusenter som har vist fram sine kjøretøy. De eksisterer til dels i dag. Vi har også sett at nå vil det, også i Europa, lanseres kommende modeller av biler uten ratt. Det vil være nært forestående.

Da er det bra at vi har en framoverlent regjering, som legger til rette for ny teknologi. For Fremskrittspartiet er det viktig å legge til rette for moderne og tidsriktig teknologi. Det betyr ikke at man ikke skal kunne kjøre selv, men det betyr at man har andre muligheter – for dem som ønsker det. Det er ingen tvil om at denne teknologien er spennende og interessant for dem som ikke kan kjøre med den vanlige kollektivtransporten, men kanskje kan være med på samkjøring – det kan være små busser, det kan være vanlige biler, man kan gjøre noe annet.

Dette kan også skape nye markeder for norske bedrifter. Vi vet at i Norge er det store teknologimiljøer som er framoverlente og ligger langt framme, i verdensklasse. Det vil kanskje være det mest interessante, ikke bare den trafikkmessige avviklingen.

Det er slik, som også komiteen sier, at det også kan føre til bedre trafikksikkerhet. Vi vet at i de fleste tilfeller er det førerfeil og menneskelig svikt som fører til trafikkulykker.

Dette er spennende, nettopp fordi det gir et godt supplement, det kan øke trafikksikkerheten, og det kan skape nye næringer. Jeg gleder meg til fortsettelsen, når vi etter hvert kommer til å se at dette blir implementert og blir fast. Vi får håpe man lykkes i utprøvingen, og vi følger dette med spenning videre.

Arne Nævra (SV) [10:17:49]: Alle transportinteresserte mennesker med interesse for ny teknologi har fått med seg de selvkjørende farkostene av alle slag. De er

prototyper – eller andre- eller tredjegerasjonsutgaver – av biler, båter, fly uten fører. Utallige fagmiljøer over hele kloden har forsket på dette i flere år. At bilprodusenter som Ford er med, er kanskje ikke så underlig. Når de virkelige store aktørene, som vi ikke engang forbinder med transport, sånne som Google, er med og har kastet seg på bølgen, skjønner vi at det er alvor. De har faktisk jobbet med utvikling på dette feltet siden 2008. At aktører som Uber også er på gang, forteller oss at de kommersielle interessene presser på, og Uber har sin vinkling på dette.

Det er et stykke fram til vi er helt ved det ferdige kjøretøyet i full drift i en hvilken som helst by, men utviklingen går utrolig fort. Man deler nå graden av automatisering, eller autonomi, inn i fem grader, der fem er fullstendig førerløst og ferdigtestet. I dag er det knapt noen bilmerker i handelen som er på mer enn nivå to eller tre. Ford sier at de har et kommersielt produkt på nivå fem i 2021, og det er ikke lenge til.

Norge, da? Stort sett de fleste av oss kjenner til Yara og Kongsberg Gruppens autonome containerskip, «Yara Birkeland», som skal settes inn i full drift mellom Porsgrunn, Brevik og Larvik i 2021. Nye prosjekter er på bedingen. På autonome båter er vi faktisk verdensledende.

Trafikkbildet og konkurransebildet for autonome biler er litt mer broket, for å si det sånn. Mange er som sagt i gang. Men hvordan ligger det an med autonome biler i Norge? Om ikke alle har fått det med seg, står altså Oslo på en ganske eksklusiv liste over 13 byer i Europa der det er gitt tillatelse til testing av selvkjørende kjøretøy. Det står å lese på en liste som er utgitt og publisert av Bloomberg Philanthropies og Aspen Institute. Det ble også nevnt fra representanten Orten her at Kongsberg Gruppen er i startgropen. Det skulle bare mangle for teknologibyen Kongsberg at de ikke har planer. De er sentrale også på mange andre felt, innen navigering, geoposisjonering osv. På toppen av det hele skal det i 2018 testes ut autonome kjøretøy under vinterforhold på E8 i Nord-Norge, melder Samferdselsdepartementet.

Det er åpenbart at situasjonen er mer enn moden for å få lover og regler på plass for å teste disse kjøretøyene. Det er like åpenbart at det er en god del juridiske, praktiske og økonomiske aspekter som da må vurderes. Det er nettopp dette som nå er gjort, og SV står bak innholdet i lovforslaget. Vi ble beroliget av relativt få negative innspill under høringsrunden og av at forslaget har blitt endret i henhold til de mest tungtveiende innspillene i høringen.

For å innhente bedre og mer erfaringsmateriale er det hensiktsmessig i første omgang å regulere utprøving av selvkjørende kjøretøy i en særlig tilpasset lov med tilhørende forskrifter. Så må man åpenbart komme tilba-

ke til ny lov og nye forskrifter når den praktiske og kommersielle hverdagen for dette står for døra.

I både denne saken og saken om samkjøring, som vi skal få senere i dag, vil jeg utfordre statsråden til å si litt om hvordan han vil sikre at den nye teknologien og de nye lovene kan sikre at en av de viktigste hensiktene, å få trafikken og utslippene ned, faktisk vil nås – og ikke igjen føre til mer trafikk, dersom mer veiplass blir tilgjengelig. Det er i alle fall en bekymring som vi har. Vi må passe på den utviklingen, at den går i rett retning, en retning som er samfunnsøkonomisk nyttbar og ikke minst miljømessig riktig.

SV ønsker testing og utprøving av disse autonome kjøretøyene, men all automatisk teknologi er ikke automatisk positiv og rett fram. Det er prinsipielle spørsmål vi må vurdere underveis. Det betyr at vi må ikke ha «autonome politikere», vi må ha politikere som følger med på denne utviklingen underveis.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:22:58]: Denne saken illustrerer svært godt hvilke muligheter vi står overfor i tiden som kommer. Sjelden har ord som modernisering og fornyelse av transportsektoren vært mer treffende. Nå ser vi starten på – eller jeg vil si vi står midt oppi – en utrolig spennende utvikling.

For å løse utfordringene bl.a. knyttet til trafikksikkerhet, kapasitet, miljø og klima må transportsystemet moderniseres. Vi går spennende tider i møte, der den teknologiske utviklingen vil bidra til en positiv fornyelse. Moderniseringen drives ikke først og fremst av politikere, men av teknologiske drivkrefter og folks ønske om nye løsninger. Autonome kjøretøy og ITS vil være viktige faktorer i moderniseringsprosessene. Systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i veisektoren kan påvirke adferd og forbedre transportløsningene betraktelig. Nye teknologiske løsninger vil gi bedre framkommelighet og ikke minst øke trafikksikkerheten. Ikke minst vil teknologien bidra til lavere utslipp.

Vi må selvsagt ta inn over oss at også i framtiden vil folk reise mye, enten det er med bil eller kollektivt. Bilen vil også i framtiden være et viktig transportmiddel, men teknologien jobber for oss i arbeidet med å få ned utslippene.

For Kristelig Folkeparti er det viktig å bidra til at vi politisk møter utviklingen offensivt og med et optimistisk syn på hva teknologien kan gi av muligheter. Staten og offentlige myndigheter skal være en pådriver i arbeidet med å modernisere transportsystemet ved hjelp av teknologisk innovasjon og tidlig bruk av nye løsninger. Man må bl.a. sørge for tilpasning, for oppdatering av regelverk og ny, relevant lovgivning. Derfor er det positivt at regjeringen nå legger til rette for utprøving av

selvkjørende kjøretøy. Gjennom lovforslaget legges det til rette for utvikling og utbredelse av ny teknologi i transportsektoren.

Selvsagt er vi bare helt i starten av utviklingen av autonome kjøretøy, men lovreguleringen er nødvendig. Selvkjørende kjøretøy eksisterer i hele verden, og mange land har allerede vedtatt lover og regler for videre utprøving og innføring. Nå legges det til rette for utprøving også i Norge. Det er bra. Dette støtter Kristelig Folkeparti.

Jeg registrerer at både sikkerhetsaspektet og personvern hensyn er ivaretatt i lovforslaget, slik som vi vurderer det. Det er viktig. I tiden som kommer, vil nok dette være helt sentrale problemstillinger.

Kristelig Folkeparti støtter proposisjonen og vil bidra til å legge til rette for at ny teknologi skal tas i bruk i tiden framover i Norge.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:26:08]: Mobilitet er noe vi ønsker i samfunnet. For vi skal så mange steder. Vi skal på jobb, skole, fritidsaktiviteter, ferie og kulturtilbud. Det å løse dette på enklest og best mulig måte med tanke på både tid, kostnad og miljø er en av de viktigste oppgavene vi har som samfunn. Det å redusere reisetiden og øke fleksibiliteten og forutsigbarheten er viktig.

I et mangfoldig samfunn trenger vi også mangfoldige løsninger. Det å bidra til at man kan bruke teknologi i større grad både til å gi informasjon til de reisende og sjåførene og også til å sørge for at kjøretøyene bruker teknologien til å bli mer selvhjulpne, er en viktig del av jobben.

Derfor legger vi fram lovforslaget og er glad for at Stortinget nå får vedtatt det, noe som gjør at det blir mulig å teste ut teknologi i enda større grad. Jeg mener det er et godt lovverk som Stortinget nå vedtar. Det gir oss handlingsrom til å kunne følge utviklingen og sørger for at vi kan teste ut kjøretøyene på norske veier og utvide fullmakten etter hvert som teknologien blir mer avansert og bevist. Det er bra, både fordi det kan bidra til en enda bedre framtid for landets reisende og verdens reisende, og fordi vi ser for oss at det vil kunne skape enda flere arbeidsplasser gjennom teknologiutvikling og ved at vi utvider transporttilbudet som samfunnet får tilgang til.

Derfor synes jeg det er viktig at vi, når Norge gjør denne jobben, primært ser på hvordan vi kan bedre kollektivtilbudet. Når vi har vært i USA og møtt ulike aktører der, ser de ofte for seg at folk skal eie sine egne selvkjørende biler og bruke dem i privat virksomhet, som i dag, der bilen skal kunne dekke alle familiens transportbehov. Det vil i så fall medføre veldig mye tomkjøring av biler. Det er ikke med på å skape mindre trafikk eller min-

dre kø i byene. Derfor lager vi nå et lovverk der det er kollektivbransjen i Norge som omfavner lovene. Hvis vi kan sørge for at Ruter, Kolumbus, Tide og de andre kollektivselskapene ser på hvordan de til å begynne med kan supplere dagens kollektivtilbud ved å bruke f.eks. små selvkjørende busser, betyr det at flere av oss vil kunne endre atferd og få en bedre reisehverdag – ikke en dårligere. Det betyr at vi får tilgang til bedre transport til en lavere pris enn om vi måtte kjøpt vår egen bil med den samme teknologien. Det synes jeg er spennende.

Jeg tror også at dette vil løse mange av miljøutfordringene – ikke alene, men jeg har foreløpig ikke hørt om et eneste autonomt kjøretøy som er planlagt å gå på verken bensin eller diesel. De er i stor grad med på å bidra til overgangen til batteri og elektrisitet. Hvis vi får den utviklingen som en del i bransjen spår, at vi fra 2020, kanskje 2025, stort sett har batteribiler som dekker de transportbehovene folk har – la oss si det skjer fra 2025 – da viser prognosene at vi vil ha innfridd klimaavtalen i Paris når det gjelder transport, med mer enn forpliktelsene er, uten nye avgifter eller restriksjoner på kjøretøy. Det gleder meg stort.

Det siste året har jeg besøkt Google, Chrysler, GM, Ford, Daimler, BMW og mange andre i både USA og Europa for å se på hva som skjer. Det er ingen tvil om at det skjer et løft, mer enn bare festtaler, ved at bilprodusenter og teknologileverandører dedikerer ingeniører og kapital til faktisk å gjøre noe med dette. Det er ikke første gang en har diskutert mulighetene for selvkjørende biler. GM hadde en reklamefilm fra 60-tallet som viste en sånn bil. Problemet var bare at det ikke var noen infrastruktur rundt som ville støtte opp om det.

Derfor er det også bra at Norge er langt framme når det gjelder digital infrastruktur, at ekombransjen investerer rekordmye, og at fiberdekningen og mobildekningen er blant den beste i verden. Det vil støtte opp om det å kunne ha autonome kjøretøy, men det betyr også at vi politisk må bidra til at utviklingen går videre.

Jeg tror at det på arbeidsplassiden er noen som føler frykt for at bussjåføryrket skal forsvinne. Jeg tror ikke vi kommer dit. Det vil fortsatt være en forskjell på hvilken type kjøretøy folk tar, om kjøretøyet går veldig fort eller sakte, og om folk har behov for personlig assistanse eller ikke. Det vi ser, er at teknologi kan skape arbeidsplasser som vi i dag ikke helt ser kan eksistere. Nå utvikles det batterifly, og Norge har sagt vi skal kjøpe et av de første, og får det levert allerede neste år. Avinor jobber med å utvikle autonome brøytebiler sammen med en produsent på Gjøvik og i Kongsberg. Vi holder på å utvikle fjernstyrte tårn for å kunne utvide åpningstiden på flyplasser i distriktene, og det utvikles autonome skip. Det har allerede vært et testområde der det går skipsdroner i Trondheimsfjorden. Det viser potensialet, og vi ønsker

å være med på å bidra til at det også skjer i kjøretøysektoren, ved at vi kan teste det ut og skape et miljø i Norge.

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

Ingalill Olsen (A) [10:31:32]: I dag har vi til behandling et lovforslag om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Lovforslaget ser ut til å ha tatt høyde for de vesentligste eventualiteter, men dette er nybrottsarbeid og må følges nøye med på.

Det er ulike begreper som knyttes til dette: «selvkjørende», «autonome» eller «førerløse». Kanskje særlig det siste kan oppleves skremmende for mange mennesker.

Arbeiderpartiet er teknologioptimister og møter denne utviklingen med stor interesse, men også med en klar holdning om at forutsetningen er at dette skal gjøre tilbudet til mennesker tryggere og bedre.

Det er viktig å legge stor vekt på informasjon ut til befolkningen om hva førerløse kjøretøyer betyr i trafikkbildet, i den hensikt å øke kunnskapsnivået samtidig som man forsøker å skaffe verdifull erfaring.

For mange er det skremmende å tenke på at bilen eller bussen skal kjøre selv, kanskje helt uavhengig av føreren. Det er allerede mange automatiske funksjoner i moderne biler, som cruisekontroll og avstandsmåling til nærmeste bil, for å nevne noe.

Ulykkestallene kommer til å gå ned hvis man eliminerer menneskelige feil. Det er mulig, men det er lang vei dit. Mennesket er vant til at mennesket selv styrer maskinen og har kontroll, og vi vet at fremtiden innebærer endring. Vi er teknologioptimister, men vi må også ha en informert befolkning på dette området.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [10:33:27]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (samkjøring mv.) (Innst. 33 L (2017–2018), jf. Prop. 155 L (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Kirsti Leirtrø (A) [10:34:19] (ordfører for saken): Bakgrunnen for forslaget til lovendring i yrkestransportloven er å legge til rette for økt samkjøring – vi går fra førerløst til samkjøring, og om en stund blir det mest sannsynlig førerløs samkjøring – og dagens lovverk begrenser dette.

Vi ønsker å redusere antallet biler på veien, redusere utslippene og bedre framkommeligheten. Samtidig er det avgjørende at lovverket ikke gjør det mulig å konkurrere med drosjenæringen uten løyve. Endringen en samstemt komité foreslår i yrkestransportloven § 20, begrenser seg derfor til å gjelde personbil og til å gjelde et sammenfallende transportbehov.

Tilbakemeldingene i høringssvarene vedrørende vederlag gjør at vi ser det som mest hensiktsmessig at vi legger statens regulativ og den skattefrie satsen til grunn, med tillegg av eventuelle kostnader til bompenger og ferje. Det vil gjøre det enklere å kontrollere og enklere for dem som samkjører, å beregne.

Allikevel mener vi i mindretallet at høringssvaret fra politiet gir grunn til å vurdere hvordan man mer effektivt kan sørge for å avdekke ulovlig kjøring. Forslaget fra mindretallet er derfor at Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med en vurdering av hvordan man mer effektivt kan sørge for å avdekke ulovlig kjøring.

I tillegg dreier saken seg om å endre aldersgrensen for løyve for drosjekjøring fra 70 til 75 år. Her vil departementet komme tilbake med en sak om å begrense muligheten til bestyrerordning, slik at løyver blir frigjort. Derfor mener komiteen å kunne gå for det forslaget.

Jeg tar opp forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Presidenten: Representanten Kirsti Leirtrø har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Nils Aage Jegstad (H) [10:36:58]: Samferdselsdepartementet foreslår å foreta endringer i lov av 21. juni 2002 om yrkestransport med motorvogn og fartøy, yrkestransportloven. Det er to endringer som nå foreslås. Øvre aldersgrense for å beholde drosjeløyve i yrkestransportloven § 9 andre ledd endres fra 70 til 75 år. Dette er en endring i tråd med det vi også foretar i andre aldersgrenser. Folks gjennomsnittlige levealder har økt, og helsetilstanden er også vesentlig bedre. Den andre endringen gjelder unntak fra krav om løyve for samkjøring. Dette er en endring som har en klar miljømessig bakgrunn. Samkjøring er ønskelig ut fra antall biler inn og ut av byer og større sentra og er også et bidrag til å redusere forurensningen fra privatbilismen. Muligheten til å samkjøre uten løyve er etter dagens regelverk avgrenset. Det er derfor riktig å endre regelverket.

Forslaget fra departementet omfatter en endring i lo-

vens § 20, som innebærer at det ikke trengs løyve når den som disponerer en personbil registrert på opptil ni personer, har med seg folk som har et sammenfallende transportbehov som en selv, og vederlaget ikke overstiger passasjerens forholdsmessige del av transportkostnadene.

Denne saken dreier seg også om grensedragning mot drosjenæringen, slik forrige taler var inne på. Mindretallet viser til dette i sine merknader. Jeg vil derfor minne om at ved behandlingen av Dokument 8:115 S for 2016–2017, hvor Senterpartiet la fram forslag om en stortingsmelding om drosjenæringen, uttalte det daværende flertallet – og jeg siterer:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener det er viktig å legge til rette for et godt transporttilbud i hele landet, og at drosjetransport er en viktig del av dette. Flertallet vil bemerke at det er flere pågående prosesser rundt drosjeregulering, herunder ESAs grunngitte uttalelse om gjeldende regulering, delingsøkonomiutvalgets innstilling NOU 2017:4, samt arbeid med forslag til lovendring av drosjereguleringen. Flertallet mener at disse prosessene er tilstrekkelige for å vurdere alle hensynene i fremtidig drosjeregulering, og at det derfor ikke er nødvendig med en egen stortingsmelding.»

Selv om endringene i § 20 er betimelige, peker flere av høringsinstansene på at dette er regler som er vanskelige å kontrollere uten at det må settes inn store ressurser. Det er et synspunkt jeg for så vidt deler, men det kan ikke overskygge fordelene ved å myke opp dagens bestemmelser. Når Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV nærmest gjør dette til en hovedsak, overskygges de positive sidene av lovendringen. De tre partiene stiller seg bak et forslag om å be regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med en vurdering av hvordan en kan avdekke ulovlig kjøring mer effektivt. Høyre mener at denne saken i seg selv ikke skulle tilsi at en legger ned ressurser i dette utover det som allerede brukes for å avdekke eksisterende piratvirksomhet i drosjenæringen og annen virksomhet. Dette er virksomhet som har langt større omfang og alvorlighetsgrad enn det samkjøring utgjør. Tvert imot bør en hilse samkjøring velkommen med åpne armer – i miljøets tjeneste.

Bengt Rune Strifeldt (FrP) [10:40:28]: Først vil jeg takke saksordføreren og komiteens medlemmer for en god behandling av saken. Den gjelder i hovedsak to endringer i yrkestransportloven: en justering av lovverket for å stimulere til økt samkjøring og heving av øvre aldersgrense for drosjeløyve.

Når det gjelder justering av lovverket for å stimulere til økt samkjøring, er forslaget svært positivt. Det legger

til rette for økt samkjøring, som vil gi klare miljøgevinster og redusere belastningen på veien. Dersom man skal lykkes med å legge til rette for økt samkjøring og realisere de samfunnsgevinstene som samkjøring kan føre med seg, er det viktig å skape motivasjon hos sjåføren. Dersom man skal skape motivasjon hos sjåføren til å ta med seg fremmede i bilen på en tur han uansett ville ha gjennomført, må vedkommende ha et incentiv til å tilby samkjøring. Det er litt vanskelig å se at man vil skape tilstrekkelig motivasjon og incentiv dersom man kun får dekket de faktiske kostnadene. Dersom man gir adgang til å dele kostnadene, vil det i langt større grad gi sjåføren incentiv til å tilby samkjøring.

Det er kommet en god del høringsinnspill, og jeg må si meg enig med Abelia i at dersom man ønsker å oppnå de potensielle gevinstene med samkjøring, bør regelverksendringer både understøtte og motivere til atferdsendring, og det gjør man ikke i tilstrekkelig grad dersom sjåføren kun får dekket de faktiske kostnadene. Dersom statens satser for kilometergodtgjørelse legges til grunn, som regjeringen har lagt opp til, i tillegg til bompenger og ferjekostnader, kan fordelingen mellom antallet personer i bilen gi langt større incentiv og motivasjon til å tilby samkjøring. Så dette er en positiv sak som vil bidra til økt miljøvennlig kjøring og samkjøring.

Når det gjelder løyve, var aldersgrensen for både sjåfør og løyvehaver 70 år fram til 2009. I 2009 ble aldersgrensen for kjøreseddel økt fra 70 til 75 år. Men aldersgrensen for løyvehavere ble fortsatt liggende på 70 år. Det er åpenbart urimelig at man mister retten til å drive næring når man fyller 70 år, men kan fortsette som arbeidstaker til man er 75 år. Derfor er jeg glad for at Stortinget i dag vil øke aldersgrensen også for løyvehavere. Det gir eldre en større valgfrihet til å stå lenger i arbeid og drive næringsvirksomhet dersom man ønsker det.

Ivar Odnes (Sp) [10:43:40]: Eg vil først få takka saksordføreren for godt arbeid. Det er godt å registrera at det er stor semje, tverrpolitisk, i denne saka.

Det er viktig at vi no får på plass ei endring i yrkestransportlova som regulerer den aukande bruken av bildeling og samkjøring, noko som er svært positivt for auka framkomst på vegane våre, og som gjev god miljøgevinst. Dette er jo òg ein forløpar til den førre saka, om autonome køyretøy, der det i framtida vil verta bildeling med nettopp slike transportmiddel.

Senterpartiet støttar forslaget om bruk av statens satsar for kilometergodtgjersle som det maksimale vederlaget for samkjøringa, og at det vert lagt til grunn at det ikkje er eit krav til relasjon mellom sjåfør og passasjer, men at dei må ha eit samanfallande transportbehov.

Senterpartiet støttar òg forslaget til endring når det

gjeld å tilpassa regelverket til utviklinga i samfunnet, der det vert lagt til rette for at eldre som ønskjer det, kan stå lenger i arbeid, ved å endra § 9 andre ledd frå dagens aldersgrense på 70 år til 75 år for å ha eit drosjeløyve. Senterpartiet meiner òg at lovendringa i § 20, om å tillata meir samkøyring med personbil, er positiv, då ein tydeleggjer regelverket for slik køyring.

Senterpartiet meiner framleis at ei eiga stortingsmelding hadde gjeve eit breiare og betre kunnskapsgrunnlag for reguleringa av transportverksemd mot vederlag, noko vi føreslo i førre periode.

Skal samkøyring verta definert som delingsøkonomi, må vederlaget til transportøren berre dekkja dei bilrelaterte kostnadene og ikkje fortene til føraren. Det vil seia at det er bilen som er overskotet som kan delast mellom fleire, og ikkje føraren sin tidsbruk. Dersom føraren tek imot fortene eller løn, må transporten definerast som persontransport mot vederlag, noko som då krev løyve. Dette er eit viktig skilje, og Senterpartiet er glad for at Stortinget no samlar seg om ein slik definisjon.

Senterpartiet er òg oppteke av at når ein innfører nye lover og reglar, må ein kunna handheva desse reglane, elles vert dette utan verknad. Dette gav Politidirektoratet uttrykk for i høyringa, og ein var spørjande til korleis ein skal kunna kontrollere at samkøyringa følgjer lovverket.

Senterpartiet meiner at regjeringa i proposisjonen ikkje gjer godt nok greie for korleis dette skal handterast. Her må regjeringa sørgja for at politiet har verkemiddel som gjer at ein kan avdekkja ulovleg transport. Vi meiner at regjeringa må koma attende til Stortinget med ei tilbakemelding om korleis ein ser for seg at lova kan handhevast på ein effektiv måte. Difor ønskte Senterpartiet, saman med Arbeidarpartiet og SV, å fremja forslaget som no er lagt fram, om at vi vil få attende til oss på Stortinget, ei vurdering frå regjeringa om korleis ein meir effektivt kan sørgja for å avdekkja ulovleg køyring.

Arne Nævra (SV) [10:47:26]: Vi har over 3 millioner personbiler her i landet. Jeg satt med kuleramma i går og fant ut at det må være rundt 18 000 dekar parkeringsplasser de trenger. Når bilene er i bruk, sånn ca. 1 time i døgnet i snitt, skaper de enorme problemer i rushtida inn mot byene. De aller fleste av disse bilene går på fossilt brennstoff, for det er bare rundt 100 000 som foreløpig er elektriske, selv om det er et voksende antall. Når den enorme parken av fossildrevne biler er i bevegelse, skaper de også betydelig forurensning, som vi vet så altfor godt.

Stortinget har for lengst slått fast at all trafikkvekst i de største byene våre må skje gjennom kollektivsatsing,

sykling og gåing. Det finnes ikke noe annet alternativ. En kan rett og slett ikke bygge seg ut av trafikkproblemet i de store byene ved stadig å bygge bredere veier, flere felt og i flere plan. Ett sted går grensen, og i de største byene er den nådd.

Om et romvesen med menneskets hjerne hadde sittet og betraktet køen inn mot Oslo om morgenen, én og én skapning bak et ratt i en doning av ett til to tonn stål, edelmetaller og plast – som snegler seg fram mot et mål der de skal treffe enda flere mennesker når de er framme – tror jeg dette vesenet hadde sittet igjen som et stort spørsmålstegn. Det virker veldig ulogisk. Hvorfor kjører ikke flere av disse individene sammen? Snakker de ikke sammen? Kanskje de ikke kommuniserer i det hele tatt, tenker vesenet, eller kanskje de ikke kan samarbeide i det hele tatt.

Vel, vi mennesker har unnskyldninger. Vi kommer fra forskjellige plasser, sier vi, og vi skal til forskjellige plasser – men ikke alltid veldig forskjellige plasser.

SV ønsker dette forslaget om tilgang til lovlig samkøyring velkommen. Jo da, vi har lest høringsuttalelsene og innvendingene, og noen av dem er alvorlige, bl.a. om mulighetene for misbruk, vanskelighetene med å kontrollere regelverket, osv. Noen er redd for et «lille Uber», og at det kan bli en konkurrent til løyvehavere og yrkes-sjåfører.

Slik kritikk og slike betraktninger er SV for så vidt følsomme for. Men vi synes alle de innvendingene som har kommet, ikke kan oppveie de store fordelene dette kan gi med hensyn til avlastning av veiene og – først og fremst – muligheter for reduserte utslipp både av klimagasser og helsefarlige konsentrasjoner av NO_x og svevestøv. Dessuten kan det også hende at behovet for egen bil reduseres hos noen. Da går også ressursbruken ned, og i den delen av verden der vi holder til, må ressursbruken ned.

SV synes forslaget har blitt et godt kompromiss mellom dem som ønsket seg mindre, og dem som ønsket seg mer frihet for samkøyring. Det er etter vår mening en klar forbedring av den gamle lovteksten, der bare folk som kjente hverandre, kunne være med i samkøyringen, dvs. familie, venner og naboer.

Muligheten for såkalt spontan samkøyring inviterer selvfølgelig inn ulike aktører, smarte hoder og kreative sjeler, som finner opp apper og jakter på smutthull i lovverket. Slik er mennesket. Dette må vi selvfølgelig ha i bakhodet både med hensyn til konkurransen opp mot yrkesutøvere og med hensyn til skattesnusk. Men med de endringer som departementet også tok inn i forslaget etter høringene, mener SV at vi har sikret det meste av mulighetene for misbruk og kontrollproblemer. Derfor står vi bak innstillingen. Men for å være helt på den sikre siden er vi med på mindretallsforslaget om å be regjerin-

gen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med en vurdering av hvordan en mer effektivt kan sørge for å avdekke ulovlig kjøring. Så jeg anbefaler selvfølgelig det forslaget som Senterpartiet, Arbeiderpartiet og SV står bak.

Solveig Schytz (V) [10:52:01]: At flere kjører sammen i samme bil når man allikevel skal samme vei, er bra for å utnytte eksisterende veikapasitet best mulig, man får mindre kø, det blir færre biler som tar opp plass i bysentrum, og ikke minst får vi lavere klimagassutslipp.

Å tilrettelegge for samkjøring er på alle måter en vinn-vinn-sak, for både miljø og mennesker. Jeg er derfor glad for at vi nå får på plass en lovendring som regulerer samkjøring på en mer hensiktsmessig måte enn det lovverket gjør i dag.

Jeg er også glad for at det nye lovverket slår fast klare regler og grenser for vederlag for transporten ved samkjøring. Å sette en klar grense for størrelsen på vederlaget, som gjør at det skiller seg klart fra f.eks. et svart drosjemarked, vil gjøre det enklere å håndtere for den enkelte og for staten, og vil gjøre det lettere å føre kontroll med tilbydere av samkjøringen via ulike plattformer.

Det er usikkert hvordan bruken av samkjøring vil utvikle seg i framtiden, og hvordan systemer for transport- og persontransportmarkedet vil utvikle seg. Selvkjørende kjøretøy i bilpooler eller i abonnementsordninger og andre deleløsninger kan komme til å endre måten vi bruker bilen på radikalt i løpet av de neste årene. Derfor må vi være forberedt på å endre dette lovverket oftere framover for å sikre at det er relevant og bidrar til å nå målene om både god framkommelighet og lavere klimagassutslipp.

Store teknologiske endringer i transportmarkedet kan også gi store endringer i reise mønsteret, og vi må sikre at lovverket til enhver tid er hensiktsmessig, for å sikre gode løsninger i både byområder og distrikter.

Hans Fredrik Grøvan (KrF) [10:53:55]: Når det gjelder endringen av yrkestransportloven § 20, kan det umiddelbart virke unødvendig å skulle regulere dette, men det er bra at departementet har gjort et arbeid med dette nå, og at en oppdaterer lovverket og fjerner den begrensningen som har ligget der knyttet til samkjøring. Kristelig Folkeparti støtter derfor forslaget.

Denne saken rører ved noen problemstillinger som egentlig ikke bare handler om samkjøring, men som er knyttet til drosjemarkedet og hvordan vi regulerer de nye mulighetene teknologien gir oss, for det er klart at det er nødvendig å se på konkurranseforholdene i bransjen. Det er vi nødt til å gjøre, også med tanke på ESA-problematikken.

Kristelig Folkeparti ønsker nye tilbud velkommen, og vi ser at nye plattformer åpner opp for en utvikling der nye aktører kan tilby gode løsninger for de reisende. Da må vi samtidig sikre at nye tilbud ikke eksisterer i et lov-tomt rom. Teknologien utvikler seg raskt, og nye muligheter gir noen utfordringer vi ikke kunne se for oss for bare få år siden. Det må vi møte offensivt. Vi ønsker nye plattformer velkommen, men da må vi ha reguleringer som sikrer gode tilbud i hele landet, ikke minst i distriktene, hvor drosjenæringen er svært viktig for mange.

Det har blitt tatt til orde for en stortingsmelding om taxinæringen, og det er helt riktig – som Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV skriver i innstillingen – at også Kristelig Folkeparti har vært åpne for en stortingsmelding om taxi. Vi har pekt på at det kunne være en anledning til å drøfte og avklare nødvendige rammevilkår som kan gi forutsigbarhet og stabilitet for taxinæringen. Men da Senterpartiet i vår fremmet forslag om en stortingsmelding, var vi opptatt av at dersom regjeringen ville gå videre langs det sporet, ville det være en anledning til å få drøftet noen sentrale problemstillinger. Men det er grunn til å minne om at vi ikke stemte for Senterpartiets forslag i vår. Jeg mener regjeringen må ha den nødvendige friheten til å kunne legge fram saker av denne karakter for Stortinget på den måten som egner seg best, og på den måten som er mest effektiv for å få avklart disse problemstillingene.

Den andre saken i proposisjonen gjelder heving av aldersgrensen for drosjeløyve. Her er jeg enig med komiteen og departementet i at dette handler om å tilpasse regelverket til utviklingen i samfunnet. Dette handler om å legge til rette for at eldre som ønsker det, skal kunne stå lenger i arbeid. Det er et fornuftig forslag, og i likhet med en samlet komité støtter Kristelig Folkeparti dette forslaget.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [10:56:52]: Regjeringen har fremmet to forslag om endring i lovverket. Det ene går på å heve øvre aldersgrense for drosjeløyve fra 70 år til 75 år, for på den måten å tilpasse seg en utvikling i samfunnet der det blir lagt til rette for at eldre som ønsker det, kan stå lenger i arbeid. Jeg registrer at det så langt ikke har vært noen særlig diskusjon om det, og jeg er glad for det.

Når det gjelder muligheten for samkjøring, er det en positiv tilnærming. Det er viktig at vi kan prøve å utnytte den kjøretøyparken som finnes, på en mer effektiv måte. Teknologi gjør at det blir lettere for folk å finne sammen når en skal i samme retning. Før skjedde det gjerne ved at en tilfeldigvis kjente folk som skulle til samme arbeidssted e.l., men teknologi og søkemotorer gjør at det nå er mye lettere å koble sammen folk uten at de nødvendigvis kjenner hverandre eller har en

relasjon. Det er bra om vi kan utnytte det på en god måte, men det er ikke bra hvis det misbrukes. Det er vi helt enige om. Dette skal ikke være en måte å drive som drosje på og ha det som en inntektskilde uten å måtte ha løyve o.l. Dette gjelder når folk uansett skal ta seg en tur, og når andre uansett skal i samme retning, helt eller delvis.

Da jeg var ungdom, delte vi ofte på bensinpengene når vi reiste fra Bryne til Stavanger for å gjøre ulike ting. Det er egentlig det samme prinsippet det handler om nå. Jeg tenker at det er bedre at vi legger til rette for det gjennom et lovverk, enn at vi – i frykt for at noen misbruker det – lar være å regulere det. Utfordringen med at lovverket blir misbrukt eller ikke fulgt, har vi også der vi har et strengt lovverk. Det er strengt regulert hvem som kan kjøre drosje i dag, men likevel er det folk som strekker strikken. Det er strengt regulert hva slags kjøretøy en kan kjøre godstransport med, men likevel er det folk som strekker strikken. Det betyr ikke at en lar være å regulere det. Det betyr heller ikke at en alltid skal endre lovverket, men det betyr en del ganger at en bare må kontrollere det bedre, sørge for at folk har et sted hvor de kan anmelde det, der de vet at ting blir fulgt opp, eller at politi, veimyndigheter eller andre har kontroll over langs veiene.

Under dagens regjering har vi økt kraftig kontrollvirksomheten av tungbiltransporten, f.eks. Vi har mer enn firedoblet den. Vi har også gitt bedre verktøy til dem som kontrollerer, og det betyr at sjansen for å bli tatt er større. Blir en tatt, er staten også blitt bedre til å kreve inn bøter, gebyrer o.l., men perfekt er det ikke. Derfor er det viktig at vi sørger for at både politi og veimyndigheter følger opp kontrollvirksomheten her, men jeg kan ikke gi noen garantier for at vi klarer å stoppe alle. Men der har vi et felles ansvar, ved at vi passer på at vi ikke selv blir forledet til å misbruke dette systemet ved å benytte folk til å la det være en billig drosje, ei heller ved at vi selv ser på det som en enkel mulighet til å tjene litt ekstra penger. Dette er ment som et samkjøringsprosjekt og kun det – ikke som en snikinnføring av verken den ene eller den andre løsningen når det gjelder drosje.

Derfor er det viktig at vi sier hvilke satser som skal kunne legges til grunn for dette, og at folk føler at myndighetene oppfordrer til samkjøring, for det mener vi er positivt. Hvis to eller tre personer som skal samme vei, kan gjøre det i ett kjøretøy istedenfor i tre, er det bra.

Jeg tror kanskje at det norske lynnet tilsier at omfanget kan bli begrenset for noen av oss. Det å sette seg inn i en bil med en ukjent person er ikke nødvendigvis det enkleste en gjør, for skrekk og gru: Hva i alle dager skal en snakke om? Derfor har det nok vært slik at samkjøring er en god idé, men er noe som gradvis vil tilta, og ikke noe som vil endre verden over natten bare fordi en

får et lovverk. Men likevel: At myndighetene legger til rette for det, mener jeg er et viktig skritt i positiv retning.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Nævra (SV) [11:00:59]: Til det siste kan jeg anbefale å snakke om været, eventuelt, eller ulv. Begge deler vil jo skape litt engasjement i bilen.

Vi er i dag i ferd med å vedta to lover som kan åpne for bedre miljø, mer rasjonell utnyttelse av veiplassen. Men da er også det store spørsmålet: Vil dette resultere i enda flere kjøretøy på veiene, skape mer personbiltrafikk? Det er bl.a. min bekymring. Har statsråden noen ideer eller tanker om hvordan han kan sørge for at gevinstene for miljøet ikke blir spist opp av mer trafikk?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:01:40]: Jeg synes det er positivt om vi klarer å øke mobiliteten for folk. Mange av oss har reiselyst. Mange har gjerne lyst til å ha et større og bredere nedslagsfelt som en bo- og arbeidsregion. Jeg synes ikke vi skal prøve å begrense det mest mulig, men jeg er enig i at vi skal prøve å sørge for at folks mobilitet styrkes, samtidig som vi reduserer køene og forurensingen. Jeg er veldig glad for at man i Oslo, på tvers av ulike byråd, har sørget for at flere reiser kollektivt og færre kjører privatbil. Det skjer under dagens byråd, men det skjedde sannelig også under forrige byråd, så det har vært en bevissthet rundt det.

Så må vi også sørge for at de kjøretøy som en uansett bruker, har lavest mulig utslipp eller aller helst null utslipp. Men det å få flere folk til å samkjøre vil – alt annet likt – bety at en har færre biler på veiene, og ikke flere, og sånn sett er dette et viktig bidrag i riktig retning. Men dette kommer til å skje samtidig som regjeringen i hvert fall bidrar til å øke utbyggingen av både jernbane og kollektivløsninger i og rundt de største byene og i landet for øvrig.

Arne Nævra (SV) [11:02:43]: Da betyr det at statsråden og jeg er enig i målsettingen. Hovedmålsettingen er å få ned trafikken og det er å få ned miljøutslippene. Det er den viktigste bakgrunnen, den viktigste hensikten med dette lovforslaget. Jeg får også følelsen av at statsråden har samme tanker som meg – at det må holdes nøye øye med om trafikken øker som følge av disse lovendringene, eller om det faktisk er sånn at trafikken går ned.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:03:23]: Jeg kan vanskelig se at disse to lovendringene vil medføre økt trafikk – alt annet likt. Det at flere folk sitter i samme bil, betyr at en parkerer noen av de bilene som ellers ville kjørt. Samtidig blir det stadig flere folk både i Norge og i verden. At de også ønsker å transportere seg rundt, bør ikke komme som en overraskelse. Derfor er det viktig at

vi også har en satsing på kollektivløsninger og lignende, sånn at en kan gi et tilbud der folk føler at de får dekket transportbehovet og mobilitetsønsket sitt på en effektiv måte, og ikke blir begrenset av bo- og arbeidsregion, hvor de kan gå på skole, eller hva økonomien tillater. De bomringene som nå føres opp rundt enkelte byer – med angivelig gode intensjoner – medfører samtidig at noen av dem med dårligst økonomi ikke vil kunne ha råd til å være med i sosiale aktiviteter. Jeg synes ikke det er en god avveining, selv om noen kan glede seg over at det blir et par biler færre på veiene. Da ville jeg heller ha satset mer på kollektivløsninger framfor å holde folk hjemme.

Ivar Odnes (Sp) [11:04:31]: Det er mange ting ein kan prata om i bilen når ein køyrer saman med nye folk – der både ulv og kanskje bomskillingar er tema.

Det eg trur, er i alle fall at dette er med og bidreg til at vi får fleire i eitt og same køyretøy i forhold til i dag. Det er, som eg òg sa tidlegare her, ein forløpar til bildeling med førarlaus køyretøy.

Men det er noko eg føler at statsråden ikkje svarte så mykje på, og det er om dei tankane politiet sjølve hadde om korleis dei skal kunna handheva det nye regelverket. Eg kunne gjerne tenkt meg å høyra meir om kva tankar statsråden har om kva som kan gjerast for å sørgja for at dei greier å handheva det regelverket vi legg opp til her.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:05:36]: Dette blir jo en kontrollrutine politiet har, på linje med å kontrollere andre regler som staten har. Da vil en tidvis ha intensive kontroller der en sjekker om biler som driver med samkjøring, faktisk har folk som skal samme vei, og om det er penger involvert i dette.

Men som jeg også nevnte: I alle situasjoner kan en ha et veldig tydelig lovverk, og de fleste av oss vil følge det, mens noen vil misbruke det. Vurderinger av hvordan en best følger opp kontrollbehovet her, mener jeg vi skal overlate til politiet. Vi som regjering, og Stortinget, når de vedtar lover, gir et kraftig signal om hvordan de mener samfunnet skal være regulert.

Vi har myndigheter som skal følge dette opp i praksis, og jeg har ingen grunn til å tro at ikke politiet vil være i stand til å gjøre dette. Men dette, som i alle andre sammenhenger, vil det alltid være vanskelig å avdekke, men det er det sannelig i dag også, og da er det ikke regulert på noen måte.

Øystein Langholm Hansen (A) [11:06:51]: Jeg hørte ikke at statsråden i sin innledning nevnte de aktuelle forskriftsendringene som nevnes i proposisjonen. Arbeiderpartiet ser sammenhengen i å heve aldersgrensen til samme alder som kjøreseddelen, selv om det i høringen kom fram noe skepsis fra fagbevegelsen knyt-

tet til yngre arbeidstakeres muligheter for å drive næringsvirksomhet. Men vi vet jo at enkelte sentraler og sågar enkeltpersoner er bestyrere av i noen tilfeller altfor mange løyver – og dette samtidig som det er sjåfører som ønsker egne løyver. Jeg regner med at departementet også tar dette med i behandlingen av de varslede endringene i yrkestransportforskriften § 51. Spørsmålet er da: Har statsråden slike intensjoner?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:07:49]: For det første ble temaet nevnt veldig kort, men helt innledningsvis, så jeg var innoen det. Denne tematikken som tas opp, er noe av det vi har i bakhodet når vi jobber med regelverket. Nå er det jo en jobb der vi skal svare ESA når det gjelder drosjepolitikk generelt, så her vil det være en veldig bred tilnærming fra departementet, og Stortinget vil også på egnet måte være involvert i dette.

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

Sak nr. 3 [11:08:27]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av Nordhordlandspakken i Hordaland (Innst. 34 S (2017–2018), jf. Prop. 164 S (2016–2017))

Presidenten: Etter forslag fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det innenfor den fordelte taletid blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Jonny Finstad (H) [11:09:08] (ordfører for saken): Denne proposisjonen gjelder finansiering av prosjekter og tiltak på riks- og fylkesveinettet i kommunene Lindås, Meland, Radøy, Fedje, Austrheim, Masfjorden og Modalen nord i Hordaland og omtales som Nordhordlandspakken.

Innledningsvis vil jeg takke komiteen for et godt samarbeid i denne saken. Prop. 164 S for 2016–2017 har vært behandlet i transport- og kommunikasjonskomiteen, og det foreligger en enstemmig innstilling fra komiteen om å tiltre forslaget fra regjeringen. Det foreligger også en mindretallsmerknad fra Fremskrittspartiet og Høyre om at lavere passeringstak kan etableres dersom det er lokalpolitisk enighet om det.

Nordhordlandsregionen har vel 35 000 innbyggere,

og folketallet er ventet å øke til 45 000 innbyggere innen 2030. Eksisterende veinett er ikke tilpasset forventet vekst i regionen. Framkommeligheten for næringstransporten er dårlig på mange strekninger. I tillegg er det behov for å styrke og bedre framkommeligheten og tryggheten for gående og syklende.

Nordhordlandspakken omfatter prosjekt og tiltak på E39 og fylkesveinettet. Det er lagt opp til utvidelse av E39 gjennom Knarvik sentrum. For å øke trafikksikkerheten er det også lagt opp til bygging av gang- og sykkelveier. I tillegg er det lagt opp til å styrke kollektivtrafikken og å legge til rette for mer miljøvennlige transportløsninger, bl.a. for å dempe trafikkveksten inn mot sentrale deler av Bergen.

Nordhordlandspakken har vært behandlet og gitt tilslutning til av de aktuelle kommunene og Hordaland fylkeskommune i flere omganger.

Finansieringsplanen omfatter statlige midler, fylkeskommunale midler og bompenger. Samlet økonomisk ramme for Nordhordlandspakken er på om lag 1,5 mrd. kr med 2017-prisnivå. De siste kostnadsoverslagene gir en samlet kostnad på i overkant av 1,8 mrd. 2017-kroner. Dette betyr at pakken i utgangspunktet ikke er fullfinansiert, og at porteføljen av prosjekt derfor må tilpasses den økonomiske rammen.

Dette er et prosjekt med stor lokal tilslutning, basert på lokalt initiativ. Som følge av bl.a. større samfunnsinvesteringer forventes det en større befolkningsvekst i området, som krever en bedre infrastruktur. Dette prosjektet vil legge bedre til rette for trafikksikkerhet, arbeidsplasser, vekst, pendling og bosetting i en større bo- og arbeidsmarkedsregion i Nordhordland.

Kirsti Leitrø (A) [11:12:37]: Dette er en viktig og gledelig sak for utbedring av både riks- og fylkesveinettet i kommunene i Nordhordland. Prosjektet vil bedre framkommeligheten for næringslivet og ikke minst bedre trafikksikkerheten. I dag er det et veinett hvor en har registrert 24 omkomne og 114 alvorlig skadde i perioden 2000–2012. Vi er derfor glad for at kommunene og fylkeskommunen sammen har tatt grep og gått sammen om dette veiprojektet, denne pakken, som har en samlet kostnad på 1,8 mrd. kr.

Vi ønsker dem lykke til med det videre arbeidet.

Tor André Johnsen (FrP) [11:13:47]: Nå nærmer vi oss jul, og det blir tid for høytid, gaver og pakker. Pakker er noe de fleste av oss forbinder med noe positivt, noe vi ønsker oss, noe vi ser fram til å få. Men det er dessverre ikke alle pakker som er like positive eller like hyggelige å få, og det er slett ikke alle pakker som virkelig er pakker. Denne såkalte Nordhordlandspakken er en slik pakke. Det er en slik pakke de færreste ønsker seg, og i

hvert fall ikke en slik pakke vi i Fremskrittspartiet ønsker oss.

Nordhordlands-regionen har i dag 35 000 innbyggere, og innbyggertallet er forventet å øke til ca. 45 000 innen 2030. Det eksisterende veinettet i regionen er derimot ikke tilpasset denne veksten, noe som er bakgrunnen for de tiltak Nordhordlandspakken skal gjennomføre.

Slik sett er det logisk at veinettet blir utbedret. Men det Fremskrittspartiet reagerer på, er at det er bilistene på E39 som skal betale for utbedringer av fylkesveiene i Nordhordland. Det blir helt feil at bilister som ikke har behov for utbedringer av fylkes- og lokalveier, skal tvinges til å betale for noe som de ikke bruker, noe de ikke kjører på, og noe de ikke trenger. Det er fylkespolitikernes ansvar å ta vare på sine veier, og følgelig er det berettiget å påpeke at her burde lokal- og fylkespolitikerne tatt et større ansvar og ikke skjøvet regningen over på bilistene. I den sammenhengen er det også berettiget å minne om at Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen, med god støtte fra Kristelig Folkeparti og Venstre, har mer enn tredoblet bevilgningene til fylkesveier etter at vi kom i regjering.

Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen er opptatt av lokaldemokratiet og lytter til lokalpolitikerne. Nordhordlandspakken er nemlig behandlet og vedtatt lokalt – mot Fremskrittspartiets stemmer – i de aktuelle kommunene og i Hordaland, i mange omganger. Følgelig er Nordhordlandspakken lokalt forankret og noe de respektive kommuner og Hordaland fylke selv ønsker, og da overstyrer ikke Høyre–Fremskrittsparti-regjeringen lokaldemokratiet.

Fremskrittspartiet registrerer at det er lagt opp til å starte innkreving av bompenger i 2018, og at det skal være en nedbetalingstid på 12 år. Den samlede økonomiske rammen er på hele 1,5 mrd. kr. Den statlige andelen er på 60 mill. kr og den fylkeskommunale andelen på 280 mill. kr, mens resten skal finansieres av bilistene med bompenger.

Fremskrittspartiet er bekymret over denne betydelige bompengandelen og har hele veien ønsket å unngå å legge denne byrden ved prosjektet over på bilistene, og Fremskrittspartiet har i alle lokale instanser stemt mot. Men bompengefinansieringen har likevel blitt vedtatt, og vi forholder oss til flertallet, og dermed må vi godta at dette er en pakke som politikere i Nordhordland vil ha.

Det er imidlertid gledelig at en samlet komité legger til grunn at bomtakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten. Dette er noe som vi i Fremskrittspartiet er veldig opptatt av, og vi oppfordrer fylkes- og lokalpolitikere i Hordaland til å ta tak i den muligheten og se på den. Erfaringsmessig vil nemlig lavere markedsrente eller binding av rentenivået kunne

gi en lavere rente enn den beregningstekniske renten, noe som igjen kan føre til lavere bomtakster.

Sammen med Høyre ønsket Fremskrittspartiets medlemmer av komiteen videre å sette et passeringstak for alle kjøretøy med gyldig brikke og avtale til 40 passeringer per måned, i stedet for 50, dersom det er lokal enighet om å gjøre det. Det prøvde vi å få aksept i komiteen for å åpne for, men det ble det dessverre ikke flertall for. Det synes vi er veldig synd, for det kunne ha gjort det billigere for bl.a. barnefamilier, som er avhengige av å kjøre bil til og fra fritidsaktiviteter i tillegg til den ordinære kjøringen fram og tilbake til arbeid hver dag.

Hans Inge Myrvold (Sp) [11:18:07]: Nordhordlandspakken er eit viktig samferdsletiltak for å styrkja moglegheitene for næringsliv og busetnad i Nordhordlands-regionen. Denne delen av Hordaland har hatt ein sterk folketalsauke, som vil halda fram i tida som kjem. Dette, i kombinasjon med eit variert næringsliv, gjer det avgjerande å få på plass betre samferdsleårer, så vel som betre forhold for kollektivtrafikk og trafikktryggleik for gåande og syklende.

Prosjektet Nordhordlandspakken er tufta på gode prosessar av lokale politikarar, vegdirektorat og fylkeskommune, som saman har arbeidd og einast om ein felles og heilskapleg plan. Dette er ein styrke for gjennomføringa av prosjektet. Det vil vera riktig å takka alle involverte som har bidrege, og ynskja dei lukke til med det vidare arbeidet.

Men prosjektet ber òg med seg ein sterk auke i bompengeneinnkrevjing over fleire år. Dette prosjektet aleine ber med seg ei rekning på over 1 mrd. kr i bompengar. Lat meg få lov til å sitera tidlegare stortingsrepresentant frå Framstegspartiet, Arne Sortevik, attende til handsaminga av ei liknande sak i 2009, Bømlopakken:

«Det er ingen grunn til å takke for en ny sak som gjelder ekstra transportskatt – på grunn av unnlatese fra en regjering som ikke vil bruke av den velfylte statskassen.»

At regjeringa framleis ikkje finn betre løysingar, er beklageleg. Heller ikkje vedteken politikk frå Stortinget om å redusera denne ekstra transportskatten ser ut til å nå fram hos statsråden og departementet. I berre 3 av 122 bomstasjonsanlegg som skulle få reduksjon, har det vore reduserande tiltak det siste året. 19 av dei har derimot hatt ein auke.

Senterpartiet har ved ei rekkje anledningar peikt på det store vedlikehalds- og investeringssetterslepet i fylkeskommunane og kome med gode alternativ med tanke på dei økonomiske utfordringane. Senterpartiet har difor gjennom sitt alternative budsjett auka investeringsmidlar for riksvegar og ikkje minst gjort ein vesentleg auke i ramma til fylkeskommunane, som eit ledd i å gjera mindre bindingar av den omtala transportskatten.

Jon Gunnes (V) [11:21:08]: Venstre mener at dette er et lokalt initiativ, det er lokale tiltak, og det er faktisk et sterkt lokalt ønske om å få gjennomført hele denne pakken. Derfor hilser vi dette hjertelig velkommen.

Så vil jeg bare si lite grann om Tor André Johnsen vurdering av at flertallet i komiteen ikke ble med på å redusere til 40, at det altså ville være gratis hvis en hadde over 40 passeringer i måneden. Det er da jeg mister litt tråden – med tanke på det lokale initiativet og den lokale finansieringen. Jeg er helt enig i at man gjerne må få ned bompengesatsene ved å finansiere på en bedre måte. Men hvis en skal redusere fra 50 til 40, betyr det at andre må betale, for det er jo en pakke her som skal betales, og da blir det plutselig høyere sats for dem som ikke oppnår disse 40–50 passeringene.

Så jeg forstår ikke helt logikken i det Fremskrittspartiet framfører. Vi vet at Fremskrittspartiet er sterkt imot brukerfinansiering av dette i det hele tatt. De sier her i Stortinget at de godtar det lokale flertallet, og det er positivt at regjeringen legger fram saken, men da må vi følge de lokale initiativene og de lokale vedtakene fullt ut.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:23:12]: Vi diskuterer her i dag Nordhordlandspakken, som primært er en fylkesveipakke. Det er et ønske fra flertallet i Hordaland om å gjøre disse utbedringene, og regjeringen har i tråd med det lagt fram denne saken for Stortinget. Det er bra og viktig å utbedre mange av de veiene og sykkelveiene som det her er snakk om. Det handler om å skape bedre framkommelighet, økt trafiksikkerhet og rett og slett å knytte regionen tettere sammen. Slik sett er det veldig bra, og jeg er glad for at vi tar de skrittene videre.

Dette har vært en lang prosess. Det har vært mange konseptvalgutredninger, kvalitetssikringer og lignende. Det er viktig å minne om at det er behov for sterk kostnadskontroll i prosjektet videre. Det er ikke en pakke der alle prosjektene i pakken har finansiering. Klarer en å redusere kostnadene, får en gjennomført flere prosjekter. Hvis kostnadsøkningen er stor, blir det gjennomført færre prosjekter. Det betyr at her er det et viktig arbeid å gjøre videre lokalt.

Det er bompenger i denne pakken. Jeg synes det er litt rart at Senterpartiet kritiserer regjeringen for et vedtak som fylkespolitikere i Hordaland har gjort. Da retter en baker for smed. Det vitner vel om litt manglende historiekunnskap om nettopp pakken når regjeringen får kjeft for at den har overstyrt fylkeskommunen når det gjelder ansvaret for deres egne fylkesveier. Hvis Senterpartiet mener at dette burde vært riksveier, burde de i hvert fall ha unnlatt å overføre riksveiene til fylkene i 2010, som Senterpartiet gjorde da de styrte Samferdselsdepartementet. Jeg synes at en her må se seg selv litt i speilet.

Jeg er som Fremskrittsparti-politiker helt enig i at vi skal ha minst mulig bompenger og mest mulig statlig finansiering, men her følger vi de bestillingene som Stortinget har gitt en rekke ganger, der bompenger er en del av finansieringen. Men regjeringen har faktisk foreslått å kutte bompenger i en rekke prosjekter.

Det som er litt oppsiktsvekkende, er at det rød-grønne flertallet er imotå kutte bompenger – som de nå kritiserer regjeringen for at finnes. Hvis en er imot bompenger, er det bare å stemme imot bompenger, det er en fri til, men det at Senterpartiet kritiserer bompenger – for så å støtte det – harmonerer ikke. Det er ren og skjær populisme.

Og jeg minner om at i statsbudsjettet for 2018 ligger det inne en bevilgning på over 500 mill. kr for å redusere bomtakster i en rekke prosjekter. Flertallet av partiene i denne salen har foreslått å fjerne dette tilskuddet, men det ligger fortsatt der – etter budsjettforliket – og dermed er det flertall for det. Da kan vi jo håpe at Senterpartiet vil være med og styrke den posten ytterligere, istedenfor å være imot posten, men så kritisere at bompengene ikke kuttes likevel.

Retorikken og populismen til Senterpartiet til side – jeg tror de fleste her er glad for at disse veiene blir utbedret. Så vil det fortsatt være uenighet mellom partiene om hvordan dette best mulig finansieres. Jeg synes Arne Sorteviks ord fra 2009 fortsatt er gode, men det er ikke flertall for den tenkningen i Stortinget i 2017 – like lite som det var det i 2009, da Senterpartiet styrte samferdselspolitikken.

Heldigvis ser vi at de statlige bevilgningene til samferdsel har økt kraftig de siste årene. Det er nå så mye penger til vedlikehold av både riksveier og jernbane at forfallet på veinettet ikke øker. Det går faktisk kraftig ned. Det ble innført en pott med penger til fylkeskommunene i 2014-forslaget til budsjett fra Stoltenberg-regjeringen før den gikk av. Den økningen har vært på flere hundre prosent siden da. Det betyr at fylkene har bedre økonomi til å bygge vei og å vedlikeholde vei nå enn det de hadde før.

Så at ting ikke er perfekt, er det ingen av oss som er i tvil om. Forfallet og etterslepet på norske veier og norsk jernbane er formidabelt stort etter mange tiår med manglende ettersyn, vil jeg si. Men samtidig ser vi at det som har skjedd de siste årene, har gjort at samlet forfall nå går ned. Det betyr at infrastrukturen blir bedre år for år, ikke dårligere. Det synes jeg vi skal glede oss over, tatt i betraktning det som skjer.

Så med tanke på finansieringen: Dette er bra for mange i Nordhordland. For noen er dette ikke bra. Men at infrastrukturen i landet totalt sett blir bedre år for år, tror jeg vi alle gleder oss over.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A) [11:27:51]: Vi hører samferdselsministeren si i flere av disse sakene og også nå i dag at han og Fremskrittspartiet er imot disse bompengefinansierede prosjektene, men han legger bare fram de sakene for Stortinget som det er flertall for lokalt. Er det nå slik at Samferdselsdepartementet er redusert til et ekspedisjonskontor, og at samferdselsministeren legger fram sakene for Stortinget der det er lokal tilslutning til bompengefinansierte vegprosjekter uansett?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:28:25]: Når det gjelder å følge opp lokalpolitiske vedtak, fungerer denne regjeringen slik som den forrige regjeringen, så jeg synes ikke representanten Myrli skulle virke overrasket over det. Men at det bare er et ekspedisjonskontor – der tror jeg representanten Myrli bør tenke seg om litt og selv bør vite at svaret er nei. Når en ser på de veireformene, jernbanereformen, losreformen, flyplassatsingen o.l. som har skjedd de siste årene, er det et betydelig engasjement og initiativ som kommer fra både regjering og Samferdselsdepartementet for å forbedre måten å organisere Samferdsels-Norge på, og måten en gjennomfører Samferdsels-Norge på. Det løftet som har vært på vei og jernbane, skjer ikke automatisk. Det skjer fordi det er politisk initiativ for å ville gjøre ting.

Samtidig må vi også forholde oss til at i en regjeringserklæring i et flertallssamarbeid med Venstre og Kristelig Folkeparti har det ikke vært flertall for å gjennomføre en ren Fremskrittsparti-politikk. Det er mulig at Arbeiderpartiet da de satt og styrte, mente at de også hadde full makt over Senterpartiet og SV. Jeg tror ikke det var sann, men i så fall er det det som reflekteres i måten representanten Myrli stiller spørsmålet på.

Sverre Myrli (A) [11:29:29]: Nå er meningen med replikker at stortingsrepresentanter stiller spørsmål til statsråder, og så skal statsråder svare – fortrinnsvis på det de får spørsmål om. Spørsmålet mitt gjaldt verken jernbanereform eller andre ting. Det gjaldt bompengeprojekter. Jeg tror jeg var rimelig klar på det. Det var et kort og konsist spørsmål. Så da gjentar jeg det: Det gjelder bompengeprojekter – bompengeprojekter – inngenting annet. Er det nå slik at uansett hvilke lokale bomprosjekter som fylkeskommuner og lokale myndigheter tar initiativ til, vil samferdselsministeren legge dem fram for Stortinget?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:30:09]: Jeg beklager hvis representanten Myrli syntes det var trist å få et større perspektiv i svaret enn det han hadde i sitt spørsmål. Men jeg mener fortsatt at det var nødvendig for å vise at departementet ikke bare er et ekspedisjonskontor.

Vi er pålagt å gjennomføre den politikken Stortinget til enhver tid vedtar. Hvis Stortinget signaliserer at de ikke ønsker bruk av bompenger, vil selvsagt Samferdselsdepartementet følge det. Men så langt har Stortingets klare flertall, og blant dem de partiene som jeg samarbeider med som Fremskrittsparti-politikere, ønsket å gjennomføre de veiprosjektene som kommer fra lokalt hold.

Samtidig har vi sagt at vi ønsker å ha lavest mulig bompenger. Da har vi primært gått inn der staten er med og har eierskap til veiprosjekter, altså på riksveiprosjekter og europaveiprosjekter. Der har vi gjort grep for å redusere bomtakstene. Over 40 veiprosjekter er nå med på at de skal få økte statlige tilskudd for å kunne redusere takstene. Jeg konstaterer at Arbeiderpartiet da er imot å bevilge penger for å redusere takster, mens de nå gjør seg høye og mørke for at vi ikke har klart å fjerne alle bompenger. Da er det misforhold mellom egne spørsmål og egen politikk.

Nils T. Bjørke hadde her teke over presidentplassen.

Siv Mossleth (Sp) [11:31:36]: Senterpartiet har ambisjoner for E39 på Vestlandet og er selvsagt glad for prosjekt og tiltak på E39 og fylkesveinettet i Nordhordland. Men denne merknaden i saken fra Høyre og Fremskrittspartiet om å endre passeringstaket fra 50 passeringer til 40 passeringer dersom det er lokalpolitisk enighet, virker meningsløs. Den er kun egnet til å nøre opp under den uroen som har vært lokalt. Vi ønsker ikke store bompengestrukturer, men respekterer den enigheten som er forhandlet fram lokalt. Detaljer rundt bompengene kan revideres, men da er det bompengeselskapet, lokale myndigheter og Vegvesenet som må gjøre den vurderingen, og det gjøres uten den typen merknader fra regjeringspartiene. Høyre og Fremskrittspartiet har heller ikke fremmet noe forslag som endrer Samferdselsdepartementets proposisjon, men jeg antar at grunnen til merknaden er å vise at Fremskrittspartiet ikke er enig med egen statsråd. Samferdselsminister Solvik-Olsen har jo krevd inn rekordmange bompenger, som Fremskrittsparti-representanten Solvik-Olsen lovet å fjerne før han ble statsråd.

Jeg undres om statsråden er glad for at de andre partiene ikke gikk inn i denne merknaden og deretter fremmet forslag som åpnet døren for mer bråk og mulige endringer av forutsetningene for hele pakken.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:33:08]: Jeg synes det er litt rart å få det spørsmålet når den forrige Senterparti-representanten gjorde sitt beste for å raljere over at det kom bompenger i det hele tatt. Det var nærmest å invitere til omkamp, eller så var det bare for å prøve å

strø salt i et sår på et punkt der Fremskrittspartiet ikke har fått gjennomført sin primærpolitikk, og prøve å gi inntrykk av at Fremskrittspartiet synes det er helt greit.

Fremskrittspartiet ønsker å kutte bompenger. En mener at staten har en betydelig kapitalmengde som en kunne brukt til å investere i infrastruktur. I regjering har vi ikke fått flertall for det, men i regjering er Fremskrittspartiet med på en kraftig økning i infrastrukturinvesteringer og -vedlikehold – en langt større satsing enn det en har sett tidligere, som også gjør at infrastrukturen nå blir bedre år for år og ikke dårligere år for år. Samtidig synes jeg det hadde vært helt reelt om Stortinget ville gitt andre signal til hvilket taksttak det burde være, enn det det lokalpolitisk har vært. Det er Stortingets fullmakt, og hvis Stortinget vil det, er det lov å endre på det. Da ville jeg ha forholdt meg til det. Men jeg har ut ifra det jeg har sagt tidligere, forholdt meg til at når Stortinget vil ha saker fra fylkeskommunen inn til Stortinget til behandling, har vi levert det vi skulle i tråd med det de lokalt har vedtatt.

Siv Mossleth (Sp) [11:34:16]: Ministeren har lagt opp til en NTP der det skal kreves inn 131 mrd. kr i planperioden. Det er rekordhøyt, og jeg ser utfordringen for ministeren i tiden som kommer dersom regjeringspartiene på Stortinget lykkes med å undergrave proposisjonene som legges fram. Kan ministeren fortelle hvor mange milliarder i bompenger det er krevd inn så langt i denne Høyre–Fremskrittsparti-regjeringens styringstid?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:34:48]: Som følge av tidligere og nåværende vedtak blir det krevd inn mer og mer bompenger i dette landet, ikke fordi regjeringen har endret eller ønsket mer, vi har foreslått mindre, men vi har altså ikke fått flertall i Stortinget. Hvis Senterpartiet synes at utviklingen har vært feil, burde i hvert fall Senterpartiet i de åtte årene de styrte, latt være å legge fram alle de bompengeproposisjonene som vi nå krever inn bompenger for å nedbetale. Det blir også litt rart at når regjeringen har framlagt for Stortinget en bompengereform med mål om å øke de statlige bidragene, så har Stortinget flere ganger stemt det ned, og så kommer flertallet i Stortinget og kritiserer regjeringen for at vi ikke likevel gjennomfører det som flertallet i Stortinget har vært imot. Det tror jeg også Senterpartiet på sine edruelige tidspunkt ser at ikke gir noen mening. Det er helt riktig at det ligger bompenger også i neste nasjonale transportplan. Men det som også er viktig å få med seg, er at bompengene per år vil være lavere enn om man hadde videreført den siste nasjonale transportplanen til Senterpartiet. Så bompengene våre går nå ned og ikke opp, i motsetning til da Senterpartiet styrte.

Arne Nævra (SV) [11:36:05]: Jeg synes statsråden er modig. Jeg synes han er modig når han bruker uttrykket populisme, riktignok om Senterpartiet, som det i enkelte høve kan være berettiget å bruke det om. Men når Fremskrittspartiet, som på en måte er høyborgen for populisme, bruker det uttrykket, må jeg undre meg, og jeg må si at krokodilletårene over bompenger også er veldig underlige.

Mener ikke statsråden fortsatt at prinsippet om at det er forurenseren som skal betale, skal gjelde? Og når Fremskrittspartiet ønsker store veier – de ønsker fantastiske veier, de er opptatt av veier, de drømmer om store veier – hvordan skal det finansieres? Skal vi ta det fra skole? Skal vi ta det fra helse? Ta det fra statsbudsjettet – ja vel. Hvor i all verden i statsbudsjettet? Forlater Solvik-Olsen prinsippet om at det er forurenseren som skal betale?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:37:11]: Jeg tror vi beveger oss langt fra sakens opprinnelige kjerne, men det er litt interessant når SV kommer som moralske riddere og sier hvem som driver med populisme og ikke. Da bør det i hvert fall være en sammenheng mellom påstandene som fremmes i salen, og det en selv vedtar.

Det jeg påpekte, var at når Senterpartiet kritiserer bompenger som de selv ikke har tenkt å stemme imot, og de representerer et flertall som er imot å kutte i bompenger, er det litt rart å kritisere Fremskrittspartiet når vi ikke får flertall for regjeringens forslag om bompengeskutt.

Jeg er helt enig i at forurenseren skal betale. Men spørsmålet er hvor mange ganger en skal betale for den samme forurensningen. En betaler i dag engangsavgift, en betaler drivstoffavgift, en betaler årsavgift, og en betaler i tillegg bompenger. I Oslo skal en i tillegg betale en rekke andre avgifter. En betaler altså mange ganger for det samme. Det er ikke snakk om at en ikke skal betale – en skal bare ikke betale flere ganger oppå hverandre. Derfor sier vi at bilrelaterte avgifter kan gå ned, samtidig som veirelaterte avgifter går opp, sånn at det blir en balanse i hva forurenseren betaler.

Arne Nævra (SV) [11:38:18]: Jeg registrerer at f.eks. ferjefri E39 skal koste 340 mrd. kr., og det er altså et foreløpig tall. Alle vet at sånne satsinger krever enorme summer, når en skal under fjorder og gjennom fjell. Alle skjønner også at med de ambisiøse planene kreves det bompenger. Det kreves masse bompenger. Og hvis en har så ambisiøse veiplaner som i disse firefeltsdrømmene Fremskrittspartiet har, er det åpenbart at det krever bompengefinansiering. Dette må jo også statsråden og Fremskrittspartiet kommunisere med folket om.

Føler statsråden at den sammenhengen er dårlig kommunisert?

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:39:11]: Jeg ser ikke hvorfor bilistene skal betale alt og vel så det når en bygger vei, mens jernbane – når SV bygger det – skal være fullt ut statlig finansiert. Hvorfor er det sånn at noen skal betale hele regningen selv og vel så det, mens andre skal få alt gratis? Hvis en mener at det å bygge infrastruktur er viktig for å bygge landet, må en jo se på dette som en investering og ikke bare som en utgift.

Jeg synes det er litt rart at SV nå står og kritiserer E39, som de selv var for da de satt i regjering, mens SV ofte løfter fram lyntog, som de selv skrinla da de satt i regjering. Det må være en sammenheng mellom det ansvaret en selv har vært med på å ta som en flertallsregjering, og det en etterpå kritiserer når en står fri. Ellers må en akseptere at også Fremskrittspartiet har et standpunkt om bompenger som en ikke har fått flertall for, uten å late som om den sammenhengen ikke finnes.

Men vi kommer til å bygge masse vei i dette landet fordi det er bra for landet. Det er bra at vi har mobilitet, og at vi knytter distriktene tettere sammen. Det som også er flott, er at Venstre, som vi samarbeider med, sier at dårlige veier ikke er noen god løsning for miljøet, men det ser dessverre ut til at SV opplever det sånn.

Presidenten: Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Ruth Grung (A) [11:40:32]: Tilbake til det saken dreier seg om: finansiering av Nordhordlandspakken.

Jeg må si, som representant for nettopp det fylket, at dette er en gledens dag, ikke minst for Nordhordland, men også for hele Bergens-regionen og for fylket vårt. Jeg tror dette er en sak jeg har hørt om så lenge jeg har vært politisk aktiv. Den versjonen vi har til behandling nå, er fra 2014. Det er et imponerende politisk håndverk som ligger bak. Det er mange kommuner som er involvert, med ulike hensyn som skal ivaretas, og alle har fått sin del av pakken. Så det er et kjempebra arbeid som er gjort.

Men de som egentlig har vært hovedpådrivere for å få dette på plass, er næringslivet i regionen, for de ser at det er helt nødvendig å få bedre framkommelighet hvis man skal få utløst det potensialet for verdiskaping som denne regionen har. Helt i nord har vi både Mongstadbase og Mongstad, og hele regionen er full av bedrifter som kunne fått potensialet langt bedre utløst – med flere arbeidsplasser og økt verdiskaping – med bedre framkommelighet.

Men også for innbyggerne: Som det har vært referert til tidligere, har det vært mange stygge ulykker i regionen. At vi får på plass både bedre kollektivløsninger og bedre trafikkikkerhet, er utrolig viktig, for det er noe med at når en region blir bygd ut, er det kanskje ikke det som blir prioritert først, men når det blir så kompakt

som det er i dag, er det helt nødvendig hvis regionen skal være et godt sted å bo – for det er ganske mange som har flyttet ut, og det er en tett befolkning. Nå vises det til en ÅDT på 50 000, men den største utfordringen er relasjonen mellom Nordhordland og Bergen. Den ser de fram til. Der er det en ÅDT på 90 000, på smale veier, masse ulykker, trafikkork hele tiden. Så det blir neste runde.

Men i dag vet jeg at det er en gledens dag, både i Nordhordland, i Bergens-regionen og i fylket vårt.

Torill Eidsheim (H) [11:43:05]: «Langt etterlengta» blir ofte brukt om vegprosjekt når dei endeleg kjem til godkjenning her på Stortinget. Det gjeld i høgste grad òg for desse prosjekta i Nordhordlandspakken. Sjølv om det har vore både utfordrande og krevjande å klare å einast lokalt om ei minneleg løysing, er det ei etterlengta vegutbygging som skal skje her.

Nordhordland er ein region i vekst, med ei folketalsutvikling som er venta å nå 45 000 innbyggjarar innan 2030. Regionen har eit variert næringsliv og ein arbeidsmarknad som er integrert med Bergens-regionen. Her ligg m.a. industriområdet Mongstad, med over 100 ulike næringsverksemdar og nærare 3 000 sysselsette.

Det eksisterande fylkesvegnettet er faktisk blant dei eldste i landet og er absolutt ikkje tilpassa veksten i regionen. Framkomsten for næringstransporten er svært dårleg på mange strekningar, med eitt kjørefelt og utan tilbod for verken gåande eller syklande. I perioden 2000 til 2012 blei det faktisk i dette området registrert 24 omkomne og 114 alvorleg skadde på vegane. Det er difor eit stort behov for å få utbetra dette vegnettet, både i regionen og mot Bergen, med tanke på framkomsten og trafikksikkerheita.

Det er påpeika frå fleire hald at den statlege delen i denne pakken synest å vere veldig låg. I det reknestykket må ein òg ta med at vegnettet i Nordhordland i hovudsak består av eit stort fylkeskommunalt og kommunalt vegnett, og at det berre er transportkorridoren E39 som er statleg eigd.

I dette prosjektet er det rekna med innbetaling av 1,16 mrd. kr i bompengar, medan den statlege delen er 60 mill. kr. I tillegg må ein sjå på bidraget frå staten som kjem som rammeoverføring til fylket, der fylket sjølv fordeler og prioriterer.

Eg har tru på at ein vil finne gode løysingar for å handtere kostnadsauken det ligg an til i dette prosjektet, men eg vil òg nytte anledninga til å oppfordre politikarane lokalt til aktivt å setje meir søkjelys på standardkrava på fylkeskommunal veg.

Nordhordlandspakken har vore arbeidd med lenge lokalt, og det er viktig at det no blir lagt til rette for å kome raskt i gang med dette prosjektet.

Morten Stordalen (FrP) [11:46:22]: Nå kunne jeg

ikke dy meg. Det er spesielt at Arbeiderpartiet og Senterpartiet står og kritiserer Fremskrittspartiet når det gjelder bompenger. Det er også spesielt at Fremskrittspartiet blir kritisert fordi man ønsker å endre passeringstaket og legge til rette for at man lokalpolitisk kan sette taket lavere for å gjøre det billigere for folk flest.

Det kan virke som at en simuleringsmodell og det søknaden går ut på, er eksakt vitenskap. Da vil jeg minne Senterpartiet og Arbeiderpartiet om det man har gjort andre steder. Man har satt ned taket, og det går helt fint med finansieringen. Man har altså andre steder unnlatt å ha bom på sideveier, til tross for at simuleringsmodeller har sagt at det må man ha, hvis ikke blir det trafikkavvisning, og prosjektet er ikke lønnsomt, det går ikke opp. Det motsatte viser seg å være riktig.

Det som viser seg her, er jo sannheten, det er at Arbeiderpartiet og Senterpartiet snakker om noe – og gjør det stikk motsatte. Man etterlyser lavere bompengesats for bilistene, men gjør det motsatte. Arbeiderpartiet øker i sitt budsjett med en halv milliard – og sier nei til å ha rentetilskuddsordninger for å gjøre det billigere for folk flest. Man sier nei her i dag til å gjøre det billigere for dem som bor i Nordhordland. Man sier nei til de familiene som hver dag kjører på jobb – og i helgene ikke skal kunne kjøre gratis. Man sier altså nei, men framstår som om man gjør noe annet.

Senterpartiet sier også nei til å gjøre det billigere. Man går ut i riksmidier og sier at man er imot bompenger, men gjør det stikk motsatte. Da man diskuterte bompenger og bypakker, sa Senterpartiet og Arbeiderpartiet – for øvrig alle sammen – nei til Fremskrittspartiets forslag om at man skulle se på forholdsmessighet, hva man krever til vei, og hva som brukes på vei. Det må bli slutt på å stå her og prøve å framstå som noe annet, og kanskje være litt mer edruelig på hva man driver med, og kommunisere hva man vil, og samtidig kanskje stemme deretter.

Jeg inviterer Senterpartiet og Arbeiderpartiet til å gjøre noe som kan være billigere for folk flest i Nordhordland, men det er man ikke så opptatt av. Fremskrittspartiet og Høyre er opptatt av det, at man lokalt kan gjøre det, dersom man vil, akkurat det samme som med markedsrente. Det var ikke vanlig før at man kunne legge markedsrente til grunn for å gjøre det billigere for bilistene. Fremskrittspartiet har fått med seg flertallet i Stortinget, og også et enstemmig storting nå, etter et par år, på at man kan tenke den tanken, hvis det er lokalpolitisk ønske om det. Vi inviterer det samme stortinget nå til å tenke akkurat det samme når det gjelder passeringstaket, akkurat den samme modellen, men i dag sier de partiene nei. Sannheten har kommet for en dag: Senterpartiet og Arbeiderpartiet later som noe og gjør noe annet i praksis.

Sverre Myrli (A) [11:49:22]: Da er selvsagt spillet i gang fra Fremskrittspartiet når vi har bompengesaker til behandling, og det er sikkert bare forsmaken på hva som kommer, for det hagler inn, det renner inn, med bompengesaker fra denne regjeringen. Ja, så travelt hadde regjeringen det at saken faktisk ble lagt fram den 25. august. Dette er sikkert bare forsmaken på alle bompengesakene som kommer.

Det har Arbeiderpartiet ingenting imot. Jeg tror jeg aldri, verken jeg eller noen andre i Arbeiderpartiet, har stått og lovet lavere bompengetakster, slik foregående taler sa. Det vi reagerer på, er dobbeltspillet fra Fremskrittspartiet. Jeg synes Stortinget i dag burde rose kommunepolitikere i Nordhordland og fylkespolitikere i Hordaland som har tatt tak i disse problemstillingene, jobbet fram en pakke for å løse store trafikkproblemer, funnet løsninger for mange til dels svært ulykkesbelastede veistreknninger og tatt belastningen med å gå inn for delvis bompengefinansierte veier fordi det er den eneste løsningen for å få fortløp i utbyggingen.

Så opplever vi at det blir et voldsomt kjøp på om det skal være et tak på 50 passeringer eller 40 passeringer per måned. Det er Fremskrittspartiets avledningsmanøver i denne saken. Fremskrittspartiet stemmer i dag for alle bompengene i denne saken og i neste sak – og helt sikkert i alle andre bompengeproposisjoner vi skal behandle i denne perioden. Så står de her og lager et stort poeng av om taket skal være på 40 eller 50 bompaseringer i måneden. Hvorfor ikke 30? Det er vel ingen prinsipiell tilnærming om det skal være 40 eller 50? Det vi reagerer på, er dobbeltspillet fra Fremskrittspartiet, som de nå også har med seg Høyre på.

Jeg siterer fra proposisjonen, hvor det står:

«Det er lagt til grunn timesregel og eit passeringstak på 50 passeringar pr. måned for alle køyretøy med gyldig brikke og avtale.»

Det er det Stortinget er invitert til å behandle her i dag. Det er regjeringens forslag til Stortinget, Høyre og Fremskrittspartiets forslag til Stortinget, lagt fram i statsråd 25. august. Hva som har skjedd mellom 25. august og til komiteen avga sin innstilling 21. november, skjønner ikke jeg. Det har selvfølgelig ikke skjedd noen ting, for det er ikke tatt noe lokalt initiativ til å endre det passeringstaket. Det som har skjedd, er at Fremskrittspartiet skal ri to hester og si at de er litt mot bompenger fortsatt, men en stemmer for alle bompengeprojektene i Stortinget. Og i dag kommer Fremskrittspartiet til å stemme for masse bompengeinnkreving, slik de bestandig gjør i disse sakene.

Tor André Johnsen (FrP) [11:52:36]: Fremskrittspartiet driver absolutt ikke noe spill, og vi driver absolutt ikke noe dobbeltspill. Vi tar inn over oss de politiske

realitetene, at det er flertall for bompenger – et massivt flertall lokalt, fylkeskommunalt og her på Stortinget. Men det må være rom for – og det må være mulig å prøve å få til – små justeringer som vil gjøre hverdagen enklere for folk flest.

Når det gjelder endringen fra 50 til 40 passeringer, som er en oppfordring vi kommer med, og som vi kanskje hadde håpet at Stortinget kunne blitt med på, og lokalpolitikere kunne tatt tak i, må det ses som en helhet og ikke isolert. Lavere rentesats ved å bruke markedsrente, som Stortinget er med og støtter, vil gi lavere bomsatser – noe som igjen faktisk kan gi økt trafikk, som igjen kan gi økte inntekter. Det er slik, som min kollega Stordalen var inne på i stad, at modellene ikke er statiske. På E16 var ministeren for ikke så lenge siden og fjernet en bom fem år før tiden. På E6 nordover forbi Gardermoen og oppover kommer bommene til å bli fjernet før tiden. Trafikkmodellene som har blitt brukt, har ikke akkurat vært så veldig nøyaktige, så det er feil å påstå at det vil bli økt kostnad for noen andre. Det er en påstand som må modifieres.

Jeg har lyst til å si at logikken som vi blir utfordret på her, hvorfor vi sier 40, faktisk er enkel. Hvis man pendler hver dag til jobb – får inntekt ved å reise og kjøre med bil, og en utgift for å komme til jobben – betaler man bompenger. Men i helgene – når man skal på fritidsaktiviteter, fotballkamp eller håndballkamp med barn og familie, besøke tante, dra i bursdag e.l. – synes vi det er urimelig at man i tillegg skal bli belastet for en bompasering, når man skal på weekendtur. Det går også ut over – som jeg vil si samferdselsministeren har påpekt flere ganger – dem som har dårlig råd. Det kan faktisk gå ut over aktiviteten og fritidstilbudet i helgene. Det er ganske dyrt å drive med fritidsaktiviteter, det er dyrt å ha barn. Vi ser en logikk i at når man har betalt for 40 passeringer, skulle det være nok. Derfor vil vi ha en liten justering på taket.

At det blir en så stor debatt av en så liten justering, er det ikke Fremskrittspartiet som har lagt opp til nå. Vi blir beskyldt for å legge opp til at det skal bli en stor sak og mye spill fram og tilbake. Vi har en diskret liten merknad som vi synes det hadde vært fint om Stortinget kunne vært med og støttet. Vi registrerer at det er stor motstand mot å gi folk flest en litt bedre hverdag, og det får vi bare ta med oss inn i neste sak – for vi får flere slike saker til behandling.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [11:55:26]: Når Senterpartiet inviterer til debatt om bompenger og viser sin populisme, er det naturlig at en svarer. At Arbeiderpartiet så blir sure fordi temaet kom opp og Fremskrittspartiet viser hva som er primærpolitikken, men også sier hva som er kompromissene, burde ikke overraske.

Fremskrittspartiet gikk til valg på å kutte bompenger. Alle de andre partiene i denne salen har gått til valg på å øke bompengene. Kompromisset er lavere bompenger, men ikke fjerning av bompenger. Derfor sitter Fremskrittspartiet godt og trygt i regjering – fordi vi får en retning som vi er fornøyd med, selv om vi ikke oppnår alt. Men sånn er det med alle partier. Det som er gleden, er at det bygges vanvittig mye mer vei, i alle fall vanvittig mye mer vei enn det den rød-grønne regjeringen, med et sterkt SV, ville tillatt, og det er en enda bedre grunn til at Fremskrittspartiet fortsatt skal sitte i regjering.

Det interessante her er at de som kritiserer at vi ikke har fjernet alle bompengene, og mener at det er dobbeltspill, ikke anerkjenner at regjeringen faktisk har foreslått å kutte i bompengene – at det i statsbudsjettet ligger et forslag til kutt på over en halv milliard kroner, som de rød-grønne partiene er imot skal gjennomføres. Det er da dette blir litt den glade parodi, spesielt for folk som sitter på galleriet og tror at partiene argumenterer for det de er for, og imot det de er imot. Istedenfor driver Arbeiderpartiet med en revisorpolitikk, der de selv knapt sier hva de mener, men er veldig opptatt av hva Fremskrittspartiet mener, og ikke vil anerkjenne at Fremskrittspartiet også har inngått kompromiss. Det sto allerede i Sundvolden-erklæringen at bompengandelen skal ned, det sto ikke at den skal vekk. Vi gjennomfører derfor regjeringens politikk. Vi kommer til å fortsette å jobbe sånn, jobbe for det vi er for, og så står vi bak de kompromissene som regjeringen gjennomfører.

Jeg synes likevel det er interessant for alle dem som følger denne debatten og lurer på hva et alternativ ville gjort her. Da ser vi altså at SV har gått knallhardt på banen mot de fleste store og viktige veiprojektene ute i Distrikts-Norge fordi – skrekk og gru – folk kan komme til å kjøre bil på dem! Denne regjeringen har sagt at gode veier i distriktene er viktig, og jeg er veldig glad for at Venstre har den tilnærmingen at det ikke er dårlige veier som skal redde miljøet, men utslippsfrie biler. Da drar vi også lasset veldig godt sammen.

Jeg håper at representanten Myrli vil sette seg ned og lese litt i stortingsreferatene fra forrige stortingsperiode, for der vil han finne at hans daværende kollega i transportkomiteen representanten Juvik i innlegg etter innlegg lovet at Arbeiderpartiet ville støtte ethvert bompengekutt som regjeringen foreslo. Det var ingen forbehold, og det var ingen tvil. Nå sier representanten Myrli at Arbeiderpartiet ikke vil være med og kutte bompenger. Vel, det er lov å endre mening – det har Arbeiderpartiet gjort i sak etter sak, selv uten å måtte kompromisse med andre partier – men det er ikke lov å benekte fortiden sin. At Arbeiderpartiet i forrige stortingsperiode var for å kutte bompenger, men likevel ikke støttet det, er et unektelig faktum.

Morten Stordalen (FrP) [11:58:46]: Det er interessant når representanten Sverre Myrli fra Arbeiderpartiet mener at Fremskrittspartiet skaper mye spill og stor debatt om et passeringstak. Nei, Fremskrittspartiet er faktisk opptatt av folk flest, også av folk i Nordhordland, og opptatt av alle bilister, av å gjøre det enklere å kunne moderere litt, fordi vi har mulighet til å justere. Det er Arbeiderpartiet som gjør et stort nummer av det, som mener det er et problem at noen kunne få en gratis passering. Det er tydelig språk – da vet vi at for Arbeiderpartiet er det helt uaktuelt å gjøre det rimeligere. Det er uaktuelt, for det er viljen det står på. Men det er spesielt når Arbeiderpartiet for et par år siden kunne bli med på en merknad om markedsrente i stedet for beregningsteknisk rente. Det tok noen tiår før Arbeiderpartiet forsto at det kunne være lurt fordi man lokalpolitisk kunne legge til rette for det og bilisten fikk det billigere. Men det er mulig at Arbeiderpartiet vil gå tilbake på det også, for da kan man gjøre det dyrere, og det er jo det som er budskapet her i dag.

Vi er vitne til ganske mye dobbeltkommunikasjon, men ikke fra Fremskrittspartiet, for vi har vært ærlige om det. Nei, vi har ikke fått fjernet så mange bompenger som vi ville, men takket være denne regjeringen og samarbeidspartiene har i hvert fall ikke bompengandelen i prosjektene økt. Tvert om er det den statlige andelen som går opp. Hver dag kommer jeg til å jobbe for at det skal bli billigere, gunstigere og lettere for bilisten, ikke vanskeligere. Arbeiderpartiet har plassert seg tydelig, Senterpartiet også, og ikke minst SV på laget skal gjøre det dyrere. Tenk om man skulle gjort det billigere – det skulle tatt seg ut!

Helge Orten (H) [12:00:48] (komiteens leder): Jeg tenkte at jeg måtte knytte noen kommentarer til dette prosjektet helt på tampen av debatten. Det har blitt en stor bompengedebatt, og det er alltid interessant og spennende. I utgangspunktet er dette et lokalt forankret og i hovedsak fylkeskommunalt veiprojekt, som fylkeskommunen, omliggende kommuner og næringslivet ønsker gjennomført. Det er det vi prøver å legge til rette for med denne bompengeproposisjonen her i dag, og det som har blitt en stor debatt, skulle en kanskje tro var en relativt kurant sak.

Jeg stusser litt over noen av de innvendingene som kommer, bl.a. fra representanten Myrvold og Senterpartiet. Hvis det var sånn at en ønsket at dette ikke skulle være fylkeskommunale veier, så måtte en ikke ha lagt til rette for den forvaltningsreformen som en selv satt med ansvaret for i 2010, der disse veiene faktisk ble flyttet fra riksveistatus til fylkesveistatus. Hvis en ønsket større statlige bidrag inn i dette prosjektet, ville løsningen være en annen klassifisering av disse veiene.

Når det gjelder passeringstak, vil jeg si til representanten Myrli at når vi nå i en merknad legger til rette for – selv om det ikke får flertall – at hvis det er lokalt ønske om det, kan en sette passeringstaket noe lavere, ja da må en ikke se på det som en trussel. Det er jo en mulighet – det er en mulighet for lokale myndigheter, hvis de finner rom for det innenfor denne pakka, til å gjøre pakka bedre for dem som bruker veiene mye. Det kan umulig være et stort problem hvis det er rom for det finansieringsmessig, hvis det er lokalt ønske om det, og hvis det er noe som lokale myndigheter ønsker å bringe på banen.

Og så er det den evige diskusjonen om bompenger: Vi har for fem–seks måneder siden behandlet Nasjonal transportplan i Stortinget. I Nasjonal transportplan legger vi til rette for hva vi skal gjøre de neste tolv årene innenfor transportsektoren, riktignok primært på riksveinettet. I det legger vi også føringene for bompengandelen i de forskjellige prosjektene framover. Vi legger til rette for en bruk av bompenger – som representantene fra Fremskrittspartiet også påpeker – som det er et flertall i Stortinget for å bruke som finansieringskilde i denne typen prosjekter. Det er ikke noen stor uenighet om det, selv om det i denne debatten kanskje høres sånn ut. Jeg tror iallfall vi som stemmer for disse bompengeproposisjonene, ikke skal late som om det er en annen holdning til dette i Stortinget enn det det egentlig er. Når det bare er fem–seks måneder siden vi vedtok Nasjonal transportplan, vil vi også måtte følge den opp. Og det som er det interessante i Nasjonal transportplan, er det statsråden peker på, at vi legger inn virkemidler for nettopp å redusere takstene – det er viktig – men vi legger også opp til en statlig medfinansiering i NTP som gjør at den relative andelen av bompenger vil bli mindre framover, og ikke større.

Sverre Myrli (A) [12:03:59]: Den store saken i dag er at vi vedtar en pakke for opprusting av vei og trafikale forhold i Nordhordland – etterlengtede tiltak som kommunepolitikere og fylkespolitikere har gått i bresjen for. Det er den store saken. Om det skal være et tak på 40 eller 50 passeringer i måneden, er ingen stor sak. Det var det som var hele poenget mitt, og som jeg også har registrert fra øvrige talere i opposisjonen.

Det var Tor André Johnsen som gjorde det til en stor sak, og som startet ballet i dag. Han sa at de hadde prøvd å få aksept i komiteen for at passeringstaket skulle kunne settes til 40. Jeg tror ingen her er imot det hvis en lokalt ønsker det. Om lokale myndigheter, Statens vegvesen og departementet synes det er en god idé, så kjære vene, sett i gang! Men det er uryddig å komme med det nå når det i avtalen – i pakken som inneholder masse elementer – er framforhandlet at taket skal være på 50. Det er poenget mitt. Og det står i proposisjonen fra re-

gjeringsen, som ble lagt fram i august – for tre måneder siden. Hva som har skjedd på de tre månedene som nå gjør at Høyre og Fremskrittspartiet lager dette til den store saken i Stortinget, er det ingen som har gitt noe svar på. Det er synd at det blir stående igjen som den store saken fra diskusjonen om Nordhordlandspakken, for dette er virkelig ingen stor sak.

Samferdselsministeren sa at jeg hadde sagt at Arbeiderpartiet ikke vil være med på å kutte bompenger. Det har jeg aldri sagt – overhodet ikke. Men jeg sa at jeg aldri har stått og lovt at det skal bli lavere bompenger. Men hvis samferdselsministeren kommer med en bompengeproposisjon til Stortinget, hvor han foreslår å øke den statlige andelen og å senke bompengandelen, er jeg ganske sikker på at han kommer til å få flertall i Stortinget for det. Det hadde vært riktig i disse sakene om regjeringen og samferdselsministeren økte den statlige andelen – hvis det er det som er regjeringens politikk. Jeg er rimelig sikker på at Stortinget kommer til å slutte seg til at man øker den statlige andelen og går ned på bompengandelen.

Så bare for å presisere til slutt: Vi støtter den framforhandlede avtalen som ligger til grunn for Nordhordlandspakken. Det er detaljert og godt beskrevet i proposisjonen at dette er behandlet i mange omganger både i aktuelle kommuner og i Hordaland fylkeskommune. Det er behandlet og gått gjennom i Statens vegvesen og i Samferdselsdepartementet, og regjeringen har godkjent det og lagt det fram for Stortinget. Det er det vi støtter. Hvis regjeringen hadde ment at det skulle endres på avtalen, så burde den ha foreslått det i proposisjonen til Stortinget. Det var poenget mitt.

Ivar Odnes (Sp) [12:07:20]: Det vi pratet om no, er eit prosjekt som er til stor glede for mange i Nordhordlands-regionen. Det har vore jobba lenge med det, slik det har vore sagt her. Dette vil styrkja framkoma, og det vil skapa større trafikksikkerheit for dei som trafikkerer desse strekningane.

Det er bra at direktoratet og departementet har gjeve ei så rask behandling av bompengeproposisjonen at vi har fått han lagd fram no, og at vi får framdrift i utbygginga.

Det er litt spesielt å verta hengt ut som populist i bompengedebatten i denne salen, av eit Framstegsparti som stadig vekk går til val på å fjerna bompengestasjonane. Vi er gjerne med og diskuterer andre alternative finansieringsordningar, viss regjeringa og Framstegspartiet legg fram det. Men så langt har vi ikkje sett det på bordet.

Det var, som representanten Myrli sa, representanten Johnsen som tok opp bompengediskusjonen her tidlegare. Vi er ute etter å diskutera saka som vi har på

bordet her i dag. Vi er ute etter å finna, og vera med og støtta opp om, dei løysingane som nokon lokalt og regionalt har funne, for at dei skal kunna ha den framdrifta på prosjektet som det no er lagt til rette for. Difor har vi sagt at vi støttar løysinga som no er lokalt og regionalt lagd fram for oss, og som er lagd fram frå Høgre–Framstegsparti-regjeringa.

Vi er gjerne med og diskuterer andre løysingar, for dette er i stor grad eit fylkesvegprosjekt – vi har òg ei sak seinare i dag som er eit fylkesvegprosjekt – og det er ein grunn til at våre fylkeskommunar må gå til det skrittet å innføra bompengar for å få framdrift på sine prosjekt. Det er rett og slett for liten pott til fylkesvegprogramma rundt om til at dei skal kunna greia å finansiera dette på ein annan måte. Så Senterpartiet støttar opp om det forslaget som har vorte lagt fram her i dag, og håpar at vi no får framdrift på prosjektet – og ynskjer lykke til til regionen.

Arne Nævra (SV) [12:10:00]: Jeg hadde egentlig tenkt å gå i kantina og ta en matbit, men så var det dette med Fremskrittspartiets beskyldninger mot SV – eller, for så vidt, litt harselering over SVs politikk – og det kan jeg ikke la gå helt ukommentert hen. Fremskrittspartiet tillegger SV meninger de ønsker at SV skal ha, som de kan hakke på oss for etterpå. De sier at SV ikke er noe veiparti for distriktene. SV er nettopp et veiparti for distriktene, men vi er ikke for de store prestisjeprosjektene, f.eks. fire felt til Hønefoss parallelt med en jernbane. Det er ulogisk for oss. Det er fullstendig galskap, synes vi. Men vi gir 350 mill. kr mer enn regjeringen til utredning, rasutbedring og rassikring av fylkesveier. Vi ønsker mer satsing på fylkesveiene – 600 mill. kr mer til gang- og sykkelveier, både på riksveier og på fylkesveier. Det er der vi satser. Statsråden nærmest harselerte over at SV var imot veiene i distriktene, han sa faktisk det. Det er akkurat det motsatte som er tilfellet.

Ellers må jeg innrømme med en viss stolthet at SV er et jernbaneparti og ikke et parti for disse firefelts prestisjeprosjektene. Vi gir nesten 2 mrd. kr mer til jernbanen i vårt alternative budsjett. Men som salen har lagt merke til, vil SV selvfølgelig støtte den pakken som er lagt fram. Det skulle bare mangle – det er veldig mye bra i den pakken. Jeg ønsker Nordhordland lykke til videre med gjennomføringen av pakken.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:12:19]: Jeg tenker vi skal være glad for at vi er enige om det prosjektet som vi egentlig diskuterer. Men det er greit at vi rydder opp i en del uklårheter, slik at vi slipper å bruke fire år på å diskutere bompenger.

La meg først nevne representanten Myrli, som på tallerstolen her sa han vil støtte økt statlig andel hvis regjeringen foreslår det. Jeg tror det var rett forstått – det ristes i hvert fall ikke på hodet. Da er det litt rart at når re-

gjeringen foreslår å bevilge penger til økt statlig andel, stemmer Arbeiderpartiet imot. På side 106 i Arbeiderpartiets alternative statsbudsjett, som de selv framla, som de selv har redigert og trykket, står det at de vil kutte de 500 – og litt mer – mill. kr som regjeringen foreslår å bruke for å kutte bompenger. Det er litt rart å høre i denne salen at Arbeiderpartiet er for og vil støtte alle regjeringens forslag om bompengeskutt, når de tar vekk pengene til å kutte bompenger når de legger fram sine egne budsjetter. Det er for meg et ganske klart tegn på at en sier én ting, men gjør noe helt annet. Vi har påpekt gang på gang at det er litt rart at Arbeiderpartiet kritiserer og ønsker et gitt resultat, men selv er imot å være med og prioritere midler for å oppnå det resultatet. Det samme opplevde jeg da representanten Trettebergstuen stilte meg skriftlig spørsmål om når vi skal kutte bompenger på rv. 3/rv. 25, mens en selv er imot å bruke penger på å kutte de bompengene. Da er det egentlig bedre at Arbeiderpartiet er ærlig hele veien og sier at de ønsker å opprettholde bompengenivået og ønsker i sitt statsbudsjett å øke bompengenivået. Det er et fair standpunkt.

Populisme: Ja, det er populisme å love ting – som en ikke har tenkt å gjennomføre – bare fordi en vet at velgerne synes det er populært der og da. Kritikken mot Senterpartiet er at Senterpartiet går rundt og gir inntrykk av at de skal kutte bompenger, mens de faktisk ikke er med og støtter bompengeskuttene. Det er populisme. Det at Fremskrittspartiet kjemper for bompengeskutt, men ikke får flertall for sine forslag, er noe helt annet enn populisme. Det er demokrati og stortingsflertallets vedtak.

Til slutt: SV gir inntrykk av at de er et parti for vei i distriktene. Men i det alternative statsbudsjettet som SV har framlagt, trykket og delt ut på egen hånd, er det over 5 mrd. kr i kutt i veiprosjekter. Og tro meg – det er ikke penger som kun skal gå til å bygge motorvei til Hønefoss. Det gjelder veistrekninger rundt omkring i landet, Arendal–Tvedestrand, i Bamble – i Distrikts-Norge – på Helgeland og lignende steder. Det er der de pengene må bli tatt fra. Hvis ikke er det imaginære prosjekter som ennå ikke er blitt startet opp, men som heller ikke har fått penger i dagens budsjett. Da går det heller ikke an å kutte i de midlene.

Det er bra at også SV er glad i rassikring. Det er også dagens regjering. Vi er glad i fylkesveier, og derfor har vi økt bevilgningene til dem. Vi er glad i å vedlikeholde den infrastrukturen som vi allerede har, men vi må også bygge nytt, med god kapasitet. Det betyr gode veier mellom byene, og de ligger i distriktene.

Presidenten: Representanten Tor André Johnsen har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Tor André Johnsen (FrP) [12:15:35]: Jeg må kommentere litt av det som kommer fra representanten Myrli her. Jeg er også overrasket over at det ble en så stor sak av noen små justeringer på et passeringstak, med forutsetning om lokal enighet, og at det ble viet mye tid i denne debatten. Sverre Myrli påpeker at det er ikke noen stor sak. Det er det hyggelig å høre. Jeg synes det er bra at Arbeiderpartiet innrømmer det, og da lurer jeg litt på hvorfor de ikke kunne støtte oss i merknaden.

Så til påstanden om at dette er uryddig: Det er absolutt ikke uryddig av oss i Fremskrittspartiet og Høyre å komme med en merknad om at hvis det er lokalpolitisk ønske eller enighet om det, så oppfordrer vi til at de kanskje skal se på passeringstaket. Det er akkurat det samme prinsippet som vi har fått innarbeidet når det gjelder markedsrente. Da vil det si at det også er uryddig, og det er Arbeiderpartiet med på. Det har vi hatt enstemmige vedtak om i denne perioden og i forrige periode. Det er ikke noe mer uryddig enn det.

Presidenten: Representanten Sverre Myrli har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Sverre Myrli (A) [12:16:46]: Ja, samferdselsministeren hørte riktig, og jeg tror jeg snakker på vegne av et stort flertall i Stortinget når jeg sier at hvis han kommer til Stortinget med bompengeproposisjoner og han i de proposisjonene legger opp til økt statlig andel, så er jeg rimelig sikker på at han kommer til å få flertall for det. Men det vi ikke er for, er å lage en tungvint kompensasjonsordning – 500 mill. kr har regjeringen foreslått for neste år – hvor vi først skal vedta en høy bompengandelen, og så skal vi reise rundt i landet og strø penger på bompengeprosjekter, noen få midler. 500 mill. kr til alle landets bompengeprosjekter er en dråpe i havet. Vi er imot å etablere slike tungvinte ordninger.

Det samferdselsministeren bør gjøre, er å komme til Stortinget og øke den statlige andelen i det enkelte bompengeprosjektet. Da får vi en real og ordentlig diskusjon om bompengenivået, og jeg er rimelig sikker på at han kommer til å få flertall for det han foreslår i Stortinget.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:18:01]: Vi hadde en real diskusjon om bompengenivåene da Nasjonal transportplan ble behandlet her for fem måneder siden. Da la regjeringen, sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti, opp til at vi skulle redusere bomtakstene i eksisterende prosjekt, slik at det ikke er bare de nye prosjektene som kommer nå, som skal få en fordel, men også de prosjektene som er blitt vedtatt tidligere, for det kan ikke være slik at vi synes det er bra med høye bompenger på E6 gjennom Hedmark, mens vi

skal ha lavere bompengetakster på E39 Stavanger–Kristiansand. Vi ønsker å tilrettelegge for at vi skal få et mer rettferdig bompengenivå på alle prosjekt, og der lå faktisk 6 mrd. kr. Det er ikke småpenger. De vedtakene som Stortinget har gjort, og som regjeringen har fått flertall for, betyr rundt 12 mrd. kr mindre i bompenger for bilistene. Jeg synes ikke det er småpenger, men det er åpenbart at Arbeiderpartiet har en litt annen grense for hva bilistene skal måtte betale.

Nå betaler bilistene lavere bilrelaterte avgifter enn da Arbeiderpartiet styrte. Det synes gjerne Arbeiderpartiet er trist. I tillegg ville vi fått rundt 12 mrd. kr i ytterligere reduksjon. Det er Arbeiderpartiet imot. Det er ikke en byråkratisk og tungvint ordning. Denne ordningen er lett etablert allerede, så det er egentlig bare å sørge for at pengene kommer, så fordeles de automatisk ut. Hadde det vært slik at det krevde store byråkratiske ressurser, kunne jeg vært enig med representanten Myrli, men det er ikke tilfellet. Da er den eneste gjenværende forklaringen at Arbeiderpartiet ikke har lyst til å bruke penger på å redusere bomtakster, men de gir inntrykk av at de ville støttet det hvis det gjaldt nye prosjekter. Men de er blitt avslørt. Når de ikke er villig til å finansiere det som allerede ligger på bordet, er det ingen grunn til å tro at Arbeiderpartiet ville vært med og finansiert nye kutt. Men for rettferdigheten til alle bilister i hele landet som betaler bompenger, vil jeg oppfordre Arbeiderpartiet til å revurdere sin motstand mot bompengeskutt og støtte det forslaget som det nå er flertall for mellom regjeringen, Kristelig Folkeparti og Venstre, slik at en kan redusere takstene rundt omkring i landet.

Det er dyrt å kjøre bil. Det burde vært billigere, for bilen gir mobilitet. Vi skal bygge ut god kollektiv- og jernbaneinfrastruktur i tillegg, slik at flere kan velge de løsningene der det egner seg bedre, men å straffe bilistene i distriktene er urimelig. Det er ofte de som blir straffet, for det er der vi nå trenger å bygge ut kapasitet for å redusere avstander i vårt langstrakte land.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 3.

Sak nr. 4 [12:20:50]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av fv. 33 på strekningene Skardtjernet–Tonsvatnet og Bjørgokrysset–Nedre Øydgården i Oppland (Innst. 35 S (2017–2018), jf. Prop. 171 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten føreslå at taletida vert avgrensa til 5 minutt til kvar gruppe og 5 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil presidenten foreslå at det – innanfor den fordelte taletida – vert gjeve anledning til inntil seks replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og at dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

Ivar Odnes (Sp) [12:21:54] (ordfører for saka): No har vi vel diskutert nok om bompengar fram og attende, så vi kan leggja det til side og ta denne som ein mindre bompengeproposisjon enn den førre som var til behandling. Det handlar likevel om ein veg med stor betydning ut over Valdres og Gjøvik-regionen – som er dei bu- og arbeidsområda som har størst tilhørsle til desse delane av fv. 33, som det er prat om i denne bompengeproposisjonen.

Samferdselsdepartementet har i proposisjonen lagt fram forslag om finansiering av utbetring av fv. 33 på strekningane Skardtjernet–Tonsvatnet og Bjørgokrysset–Nedre Øydgården i kommunane Etnedal og Nord-Aurdal i Oppland.

Fylkesveg 33 er hovudsambandet mellom Valdres og Gjøvik/Toten-regionen, men det er òg eit viktig aust-vest-samband mellom E16 i Valdres og rv. 4 og E6 i Gjøvik-regionen. Vegen har ein standard som absolutt ikkje står i forhold til funksjonen og trafikkgrunnlaget.

Finansieringa er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det står i sakspapira at det skal vera anleggsstart i 2017 og ferdigstilling i 2021, men eg har vore i kontakt med fylkeskommunen om korleis dette ligg an no, og dei seier at anbudsutlysinga vil skje raskt på nyåret, at anleggsstarten vil skje våren 2018, og at ferdigstillinga vil vera 1. juli 2020 – ein toårs utbyggingsperiode der.

For dei som nyttar vegstrekningane jamleg, er dette ei gladnyheit. Dette er strekningar med fleire trafikkulykker i året. I perioden 2006–2016 var det i alt 15 trafikkulukker med personskade på desse strekningane. Av desse ulukkene var fem med svært alvorleg eller alvorleg personskade og ti med lettare personskade.

Prosjektet omfattar utbetring av eksisterande veg med fleire kurveutbetringar og breiddeutviding, og strekningane vert dimensjonerte for fartsgrense 80 km/t.

Reguleringsplanen for heile utbygginga er vedteken av dei aktuelle kommunane, og prosjektet er kostnadsberekna til 270 mill. kr i 2017-kroner.

Utan bompengefinansiering er netto samfunnsøkonomisk nytte for prosjektet berekna til om lag 91 mill. kr. Det er difor behov for å leggja inn ekstra midlar her frå fylket. Brukarbetaling er sentralt her. Den gjennomsnittlege årsdøgntrafikken varierer, men ligg på 2 300 køyretøy ved Bjørgo, og Bjørgokrysset er det krysset ein no får med den nye E16-utbygginga i Sør-Aurdal. Med ein gjennomsnittleg bomtakst på 20 kr per

passering er det rekna med ein årsdøgntrafikk på om lag 2 000 køyretøy gjennom bomstasjonen ved trafikkopning i 2020. Det er òg lagt til grunn ein relativ trafikkvekst i perioden framover, med 1,5 pst. i starten og ein nedgang i veksten til under 1 pst. i 2028.

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at 50 pst. av utbyggingskostnadene vert finansierte med fylkeskommunale midlar og 50 pst. med bompengar, med utgangspunkt i prosjektets kostnadsoverslag på 270 mill. kr. Det skal gjennomførast tovegs etterskotsinnkrevjing av bompengar ved Vesle Øyangen.

For at prosjektet skal verta nedbetalt i løpet av 15 år, er det berekna at gjennomsnittleg inntekt per passering må vera om lag 19 kr. Takstgruppe 2, kjøretøy over 3 500 kg eksklusiv køyretøy i køyretøygruppe M1, skal betala det dobbelte av taksten for takstgruppe 1. Det er ein føresetnad at takstane vert justerte i samsvar med prisstigninga. Det vert lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 for 2015–2016.

Oppland fylkeskommune har fatta vedtak om å stilla garanti ved sjølvskyldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 180 mill. kr. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet berekna til om lag 160 mill. kr ved utgangen av 2020.

Komiteen legg òg til grunn at bompengetakstane kan setjast lågare, basert på marknadsrente eller binding av renta, slik at det kjem bilistane til gode. Komiteen meiner dette er ei moglegheit som fylkeskommunar og kommunar kan gjera seg nytte av dersom det er eit lokalt ønske om det.

Kirsti Leirtrø (A) [12:27:08]: Fylkesvei 33 er hovedveiforbindelsen mellom Valdres og Gjøvik/Toten-regionen, et nydelig natur- og turistområde. Prosjektet for fv. 33 i Oppland vil gi oss bedre trafiksikkerhet og betydelig bedre framkommelighet. Reguleringsplanen for hele utbedringen er vedtatt i de aktuelle kommunene.

Nå har vi kanskje hatt debatten om bompenger, men det jeg skulle ønske at vi kunne diskutere, er fylkeskommunenes handlingsrom til å være en god veieier. Det er en kjent sak at vi har et etterslep på fylkesveiene på 65 mrd. kr. Det er også sånn at bompenger gjør at vi aldri har bygd så mye vei her i landet som nå. Arbeiderpartiet ønsker at fylkeskommunene skal gis mulighet til å bli en god veieier, derfor foreslår vi i statsbudsjettet å gi 1 mrd. kr mer til fylkene.

Jonny Finstad (H) [12:28:58]: Denne proposisjonen gjelder forslag om finansiering av utbedringer av fv. 33 gjennom flere kommuner i Oppland. Det er et lokalt initiativ og ønske. Fylkesvei 33 er hovedveiforbindelsen mellom Valdres og Gjøvik/Toten-regionen. Det er slik at veien har en standard som ikke står i rimelig for-

hold til denne viktige funksjonen. Etter Høyres syn vil dette prosjektet løse viktige framkommelighets- og trafikksikkerhetsmessige utfordringer i denne viktige regionen – for både befolkning og næringsliv.

Som i de fleste saker av denne art, er målet med bompengefinansieringen og utbyggingen å oppnå tilfredsstillende standard med hensyn til både trafikksikkerhet, miljø og trafikkavvikling. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene støtter Høyre dermed forslag til vedtak i denne saken og ser fram til at arbeidet blir igangsatt, og vi ønsker lykke til.

Tor André Johnsen (FrP) [12:30:26]: Det er bra at vi nå endelig behandler finansiering av utbedring av fv. 33 i Oppland. Fylkesveien er hovedveiforbindelsen mellom Valdres og Gjøvik/Toten-regionen. Veien har en dårlig standard – absolutt ingen funksjonsstandard som en slik vei skal ha. Den er smal, og den er uoversiktlig. Den er rett og slett dårlig. Utbedring her er av stor viktighet.

Jeg har lyst til å minne om at etter at Høyre og Fremskrittspartiet kom til makten, har bevilgningene til fylkesveiene blitt mer enn tredoblet. Men det virker dessverre ikke som om denne satsingen nødvendigvis har ført til økt satsing på fylkesveier, eller til at bilistene har fått glede av den. Følgelig tillater jeg meg å påpeke at Oppland fylkeskommune nok burde gjort en bedre jobb med å ta vare på sine fylkesveier. Det er uheldig at kostnaden for å bedre standarden på denne fylkesveien blir skjøvet over på bilistene i form av bompenger.

Viktigheten av å utbedre denne strekningen er stor, for det er mange ulykker der. Nå får vi en bedre standard, med færre kurvaturer, større bredde og jevn hastighet på 80 km/t. Finansieringen blir en 50/50-fordeling mellom bompenger og fylkeskommunale midler.

Det er gledelig at vi nå endelig skal starte opp, og det er gledelig at vi forhåpentligvis i løpet av noen år får en standard som vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten.

Vi i Fremskrittspartiet er i denne saken også betenkt over at en betydelig del av finansieringsbyrden for utbedringen legges på bilistene. Det er derfor spesielt gledelig å se at komiteen legger til grunn at bompengetakstene faktisk kan settes lavere enn en sats basert på beregningsteknisk rente ved at en bruker markedsrente eller binding av renten. Det vil komme bilistene til gode.

Videre er det positivt at komiteen viser til at dette er en mulighet som kommunene og fylkeskommunen kan benytte seg av dersom de ønsker det lokalt. Det er i hvert fall en oppfordring som vi i Fremskrittspartiet er opptatt av blir fulgt opp.

Erfaringsmessig vil det gi en lavere rente, noe som igjen vil gi reduserte bompengetakster. Det vil glede

bilistene og legge til rette for en enklere og billigere hverdag for dem som er avhengig av bil for å få kabalen til å gå opp i en hektisk hverdag.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [12:33:13]: Jeg er glad for Stortingets positive behandling av prosjektet. Fylkesvei 33 er hovedveiforbindelsen mellom Valdres og Gjøvik/Toten-regionen. Den har i dag en standard som ikke er rimelig i forhold til den viktige funksjonen som den har.

Det er to strekninger som skal utbedres. Strekningen imellom ble utbedret på 1990-tallet og har bedre kurvatur, bredde og bæreevne enn de to strekningene som nå skal fikses. Her får vi altså en veibredde på 7,5 meter på hele strekningen, en får redusert noen av høydedragene, og dermed blir det bedre ikke bare for personbiler, men også for tungtransport, som utgjør ca. 13 pst. av trafikken.

Det vil ta ca. fire år – det er anslaget – for å bli ferdig med dette. Fylkeskommunen vil kunne sette i gang. Vi legger vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til prosjektet og måten det finansieres på, og har lagt det fram for Stortinget.

Det er også bra at trafikksikkerhet vektlegges. Det er gjennomgående i alle prosjektene vi holder på med. Det å sørge for at veiene våre er så gode at folk kan ferdes trygt, at selv når folk gjør dumme ting, skal veiene være så gode at man blir tilgitt for det, må være en målsetting. Vi håper likevel at folk ferdes med forsiktighet og viser respekt, og vi skal fortsette det gode trafikksikkerhetsarbeidet – som en har gjort i dette landet over mange, mange tiår.

Presidenten: Dei talarane som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Marit Knutsdatter Strand (Sp) [12:35:01]: Dette er godt nytt. Fylkesvei 33 er hovedveiforbindelsen mellom Valdres og Gjøvik/Toten sommerstid, men også en veldig viktig forbindelse mellom Valdres og Gudbrandsdalen vinterstid. Veien er viktig for kommunikasjon og transport mellom dalfører, flatbygder og byer – de ulike delene av Opplands-samfunnet – store deler av året. Deler av veien har i dag ikke en standard som er i nærheten av bruksverdien.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag til finansiering av utbedringer av fv. 33 på strekningene som statsråden har referert til. Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende vei, og det er bra for både sikt og sikkerhet når man ferdes her. Mjuke trafikanter, fastboende som deltidssinnbyggere, fortjener oversiktlig og trygg trafikk.

God vei er grunnleggende for hvordan vi lever, da vi forflytter oss mer og er avhengig av varer og handel som

transportbransjen forsyner oss med, enten det er råvarer foredlet og/eller produsert utabygds eller av verdenssamfunnet. Valdres-samfunnet har god plass og dessverre utfordringer med færre innbyggere og endret demografi. Heldigvis gir kortere og raskere veier mulighet for mange deltidsinnbyggere, for næringsliv og vekst. Råvarer, energi og natur har Valdres-kommunene mye av. En av utfordringene våre er bare at veiene våre ikke er gode nok til å komme seg trygt fram overalt.

Finansieringen er basert på fylkeskommunale midler og bompenger. Senterpartiet mener staten bør ta større ansvar for utbygging av vei, med økte tilskudd til samferdsel og fylker. Fylkene våre har enormt mange veier å forvalte, men dessverre for få midler til å ha en god nok standard på alle strekningene. Det er bra at fv. 33 nå skal bli utbedret, men vi må samtidig huske at lokalsamfunnene tar regningen. Finansiering med bompenger gjør at vi som ferdes der, må betale for et trygt trafikkbilde ut over skattebidraget vårt. Finansiering med midler over fylkesbudsjettet til fylkesveier går av en pott som gjerne skulle strukket til langt flere veistrekninger. For å klargjøre Senterpartiets bompengepolitikk for statsråden: Hadde fylkene fått enda mer penger, hadde vi ikke behøvd så mye bompenger. I motsetning til Fremskrittspartiet er ikke Senterpartiet kategorisk når vi kommer til bompenger.

Bare i hjemkommunen min, Øystre Slidre, har vi flere kilometer med vei på fv. 278 Robølsvegen og fv. 288 Beitovegen som er trafikksfarlige, der veien år for år går mer og mer i oppløsning.

Nå skal vi glede oss over finansieringen og utbyggingen av fv. 33. Vi gleder oss over en tryggere ferdselsåre i Oppland. Senterpartiet vil stå på for mer vei i hele landet – for deg og meg – for utvikling i hele landet. Hurra for fv. 33!

Rigmor Aasrud (A) [12:38:12]: Som en av dem som bruker fv. 33, om ikke daglig, så i hvert fall ukentlig, er jeg også glad for at det blir en betydelig oppgradering på den veien. Det er jeg glad for. Men når Fremskrittspartiets Tor André Johnsen fra talerstolen her sier at Oppland fylkeskommune burde brukt pengene sine annerledes, mener jeg representanten Johnsen også bør svare på hvordan fylkeskommunen skulle brukt pengene sine annerledes. Skulle man brukt mindre penger på videregående utdanning? Skulle man brukt mindre penger på regional utvikling? Til det er vel svaret ja, for det sørger jo Fremskrittspartiet for i sine budsjetter.

Jeg synes representanten Johnsen kunne sagt noe om hvordan Oppland fylkeskommune skulle brukt pengene sine annerledes. Og han kunne også svart på om han mener at årets statsbudsjett bidrar til at fylkeskommu-

nen kan gjøre veldig mye mer på sine fylkesveier. Det er som kjent ganske skrapet det budsjettforslaget som regjeringen har lagt fram.

En liten utfordring: Jeg synes man fortjener å få svar på det når man mener at man har brukt pengene feil i fylkeskommunen.

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

Sak nr. 5 [12:39:28]

Interpellasjon fra representanten Jan Bøhler til innvandrings- og integreringsministeren: «Vi får stadig alvorlige advarsler fra politiet og vitnesbyrd fra jenter og gutter som rammes, om at sosial kontroll og fysisk og psykisk æresvold er utbredt i en del miljøer i Norge. Vi ser gjentatte tilfeller av trusler, tvang, trakassering, kidnapping og grove voldshandlinger som endog kan ha døden til følge. I Norge har vi satt inn tiltak mot noen typer æresvold, som tvangsekteskap og kjønnslemlestelse. Men vi har i liten grad tatt tak i de bakenforliggende årsakene – som manglende aksept av kvinners frihet og likestilling i disse miljøene og hvordan de styrer kvinners liv ved å balansere på grensen mellom tvangsekteskap og arrangerte ekteskap med stor grad av press. Denne styringen viser seg alt fra barndommen av, for eksempel ved at jenter ikke får delta på felles arenaer fordi de nektes omgang med gutter og menn utenfor egen familie. Hvilke tiltak mener regjeringen trengs for å ta mer grunnleggende grep mot sosial kontroll og æresvold i Norge?»

Jan Bøhler (A) [12:41:05]: De skamløse jentene, andre kvinner og etter hvert også en del gutter og menn i minoritetsmiljøene fortjener mye ros og støtte for den modige måten de har reist debatten om sosial kontroll og æresvold på. Jeg har lenge levd i og fulgt utviklingen i de miljøene som mange kommer fra, i Groruddalen og ellers på Oslos østkant, og jeg kan gjennom egne erfaringer og utallige samtaler og opplevelser bekrefte at det de snakker om, faktisk skjer.

Alle må forstå at når jeg tar opp debatten her i dag, er det noe som gjøres i den beste hensikt, fordi det handler om livet i våre nærmiljøer, om livsforholdene for våre venner og naboer, om utviklingen i vårt idrettslag osv., og ikke har noe med innvandrerskepsis å gjøre. Tvert imot handler det om å stille opp og bry seg om medmenneskene våre.

Den bakenforliggende årsaken til den sosiale kontrollen – med trakassering og trusler om fysisk og psykisk æresvold – er at de berørte miljøene har tatt med seg gamle tradisjoner og regler fra klansamfunnet inn i vårt moderne demokrati, hvor individets frihet, likestilling og retten til å gjøre egne, frie valg er grunnleggende. I klansamfunnet velger storfamiliene hvilken familie

innen klanen de skal forbindes med gjennom barnas ekteskap. Dette kan også få stor betydning for familiens økonomi og hvordan den vil utvikle seg, gjennom medgift og senere arv.

Når storfamilier som praktiserer arrangerte, planlagte, ekteskap, legger andre hensyn enn barnas egne frie valg alene til grunn og forventer at barna skal godta det, får det store konsekvenser for disse barnas liv og oppvekst. Jentene skjermes fra det å vokse opp i åpne og frie omgivelser, der de er likestilt med guttene og kan bli kjæreste og venn med hvem de vil. Vi vet at allerede på koranskolene lærer mange at gutter og jenter skal være hver for seg og skjermes fra hverandre, og at en del jenter ikke får lov til å gå i barnebursdager eller delta på andre aktiviteter etter skoletid fordi de ikke skal være sammen med andre gutter og menn enn gutter og menn i nær familie. Vi vet at noen ikke får delta i svømmeundervisning, i gymnastikk, ikke får dra på leirskole. Vi vet at bekleddingen skal begrenses fordi den ikke skal vekke menns og gutters oppmerksomhet. Vi hører til og med at det kreves at fedrene i forbindelse med arrangerte ekteskap skal legge fram jomfruattester for døtrene, og at dette har med familiens ære å gjøre.

Guttene opplever på sin side større frihet enn jentene når det gjelder å bevege seg hvor de vil, og å være med på det de vil. Men de kan også – som guttene med anonyme masker på som jeg møtte på et seminar nylig – føle sitt liv og sin frihet sterkt begrenset ved at storfamilien skal planlegge hvem de skal gifte seg med i framtiden, at de får som oppgave å passe på søsteren sin og beskytte hennes ære, at de ikke kan ha naturlig omgang med jenter fra sine egne miljøer i frie omgivelser – som andre kan – og at de lett kan få et reaksjonært syn på jenter og kvinner som lever sine frie liv. For både gutter og jenter i flere av de store minoritetsmiljøene er det slik at de som har en annen seksuell legning – som å være homofil eller lesbisk – ikke kan stå fram med det uten å bli utstøtt.

Når vi vil bekjempe dette, må vi gripe inn og gjennomføre likestilling – gutter og jenter skal oppleve at de har like rettigheter allerede fra barnsben av. Med det mener jeg f.eks. at det bør være nasjonale regler om at det ikke skal gjøres unntak fra felles svømmeundervisning og felles gymnastikk, at leirskole bør det være pliktig å delta på – som den øvrige undervisningen – barna opplever en nærhet til hverandre som er viktig for å bli godt kjent. For eksempel mener jeg også at det til gjengjeld for betydelig statsstøtte til moskeene bør være mulighet for tilsyn og åpenhet rundt opplegget i koranskolene, bl.a. når det gjelder kjønnssegregering. Jeg mener i det hele tatt at man ikke innenfor noen offentlige tilbud – fritidstilbud, voksenopplæring eller lignende – må gå på akkord med grunnprinsippene om at vi skal ha likestilling og ikke skal ha kjønnssegregering. Jeg mener at

fra barna er små, må skoler, fritidsklubber, skolehelse-tjenesten, helsestasjoner og avdelingene for de eldste i barnehagene undervise barna i deres rett til medvirkning og samtykke, til likestilling, til frihet med hensyn til legning og til ikke å bli slått av foreldrene – at det er forbudt ved lov i Norge.

For å komme videre med disse tingene – at vi som samfunn virkelig skal kunne sette foten ned for sosial kontroll – mener jeg det er avgjørende at vi nå greier å stoppe represaliene som settes inn mot gutter og jenter som ikke vil tilpasse seg miljøenes egne regler om kjønnssegregering, arrangerte ekteskap, at de med annen legning utstøtes osv.

Den første av de fem represaliene som jeg vil ta opp i dag, er at barn sendes tilbake til opprinnelseslandet fordi de er for integrerte, de er blitt for «vestlige». Ifølge en rapport fra Institutt for samfunnsforskning fra 2014 var det 1 435 barn som var norske statsborgere som var sendt til Somalia og ikke var kommet tilbake. I alle berørte land – 15 – som ble gjennomgått, var det 3 285 barn som var norske statsborgere som ikke var kommet tilbake. Hittil i år – fortalte statsråden meg i spørretimen for noen uker siden – har UD hjulpet elleve stykker. Det er klart at mange i dette store antallet barn som er sendt til de mest utsatte landene, kan ha ulik skjebne. Ikke alle er på koranskole med vold osv., som vi har sett i NRK-reportasjene, men det er viktig at vi får en oversikt over deres skjebne, over hvordan det går med dem. Jeg mener at skoler, barnehager, kommuner, fylkeskommuner og Nav sammen bør utarbeide konkrete oversikter og la UD få tilgang til disse, slik at ambassadene kan jobbe med å sette seg inn i hvordan det går med de barna som er i de landene de har ansvar for, eventuelt hjelpe dem hjem – eventuelt hjelpe politiet, hvis det er snakk om frihetsberøvelse og annet.

Jeg mener også at barnevernet og skoler på en helt annen måte må bruke hele sitt register, alle sine muligheter, til å reagere når de har bekymringer, for å hindre at barn sendes av gårde, som er det aller viktigste vi kan gjøre. Trengs det lovendringer – av barnevernloven, av barneloven, av passloven eller lignende – er det viktig at regjeringen kommer til Stortinget med det.

Den andre represalien jeg vil nevne, er at dessverre er det fortsatt mye vold i nære relasjoner. Barn slås, kvinner slås, gutter slås – hvis de bryter med reglene for bl.a. kjønnssegregering, arrangerte ekteskap osv. På Stovner politistasjon fortalte de i begynnelsen av oktober at de til da i år hadde behandlet 70 henvendelser som knyttet seg til æresproblematikk, og at alle disse sakene handlet om at gutter og jenter ble nektet å leve livet sitt som andre jevnaldrende. Bare i mitt eget nærmiljø har jeg sett tre slike saker i den senere tiden, så ingen må komme og si til meg at det bare er noen få tilfeller det dreier seg om.

Jeg mener at vi må gjøre mye mer for å innprente de voksne, foreldrene, gjennom foreldremøter og foreldresamtaler, at en bruker muligheten en har gjennom gratis kjernetid i barnehager til å få kontakt med dem, osv. Alle arenaer må brukes til å innprente at det å slå barn, selvsagt det å slå kvinner, er strengt forbudt etter norsk lov. Jeg mener at man må bruke flere ressurser på å lære opp alle som jobber i berørte etater – i skoler, fritidsklubber, barnehager osv. – til å se signalene, til å bringe signalene videre og til å forstå loven om taushetsplikt slik at de skal samarbeide med politiet. Det kommer altfor få meldinger til politiet, bl.a. fra barnevernet, om bekymringer om vold i forhold til det politiet forteller meg.

Den tredje formen for represalie jeg vil ta opp, gjelder hvordan vi forstår tvangsekteskap, og hva loven om tvangsekteskap omfatter. Det er langt flere som rammes av sterkt psykisk press, av trusler om at hele familien vil ta avstand fra gutten eller jenta hvis han eller hun ikke gifter seg med den som er valgt ut av storfamilien, om at det vil få konsekvenser for hele livet deres og framtiden deres hvis de ikke gifter seg med den som er planlagt for dem. Det er langt flere som rammes av det enn som rammes av det vi oppfatter som den mest voldsomme formen for tvangsekteskap. Jeg mener det er viktig at vi får gitt signaler til miljøene om at arrangerte ekteskap med omfattende press også er en form for tvang som kan rammes av loven, og at vi må gå igjennom lovverket for å sikre at det er (presidenten klubber) ivaretatt.

Jeg skal komme tilbake til flere av tiltakene i kommende innlegg. Det var dette jeg rakk i første omgang.

Presidenten: Taletida er ute.

Statsråd Sylvi Listhaug [12:51:36]: Jeg vil starte med å takke representanten Bøhler for å ta opp et utrolig viktig tema – sosial kontroll og æresvold i Norge. Ikke minst har flere sterke historier fortalt av NRK om ungdom som er sendt tilbake til foreldrenes opprinnelsesland, gjort et sterkt inntrykk på meg og mange andre.

Jeg mener sosial kontroll og æreskultur er en av vår tids største integreringsutfordringer. I Norge gir vi borgerne våre stor grad av frihet over eget liv, til å ta viktige valg selv og til å kunne leve livet som en ønsker innenfor de lover og regler som gjelder. Vi tar ofte denne friheten for gitt og har lett for å glemme at svært mange mennesker i verden ikke får bestemme over eget liv. Et stort flertall av menneskene i verden har ikke frihet til å tro på det de vil, eller ikke tro, eller frihet til å si det de mener. I svært mange samfunn er kvinner underordnet mannen og behandles som annenrangs borgere. Mange av dem som har innvandret til Norge, kommer fra samfunn der frihet for enkeltmennesket knapt eksisterer, der jenter

behandles annerledes enn gutter, og kvinner har dårligere muligheter enn menn.

Vi vet at sosial kontroll og æresvold også skjer i Norge, at det rammer jenter og kvinner med minoritetsbakgrunn, men at også gutter i de samme miljøene opplever et press for å videreføre æreskulturen selv om familien bor i Norge. Det er en kultur som er direkte i strid med de norske og vestlige verdiene for frihet, likestilling og rett til leve slik man selv måtte ønske.

Jeg mener det er viktig at vi som samfunn tydeliggjør helt fra starten når personer kommer til Norge, hvilke lover, regler og verdier vårt land er bygget på. Derfor er det viktig at vi har fått på plass 50 timer med opplæring i norske lover, regler og verdier på asylmottak. Vi skal forvente at de som velger å komme til Norge, innretter seg etter våre spilleregler fra første dag.

Jeg blir opprørt av historiene til ungdom som blir tvunget til utenlandsopphold fordi de er blitt for norske. At foreldre sender ungdom som har vokst opp i Norge, til koranskoler hvor det benyttes fysisk avstraffelse om de ikke gjentar koranversene godt nok, er rett og slett uforståelig for meg og alle andre som har barn. Derfor jobber regjeringen med å se på grep som kan forsterke innsatsen mot dette fenomenet. Jeg vil nevne noen av dem her.

Regjeringen vil se på muligheten til å holde tilbake pass, slik at foreldre ikke skal kunne ta med seg barn til utlandet når hensikten er skadelig. Vi vil undersøke om elektronisk grensekontroll kan gi mulighet til å hindre utreise fra Schengen-området ved at det kan legges inn informasjon om eksempelvis barnevernsvedtak som forbyr utreise. Videre vil vi gjennomgå enkeltsaker der unge er blitt sendt til hjemlandet og har kommet tilbake, for å få en bedre forståelse av hva norske myndigheter har gjort rett, og hvor det svikter. Dette er viktig for å se om det er mer vi kan gjøre i disse sakene hvor barnet ofte er kjent for norske myndigheter, som barnevernet, fra før.

Vi vil også oppdatere retningslinjene om etterlatte barn i utlandet og arrangere møter med aktuelle organisasjoner som mottar støtte, for å ansvarliggjøre disse og nå ut til foreldre. Vi vil gjennomføre en informasjonskampanje slik at ungdom vet hvor de skal henvende seg, og hva de skal gjøre i en situasjon der de utsettes for sosial kontroll eller er redd for å bli sendt ut av landet. Vi vil gjennomgå og etablere bedre rutiner for varsling mellom offentlige etater som Nav, skole, politi, barnevern og helsetjeneste, slik at disse barna ikke faller mellom flere stoler.

Regjeringen tar problem knyttet til sosial kontroll og æresvold på største alvor. Det ble på kvinnedagen i år lansert en plan som heter «Retten til å bestemme over eget liv. Handlingsplan mot negativ sosial kontroll,

tvangsekteskap og kjønnslemlestelse.» Denne inneholder en rekke grep for å bedre samarbeidet, bedre varslingen og sikre at barn som blir utsatt for dette, får den oppfølgingen de trenger.

Jeg mener noe av det aller viktigste er at de som jobber med barn og unge, enten det er i barnehage, skole, barnevern eller andre steder, har kunnskap om disse spørsmålene, at de tør å stille de riktige spørsmålene og vet hvor de skal gå videre med sine bekymringer. Derfor er det utrolig viktig å fortsette å informere og utdanne relevante yrkesgrupper i disse spørsmålene. Ikke minst er det viktig at barn og unge som utsettes for æreskultur og sosial kontroll, vet hvor de kan få hjelp. Vi må fortsette å spre informasjon om hvordan de unge kan få hjelp.

For noen går det for langt, og de må bryte med familien. Vi har et omfattende hjelpeapparat som kan bistå unge som trenger hjelp – hjelpetelefonen til Røde Kors, minoritetsrådgivere på skolene og botilbud for dem som må komme seg vekk fra egen familie fordi situasjonen er så alvorlig, eller fordi de har greid å rømme tilbake til Norge etter å ha blitt sendt til familiens hjemland for giftemål, for å integreres der eller for å bli avnorsket.

Neste år skal vi ha på plass en mentorordning, hvor unge personer som har brutt ut av miljøet og kjempet seg til egen frihet, skal kunne ha en person som vedkommende kan støtte seg til i den tøffe situasjonen dette er.

Til syvende og sist dreier dette seg om integrering, eller egentlig om en mislykket integrering. Å være integrert betyr ikke bare at en har kommet i jobb og greier seg selv økonomisk. Like viktig er det at man er integrert i de verdiene vårt samfunn bygger på, og at man respekterer og etterlever de lover og regler som gjelder i vårt samfunn. Hvor godt vi lykkes med integreringen, handler også om hvor mange som skal integreres, og hvilke krav som stilles. Skal vi lykkes framover med integreringen, må vi holde kontroll med innvandringen til Norge.

Bare siden 2012 er det gitt nesten 80 000 oppholdstillatelser til flyktninger og familiegjenforening for flyktninger. Mange kommer fra land der vi ser at kulturen er en helt annen enn i Norge, og der æreskultur og sosial kontroll er vanlig. I mitt møte med unge mennesker som har blitt utsatt for dette, har vi kommet inn på betydningen av størrelsen på miljøene på hjemstedet. Er det en stor gruppe med samme bakgrunn som ønsker å opprettholde æreskultur og sosial kontroll, blir kontrollen av den enkelte, enten det er på kjøpesenter eller skole, mer omfattende. Det er bare Malta og Sverige som har gitt opphold til flere flyktninger i perioden 2008–2016 sett i forhold til folketall. Med andre ord har vi store utfordringer med integreringen framover. Vi ser også at sosial kontroll og æreskultur lever videre selv om en del familier har bodd i Norge i flere generasjoner. Det sier noe om hvilken utfordring vi står i.

Samtidig ser vi at det er en positiv utvikling. Det er svært gledelig at flere og flere unge med innvandrerbakgrunn står opp for sine rettigheter og snakker æreskultur og sosial kontroll midt imot. Det er bra at flere er i kontakt med og får hjelp gjennom tilbudene som er rettet mot personer som utsettes for vold, overgrep og sosial kontroll.

Jeg mener det er viktig at de som jobber med barn og unge, har kunnskap til å kunne si ifra til foreldre eller annet hjelpeapparat når ikke alt er som det skal. Jeg mener det er viktig å være tydelig overfor disse foreldrene på at jenter og gutter har like rettigheter i Norge. Jeg mener det er viktig å være tydelig på hvilke forventninger vi har til dem som kommer til Norge og får opphold her. Vi skal være tydelig på hvilke lover, regler og verdier som gjelder her. Det er viktig å huske at selv om politiske løsninger og vedtak er viktig for å bekjempe denne typen verdier og holdninger, er det også avgjørende at miljøene selv tar et nødvendig oppgjør med denne kulturen. Vi har mange lover og regler, men det hjelper ikke om de ikke følges – og iallfall ikke hvis vi ikke greier å avdekke dem som bryter våre lover.

Det sitter selvsagt langt inne for barn å bryte med sine foreldre eller å melde fra om forhold foreldrene utsetter dem for. Når de gjør det, skal vi stille opp.

Jeg mener også det er viktig å si at vi ikke kan bevilge oss ut av dette. Vi kan heller ikke vedta oss ut av det. Det er først og fremst nødvendig med holdningsendringer og kulturelle endringer hos dem som velger å komme til Norge, og som er så heldig å få leve sitt liv i vårt land. Derfor er det helt nødvendig at også miljøene selv tar tak i dette.

Jeg kan forsikre om at regjeringen jobber videre med å se på om det er behov for lovendringer eller andre grep, også fra myndighetenes side, for å forsterke innsatsen mot æreskultur og sosial kontroll. Jeg håper vi kan få til et godt samarbeid om hvordan vi kan bekjempe æreskultur, æresvold og sosial kontroll.

Morten Wold hadde her overtatt presidentplassen.

Jan Bøhler (A) [13:01:18]: Jeg takker statsråden for innlegget og for at hun trekker opp noen måter vi kan komme videre på, særlig når det gjelder barn som er sendt til opprinnelseslandet.

Jeg vil benytte anledningen til å etterspørre også oppfølging av noen andre punkter som er viktig i forhold til dette. Jeg snakket om arrangerte ekteskap og en represalie som kommer når kvinner som vil frigjøre seg, tar den tunge beslutningen om å gå ut av slike ekteskap. Etter at de har fått skilsmisse etter norske lover, møter de problemet med at de religiøse ekteskapene i moskeene ikke blir opphevet hvis ikke mannen vil det. Mannen kan

nekte, og han kan gifte seg med flere uten å godta skilsmisse fra den kvinnen han har vært gift med.

Jeg mener at det må legges til grunn for å gi statsstøtte til moskeene at de ikke praktiserer sharialover, som dette er. Det er i sharialoven man har reglene om mannens totale dominans innenfor det religiøse ekteskapet. Jeg mener at vi må sørge for at alle norske moskeer praktiserer det som man gjør i den bosniske moskeen, det som man gjør i Rabita-moskeen, så vidt jeg vet, altså å kvitte ut religiøs skilsmisse straks det er gjort etter norsk lov, på lovlig måte, og at det må være en sammenheng mellom inngåelse av religiøse ekteskap – som er seremonier man gjerne kan ha og fortsette å ha – og norsk lov.

Det andre jeg vil ta opp og etterspørre videre i oppfølgingen, er det at kvinner presses til ikke å ta imot jobber og tiltaksplasser fra Nav hvis det handler om at de må berøre menn, i omsorgsyrker, hvis det handler om å jobbe der det selges alkoholholdig drikke, f.eks. i butikker eller i restauranter, eller der det ikke bare selges halal-mat, eller at de må ha en bestemt bekledning osv.

Stortinget vedtok i juni i fjor i forbindelse med behandlingen av integreringsmeldingen at reglene skulle skjerpes, strammes inn, slik at man ikke skulle kunne si nei til jobber og tiltak fra Nav på det grunnlaget. Men de jeg har kontakt med som jobber på grunnplanet i Nav, sier at de ikke har sett noe til endringer i holdninger, at de ikke har fått noen endrede signaler om hvordan regelverket her skal praktiseres strengere framover.

Så jeg vil be statsråden om å følge opp det, fordi det var et viktig, enstemmig vedtak i forbindelse med integreringsmeldingen. Jeg har lagt merke til at statsråden har snakket om det ved noen anledninger, også om nasjonale regler for svømmeundervisningen, og det er viktig at det også følges opp fra regjeringen, slik at vi ser at det skjer noe i praksis. For mange kan være enig i disse debattene, men vi må nå også vise at vi tar konsekvensen av dette gjennom konkrete tiltak.

Statsråd Sylvi Listhaug [13:04:47]: Det er flere departement som jobber med integreringspolitikk, fordi ulike felt ligger under ulike statsråder, men når det gjelder det som går på sharialovgivning og det å få oppløst ekteskap i moskeer, er det slik at kulturministeren og regjeringen har sendt på høring et forslag til ny tros- og livssynslovgivning, der man bl.a. sier at dersom tros- eller livssynssamfunn begår alvorlige lovbrudd eller oppfordrer til lovbrudd, kan man holde tilbake statsstøtten. Jeg mener at dette vil avhjelpe situasjonen og bidra til at disse damene kan melde fra dersom det foregår den type praksis i enkelte trossamfunn.

Når det gjelder det andre spørsmålet, at man ikke kan ta arbeid av religiøse eller kulturelle grunner, har vi sjekket det med Arbeids- og sosialdepartementet, som

er tydelig på at regelverket i dag sier at man kan stanse ytelser til personer som nekter å ta imot arbeid eller arbeidsrettede tiltak av religiøse eller ideologiske årsaker. Så retningslinjene er det ikke noe galt med. Det som er viktig da, er at vi får ut denne informasjonen til ytre ledd av etaten, og at det blir fulgt opp i praksis.

Så vil jeg bare si at vi absolutt har en vei å gå videre. Det er mer vi kan gjøre. Og jeg er veldig enig med representanten Bøhler i at noe av nøkkelen her ligger i barnehagen, og ikke minst i skolen. Det at de som vokser opp i dag, får vite hvilke rettigheter de har, får informasjon fra tidlig alder om hvilke muligheter man har i livet i Norge, enten man er jente eller gutt, tror jeg er utrolig viktig. Man starter i dag tidlig med undervisning knyttet til andre typer rettigheter, som barns rettigheter og dette med overgrep mot barn. Man starter veldig tidlig med det. Jeg mener at man i mye større grad, der det er behov for det, bør gå gjennom disse kulturelle aspektene, som kan være en utfordring for noen unger. Da er det viktig at også deres klassekamerater, som ikke er i disse kulturene, får lære om det, slik at de kan være til støtte og kunne se hvilke signal man skal vurdere underveis når man vokser opp, for å kunne avdekke, hjelpe og assistere sine medsøstre og medbrødre.

Jeg mener vi skal gjøre mer. Vi har gjort mye fram til nå, men det er mer å gjøre. Derfor jobber vi nå videre med mange punkter – også flere enn dem jeg rakk å nevne i mitt innlegg – med hensyn til hvordan vi skal forhindre at barn blir sendt til utlandet og utsatt for kriminelle handlinger, som mye av dette er.

Masud Gharahkhani (A) [13:08:16]: Først har jeg lyst til å berømme representanten Jan Bøhler for å løfte denne saken opp på den politiske dagsordenen.

Vi er heldige som bor i et fantastisk land som Norge. I forrige uke hadde CNN en sak: Norway is the happiest country in the world.

Den friheten vi har i Norge, har ikke kommet av seg selv. Frihetskampen har alltid vært ført i denne sal – kampen for arbeidernes rettigheter og kampen for likestilling. Er en heldig og har fått muligheten til å komme til Norge, må en akseptere de aller viktigste verdiene Norge bygger på. Det er frihet, demokrati og likestilling. Det forundrer meg at enkelte tviholder på den ukulturen og de holdningene som er grunnlaget for at de har flyktet til Norge. Det er trist, men de holdningene og den ukulturen skal aldri få grobunn i Norge.

Vi må være tydelig på hva slags verdier vi ønsker at det norske samfunnet skal bygge på. Vi må få fedrene og mødrene til å forstå at vi bor i Norge, og her aksepterer vi ikke ukultur og sosial kontroll.

Arbeiderpartiet har fremmet en rekke forslag om krav til trossamfunn som mottar statsstøtte. Vi vet at

muslimske trossamfunn gjennom moskeene har blitt de største møteplassene for mange muslimer i mange lokalsamfunn, og spesielt for mødre- og fedregenerasjonen. Derfor har de muslimske trossamfunn et stort ansvar.

Vi har en kulturminister som er altfor svak i disse spørsmålene. Jeg håper integreringsministeren kan være like tydelig som Arbeiderpartiet. Vi mener at de muslimske trossamfunnene skal jobbe med integrering. Det betyr nei til koranreiser, nei til sosial kontroll og religiøse domstoler. Det betyr at innvandrerkvinner skal delta i arbeidslivet. Dette skal gjentas og gjentas i deres lokaler. De skal melde fra, de skal åpne seg, og de skal jobbe tett med barnevern, politi og kommune. De muslimske trossamfunnene skal ha minst 40 pst. kvinner i styrene. Det er ikke slik at det ikke finnes damer i moskeen, det er bare det at mannfolkene ikke lar dem slippe til. Her skal vi hegne om norske likestillingsverdier: Damer skal opp og fram.

Er det noen moskeer som ikke vil følge opp disse kravene, er konsekvensene kutt i statsstøtten. Mens vi har en kulturminister som har satt seg i samme bås som religiøse ledere og imamer, som sier nei, nei, nei til Arbeiderpartiets forslag, håper jeg vi har en integreringsminister som går fra tom retorikk til handling. Arbeiderpartiet i denne sal er klar til å sette inn tøffe og tydelige tiltak og krav. Hvorfor nøler regjeringen?

Mari Holm Lønseth (H) [13:11:19]: Vi lever i en fri og liberal rettsstat, hvor alle har rett til å si, mene og tro det de vil. Vi lever i et av verdens mest likestilte land. Vi har rett til å velge selv hvem vi elsker, vi kan være venner med dem vi vil og drive med de fritidsaktivitetene vi vil. Vi kan til og med ta den jobben eller den utdanningen vi vil. Selvfølgelig er det slik at foreldre har innflytelse på hva barna deres foretar seg, men også barn har helt grunnleggende rettigheter til å bli hørt og bestemme mer jo eldre de blir. Når vi fyller 18 år og er myndige, kan vi bestemme selv, men vi får også mer ansvar.

For noen er ikke disse rettighetene en realitet. Altfor mange opplever å få begrensninger i sin frihet fra sin familie eller fra sitt lokalsamfunn. De blir fratatt retten til å bestemme over eget liv. Det gjelder særlig unge jenter, men også gutter, fra innvandrer miljøer, men det er også et problem i andre miljøer.

Noen blir fortalt hva de skal ha på seg, eller hvem de kan være sammen med, og det er noen som opplever hets, trusler og vold når de hever stemmen i samfunnsdebatten. Noen blir utsatt for tvangsekteskap og omskjæring, og de som blir utsatt for det, lever med varige belastninger som begrenser deres mulighet til å delta i samfunnet. Negativ sosial kontroll og kjønnslemlestelse er alvorlige brudd på norsk lov og menneskerettig-

hetene, og det er et samfunnsproblem som angår oss alle. Det er også en av vår tids største likestillingskamper.

Med Høyre i regjering har arbeidet mot negativ sosial kontroll og likestilling vært høyt oppe, og det vil også fortsette, for det er viktig for de enkeltmenneskene som er rammet, men det er også viktig for å nå regjeringens mål om et bærekraftig velferdssamfunn. Hvis det er noen som faller utenfor eller blir holdt utenfor, er ikke det bærekraftig.

I mars i år lanserte regjeringen en handlingsplan mot negativ sosial kontroll, tvangsekteskap og kjønnslemlestelse. Den handlingsplanen inneholder 28 ulike tiltak fordelt på fem innsatsområder:

- Vi skal styrke rettsvernet for utsatte personer.
- Vi skal styrke hjelpen til personer som bryter med familie og nettverk.
- Vi skal jobbe med holdningsendring og praksisendring i berørte miljøer.
- Vi skal styrke tjenestetilbudet.
- Vi skal forske mer på feltet og ha økt kunnskapsdeling.

Vi kan likevel ikke være fornøyd. Vi kan ikke akseptere negativ sosial kontroll, æresvold eller kjønnslemlestelse. Politiet spiller også en veldig viktig rolle. Jeg er glad for at politireformen også gjør at vi har flere politifolk i gatene, flere som kan bli kjent med lokalmiljøene, og som kan drive med forebyggende og oppsøkende arbeid. Men dette er ikke en oppgave bare for politiet. Når politiet kobles inn, har allerede den negative sosiale kontrollen gått for langt.

I tiden som kommer, vil vi fortsette å følge opp de 28 tiltakene i handlingsplanen, men vi skal også videre. I statsbudsjettet for neste år er det bevilget penger til en særskilt mentorordning for unge utsatt for negativ sosial kontroll, og i budsjettenigheten mellom regjeringspartiene, Kristelig Folkeparti og Venstre får vi også 5 mill. kr til Født Fri – kontaktforum for minoritetskvinner og æreskultur.

Vi skal være kompromissløse når det kommer til å bevare vår frie, liberale og demokratiske rettsstat. Det forutsetter også at vi er kompromissløse på vegne av dem som opplever negativ sosial kontroll, æresrelatert vold og tvangsekteskap. De holdningsendringene vi har behov for, vil ikke bare skje gjennom politiske vedtak. De skjer gjennom at mennesker står fram og går foran. Det er utrolig bra at det er flere og flere unge, og da særlig unge kvinner, som står fram og står imot den negative sosiale kontrollen de opplever. Jeg vil fra Stortingets talerstol si at de har hver og en av oss bak seg, og vi skal sørge for å hjelpe dem så godt det lar seg gjøre.

Kari Kjønaas Kjos (FrP) [13:16:29]: Jeg setter stor pris på at Jan Bøhler løfter denne debatten, som i årevis

har vært preget av stor feighet blant store deler av det politiske miljøet. Fremskrittspartiet har stått i denne debatten i snart 20 år, og en gjennomgang viser at vi gjennom alle disse årene har fremmet en rekke forslag som har blitt nedstemt – forslag vi har fått kjeft for, men som nå delvis er gjeldende politikk. Det skjer ting, men det går for sakte.

Unge kvinner med innvandrerbakgrunn har sett at Fremskrittspartiet kjemper deres kamp, og de melder seg inn i vårt parti. Det har vært lærerikt å høre deres historier og se hvor inderlig sterkt de ønsker at de som kommer etter dem, skal slippe å gå igjennom det samme som de har opplevd. De føler seg, med rette, sviktet.

Et av disse nye medlemmene våre fortalte om hvordan hun ble tvangsgiftet i sin ungdom. Etter flere års ekteskap valgte hun å bryte ut. Det er tøft å høre henne fortelle om angsten og ensomheten som følger av å bryte ut av et ekteskap, fordi man da automatisk bryter alle bånd til hele sin familie og hele sitt nettverk. Man har ingen å gå til, man blir sett på som skitten, og trusler blir en del av hverdagen. Det verste, sa hun, var at hennes barn blir behandlet på samme måte. Hennes barn «arver» hennes «skam».

Utfordringene med sosial kontroll og tvangsekteskap er ikke av ny dato. Selv erfarte jeg dette med mennesker jeg kjente, da jeg var ung. Å se på nært hold hvor fryktelig dette var for disse jentene, gjorde at jeg aldri kunne forstå da, og heller ikke kan forstå nå hvordan foreldre kan mene at dette er bra for sine barn. Men dette viser hvor dypt tradisjoner stikker, og at det er krevende å endre på det man er vokst opp med.

I debatter vi tar om prostitusjon, menneskehandel, voldtekt, krisesenter, tvangsekteskap, æreskultur og sosial kontroll, snakker vi som oftest om jenter. Men alle disse hendelsene skjer også med gutter, og jeg vil understreke viktigheten av å erkjenne at dette er temaer som rammer begge kjønn.

For meg er det et paradoks at Arbeiderpartiet, som mener helsestasjonene er en viktig forebyggingsarena, samtidig mener at det ikke er avgjørende at alle barn får møte en helsesøster. I retningslinjene til denne tjenesten står det at det er i møte med barnet og dets samspill med foreldrene at helsesøster best vil kunne oppdage om omsorgssvikt, overgrep, vold eller tvang foregår. Da burde i hvert fall Arbeiderpartiet som et minimum være opptatt av at kommunene fanget opp de barna som aldri møter opp på helsestasjonen.

Brødre får ofte i oppgave å passe på sine søstre. Amal Aden fortalte til Kommunal Rapport om en somalisk gutt som ikke ønsket å kontrollere sin søster, slik som han var pålagt. Det medførte at han selv ble utsatt for mobbing og hets, og at miljøet rundt ham mente han var en mann uten ryggrad. Jeg er derfor helt enig med

Amal Aden i at det er på tide at vi utfordrer guttene til å bryte ut av ukulturen med sosial kontroll og tvang, og oppfordre dem til å stille opp for sine søstres rett til å ta egne valg. Hvis brødre og søstre står sammen mot ukultur, vil vi lettere komme til en endring.

I forbindelse med den nye handlingsplanen Retten til å bestemme over eget liv mot negativ sosial kontroll, tvangsekteskap og kjønnslemlestelse skal det utvikles en mentorordning. En av disse unge innvandrerkvinnene som kjemper denne kampen, var veldig glad for å få bidra på fredagens innspillmøte om ordningen. Her kunne hun fortelle til barnevern, politi, krisesentre, familieverntjeneste og kompetansesentre hva hun mente at hjelpeapparatet kunne gjøre for å gi bedre hjelp. Det er selvfølgelig viktig at de som står midt oppi problemstillingene, er de som får være med på å utforme endringene.

Så er jeg veldig stolt av at det norske folk hegner om og løfter opp dem fra innvandrer miljøene som reiser seg offentlig i protest. Selv om de fleste må leve med trusler fra eget folk, har de – og gjør – en enormt viktig jobb. Den støtten de får av folk flest, vet jeg betyr mye for dem, og til dem vil jeg bare si: Vi politikere kan gjøre mer, men ingen av oss kan gjøre det dere gjør. Deres arbeid er helt uvurderlig.

Mitt håp er at vi nå i større grad skal kunne ta denne viktige debatten uten at rasismekortet trekkes på ren refleks, men at vi kommer videre.

Willfred Nordlund (Sp) [13:21:37]: En velfungerende rettsstat skal sørge for at samfunnets lover og rammeverk er likt for alle. Vi har en visjon om et åpent samfunn som bygger på tillit mellom mennesker, noe som mange i denne salen deler. Vi er jo generelt sett enige i denne salen om tiltakene som skal skape dette åpne samfunnet. Våre partiprogrammer inneholder tydelige standpunkt mot æresvold, tvangsekteskap og bruk av sosial kontroll for å hindre fri deltakelse i det norske samfunnet.

Statsministeren og åtte statsråder står bak en handlingsplan mot negativ sosial kontroll, tvangsekteskap og kjønnslemlestelse som skal gjelde for årene 2017–2020. «Retten til å bestemme over eget liv», heter handlingsplanen, og den er en oppfølging av flere anmodningsforslag fra Stortinget til regjeringen. I forordet til handlingsplanen inngår noen setninger som det er viktig å ha med seg, og som jeg tror vi står sammen om. Det heter:

«Norske lover, regler og verdier setter rammer for alle mennesker som bor i Norge. Innenfor disse rammene har hver enkelt frihet til å bestemme hvordan de vil leve livet sitt. (...) Mange tar retten til å bestemme hvem man vil gifte seg med, eller retten til å avslutte et ekteskap, for gitt. Men slik er det ikke for alle.»

Sosial kontroll og fysisk og psykisk æresvold knyttes som oftest til at innvandring til Norge har brakt med seg andre religiøse og kulturelle skikker enn dem som folk flest legger til grunn for samfunnet vårt. Slik er det nok også i stor grad, men overdreven sosial kontroll og æresvold er noe som også finnes i spesielle miljøer i det norske samfunnet. Det må vi ikke glemme når vi tar denne viktige debatten. Handlingsplanen har flere eksempler på dette.

Vi har tradisjonelt sett hatt – og har fortsatt – lukkede miljøer i vårt samfunn som bruker Bibelen som verktøy til å undertrykke barn og ungdoms frihet på samme måte som andre bruker Koranen. Dette må derfor ikke bli en debatt for eller mot islam, men en debatt om hvordan vi i vårt samfunn bygger respekt for at samfunnsverdier som de fleste av oss er enige om, uavhengig av religiøs tilknytning, blir videreført.

Representanten Bøhler har et viktig poeng i sin interpellasjon når han viser til at vi i Norge har en rekke tiltak mot æresvold, men at vi i mindre grad har tatt tak i de bakenforliggende årsakene. Bøhler viser i denne sammenhengen til aksept av kvinners frihet og likestilling og hvordan mange fra barndommen av opplever at jenter og gutter ikke får delta på felles arenaer. Jeg tror de viktigste tiltakene vi kan sette inn for å slå ring om jenter og gutters rett til en oppvekst og en framtid basert på egne valg og frie utviklingsmuligheter, er knyttet til påvirkning av lukkede miljøer gjennom kunnskap, holdningsskapende arbeid og større sosial samhandling på tvers av kulturelle og religiøse grenser på alle arenaer. Dette må også skje gjennom reell oppfølging av tiltakene i handlingsplanen.

Lovverket må selvsagt være tilpasset det verdigrunnlaget vi mener skal ligge til grunn for å være en del av det norske samfunnet, men det er ikke sikkert det er de lovparagrafene vi har, det er noe i veien med. Heller er det etableringen av lukkede miljøer som opptrer på siden av norske samfunnsnormer, vi må bryte gjennom. Parallelsamfunn er et onde som ethvert samfunn må bekjempe. Når noen grupper lever atskilt fra storsamfunnet, blir det minimalt med interaksjon og impulser og dermed korrigeringer av oppfatninger. Arbeidslivet, skolen og frivillige organisasjoner er avgjørende arenaer for å bygge bro over religiøse og kulturelle forskjeller. Integrering av innvandrere i arbeidslivet er derfor viktig. Skoler og barnehager der barn fra ulike miljøer lærer sammen og utvikler seg sammen, er avgjørende for å bygge bro over ulikheter.

Organisasjonslivet vårt er en annen arena som er svært viktig for integreringen i det norske samfunnet. Ungene er mest opptatt av fotball eller andre aktiviteter, men for samfunnet er fellesskapet de etablerer med andre unger, kanskje det aller viktigste. På samme måte er

ulike foreldregruppers deltakelse i vaffelsteking og dugnad det viktigste for idrettslaget, men for samfunnet er det like viktig at de dugnadstimene bidrar til at kunnskap om det norske samfunnet og forståelse for det verdigrunnlaget vi bygger det på, øker.

Det vil alltid være tilfeller der vi ikke klarer å endre atferd gjennom informasjon og positiv påvirkning. Det er viktig at vi setter hardt mot hardt når det skjer overgrep i strid med lovverket vårt. Vi skal ikke bruke religiøse og kulturelle forskjeller som begrunnelse for ikke å gripe inn mot overgrep som er i strid med norsk lov. Da tar vi overgriperens side på bekostning av offeret. Det må ikke få lov til å skje.

Karin Andersen (SV) [13:26:39]: Likestilling og frihet kan ikke forenes med undertrykking av kvinner og barn, enten man kamuflerer det som religion, kultur, tradisjon eller ære. Kulturer skal forstyrres, og kulturer skal forandres. Det er derfor verden har gått framover. Og derfor skal vi være like nådeløse mot tradisjonell, kulturell eller religiøs undertrykking, uansett hvordan den dukker opp. For det kan ikke nytte, sjøl for den som bruker Gud som unnskyldning for å holde kvinner og homofile nede, enten det skjer i kristne forsamlinger, muslimske forsamlinger eller andre forsamlinger.

De skamløse jentene Nancy, Amina og Sofia viste oss veien. Sjøl har jeg jobbet sammen med slike modige kvinner de siste 20 årene. Noen av dem er nå i organisasjonen Født Fri, som jeg er veldig glad for er blitt stiftet og skal få arbeidsvilkår framover. De kjemper mot dette, mot den sosiale kontrollen og æreskulturen, og de utfordrer de mektige tradisjonene og de mektige mennene på sine egne premisser. Det er viktig at vi står bak dem, hører på dem, hva det er de mener skal til for at dette skal forandres. De nekter å la kampen sin kidnappes av politiske krefter som vil misbruke den til å stemple alle innvandrere og muslimer som fæle folk og å så splid mellom majoritet og minoritet. De gjør det på en måte som skal bygge et nytt norsk fellesskap, og det er vi nødt til å stå opp for.

I forbindelse med integreringsmeldingen fremmet SV et forslag om å trekke statsstøtten til religiøse samfunn som støtter ekstrem sosial kontroll, og vi fikk flertall for det. Det er jeg glad for, men jeg venter på oppfølgingen. Det handler ikke bare om lovbrudd, sånn som statsråden nå var oppe og sa, det handler om hvordan man argumenterer og ordlegger seg, om man mener at kvinner og unger skal underordne seg eller ikke.

En annen organisasjon som jeg har hatt gleden av å jobbe sammen med siden 1990-tallet, er SEIF. De gjør en fantastisk jobb. De er på bistandssiden. De jobber ganske stillferdig, men på bistandssiden, og hjelper mange av dem som har vært utsatt for alvorlige trusler. Det de

forteller oss, er at det har blitt mer byråkrati og klientifisering i arbeidet de gjør. De har før disponert kriseboliger som de brukte da det var et brudd. Og da er det alvor, da må man rett og slett sette opp en beskyttelsesmur. Det er det ikke lenger muligheter til, det er overtatt av Bufdir, og nå er de avhengige av å sitte lenger på krisesenter, fordi det tar tid å komme ut i disse boligene. Før var det SEIF som også kartla de sikkerhetstiltakene som var nødvendige rundt dem, f.eks. de som må leve på kode 6, og så vidt de kjenner til, eller jeg kjenner til, var det ingen av dem som de plasserte, som ble funnet. Og det er utrolig viktig. Nå tar altså mye av dette mye lengre tid. Jeg tror det er ganske mye på hjelpesiden som vi kan se på, samarbeide med disse organisasjonene på en mye mer aktiv måte. De kan gjøre en større jobb enn det de får lov til i dag, og det vil de gjerne gjøre. Og de kjenner disse ungdommene.

Så er det flere nå som har snakket om en mentorordning, og det er jeg glad for. Jeg vet ikke helt hva den inneholder ennå, men det som blir påpekt, og har vært helt tydelig over lang tid, er at ettervernet, som jeg vil kalle det, for de ungdommene som blir alene, må styrkes. De blir helt alene mange av dem, fordi de blir kuttet ut av familien sin, og det er veldig alvorlig. Jeg tror det er få av oss som egentlig forstår hva det betyr.

Så vil det være uhyre viktig at vi nå både i helsestasjoner, i barnevernet og i skolene – overalt – klarer å rekruttere inn deler av innvandrerbefolkningen, slik at det er noen som har tillit i disse miljøene og kan bygge ned avstanden og den redselen som er der for å bruke det hjelpeapparatet som faktisk finnes i mange av disse sakene.

Solveig Schyztz (V) [13:32:01]: Likestilling og likeverd handler om retten og friheten til å være seg selv og til å velge sitt eget liv. Alle mennesker skal ha like rettigheter og muligheter i samfunnet – like rettigheter og muligheter til å utnytte sine evner, leve sine liv og delta aktivt i samfunnet.

Det norske samfunnet er bygd på individets sosiale og moralske frihet til å forme sitt eget liv. Likevel er det mange i Norge som ikke har denne friheten. Det gjelder spesielt for minoriteter, og i hovedsak kvinner og jenter. Manglende frihet i eget liv og negativ sosial kontroll fratru enkeltmennesket muligheten til å forme og leve sitt eget liv slik man selv ønsker.

Men likestilling handler ikke bare om kjønn. Det handler også om like rettigheter, uavhengig av funksjonsevne, seksuell orientering, alder, etnisitet og religion. Kampen for likestilling er fortsatt en frihetskamp – friheten til å være sammen med dem man ønsker og gå i de klærne man vil, frihet til å ta den utdannelsen og den jobben man ønsker, frihet til å si det man vil og tro på den guden man vil, frihet til å elske den man vil og gifte

seg med den man vil, men også til å skille seg. Likestilling er å ha reelle muligheter, og det er det ikke alle som har. Vold i nære relasjoner, hatkriminalitet, trusler og sjikane og stereotypiske kjønnsroller er temaer som er knyttet opp mot manglende likestilling.

Jeg vil takke representanten Jan Bøhler for å ta initiativ til denne interpellasjonen og for hans lange engasjement for dette. Æresvold og æreskultur hindrer mennesker, menn og kvinner, i å leve frie liv, og det gjør at mange mennesker lever i frykt og opplever sosial kontroll og psykisk og fysisk vold. I noen miljøer i Norge er dette dessverre utbredt. Dette er tema som må løftes ytterligere i det offentlige ordskiftet.

Vi kan ikke være likegyldige til at mennesker er ufrie på grunn av æreskultur og æresvold. Ingen grunn kan forsvare vold – ikke ære, ikke skam, ikke mangel på selvkontroll, ikke rus – ingen grunn. Og vi som er politikere, er nødt til å ta tak i de viktige spørsmålene på flere arenaer. Det er helt nødvendig at vi gjør en innsats for at barn skal lære om likestilling. Vi må også fortsette å kjempe for de formelle rettighetene, for de er ingen selvfølge, og den dagen vi tar dem for gitt, står vi å fare for å miste dem.

For å få et likestilt samfunn, fritt for æreskultur og negativ sosial kontroll, trenger vi mer enn formelle rettigheter. Vi har lovverk som hindrer barneekteskap og kjønnslemlestelse. Vi har en ekteskapslov som også gir alle lesbiske og homofile rett til å inngå ekteskap, og det går den riktige veien – det er flere skritt på veien. Men vi oppnår ikke mer likestilling hvis ikke våre barn lærer likestilling og likeverd.

Likestilling må læres, og det kommer ikke av seg selv. Skolen har en nøkkelrolle i dette arbeidet, men også mange organisasjoner er viktige og nødvendige bidragsytere. Jeg er glad for at Venstre i budsjettforhandlingene med Kristelig Folkeparti og regjeringen har fått gjennomslag for vårt forslag om å sette av 5 mill. kr i 2018 til den nyopprettede stiftelsen Født Fri, som skal arbeide for likestilling uavhengig av kjønn, tro og bakgrunn, og som både skal delta i debatten og støtte kampen for individets frihet mot skamvold og negativ sosial kontroll.

Siri Gåsemyr Staalesen (A) [13:35:59]: Jeg vil gjerne starte med å takke Jan Bøhler, som har satt denne viktige saken på dagsordenen. For Arbeiderpartiet har frihets- og likestillingskamp alltid vært en rød tråd i vår politikk. Enkeltmennesket skal ikke trenge å kjempe de små og store kampene alene, men skal oppleve å stille likt og kunne velge fritt.

En viktig del av vår tids store frihets- og likestillingskamp er det sosiale og kulturelle presset som mange gutter og jenter står overfor når de skal velge hvordan de vil leve sine liv. Når det gjelder skam og æreskultur, er

det en selvfølge at kjønnslemlestelse, tvangsekteskap og andre overgrep mot enkeltindividet er forbudt. Samtidig er det ikke slik at alt kan løses av det offentlige. Vi må aktivt støtte personer i miljøet som hver dag kjemper mot negativt sosialt press og æreskultur.

Vi kan ikke akseptere at foreldre eller søsken utøver sosial kontroll i sine familier. Det er ofte jenter som rammes. Hva må til for at menn med manglende aksept for kvinners frihet og likestilling, som styrer kvinners liv ved å balansere på grensen mellom tvangsekteskap og arrangerte ekteskap, med stor grad av press, endrer holdninger? Til nå har statsråden bare pratet om problemene uten å ta skikkelig grep. I den grad regjeringen er opptatt av likestilling, er det noe som bare skal komme av seg selv, ikke noe vi skal ta politiske grep for å oppnå. Det holder ikke. Vi må aktivt foreslå politikk for å få menn som har manglende aksept for kvinners frihet og likestilling, til å endre holdninger. Bare slik skaper vi endringer for disse jentene. Aktiv likestillingspolitikk er et nøkkelord.

Hvilke grep vil statsråden ta overfor menn som hindrer kvinner i å leve sine liv slik de selv ønsker? Nå vil jeg ikke bare høre tomme ord og problembeskrivelser, men hvilke aktive tiltak statsråden ser for seg, slik at alle kvinner i Norge i dag kan leve de livene de ønsker.

Arbeiderpartiet har kommet med gode forslag, både tidligere og i dag, og vi håper regjeringen går fra prat til handling.

Guro Angell Gimse (H) [13:38:35]: Jeg synes det er veldig bra at Jan Bøhler engasjerer seg i kampen mot æresvold og sosial kontroll. Selv har jeg stiftet bekjentskap med den såkalte æreskulturen både som familievoldskoordinator i politiet og som prosjektleder for Et spørsmål om ære, som var et dialogprosjekt i regi av konfliktrådet. Jeg har møtt mange fortvilte – unge og voksne, kvinner og menn – som har ett stort ønske i livet, og det er å få frihet til å velge partner, utdanning og klesdrakt selv og å slippe å bli passet på, overvåket og sladret om.

Uønsket sosial kontroll og æresrelatert vold er et stort samfunnsproblem. Det har lenge vært taust rundt temaet, kanskje fordi mange har vært redde for å trække andre kulturer på tærne. I så fall er det misforstått. Dette handler om en kulturkollisjon. Det er den kollektive kulturen som møter en individrettet kultur. Det er viktig å forstå under hvilke forutsetninger og livsbetingelser det kollektivistiske og den æresrelaterte kulturen har vokst fram. Under fattigdom og med en svak, korrumpert stat blir det viktig å ha lojalitet og respekt for storfamilien, rett og slett for å overleve, og individuelle behov blir satt til side. Viktige verdier blir da lydighet og dydighet, og et sentralt element er en type ære som bæres av kvinner,

og som ofte omtales som sexæren. En dydig datter som giftes bort, kan i prinsippet sikre en hel familie en framtid. Derfor må disse jentene tas vare på og passes på.

I Norge har vi økonomisk og politisk trygghet, noe som resulterer i at individene får større frihet. All den friheten virker truende på æreskulturen, og grepet om barna, og spesielt jentene, skrur til. Bøhler snakket om hvordan vi skal ta tak i de bakenforliggende årsakene til dette. Det er vanskelige spørsmål som i bunn og grunn handler om integrering og inkludering, og at vi ikke lukker øynene for overgrep, sosial kontroll og mangel på likestilling. Jeg tenker at det heller ikke blir noen forandring om ikke enkeltpersoner fra kulturen selv står fram og kjemper kampen. Det må en konflikt til, en konfrontasjon, og historiene til disse jentene og guttene må komme fram. Vi ser at veldig mange har stått fram: Shabana Rehman, Amal Aden, Iram Haq, Deeyah Khan – og nå Nancy, Amina og Sofia, som har skrevet boken Skamløs til sine medsøstre.

Så må vi politikere og media og andre aktører engasjere oss og gi disse kvinnene og mennene en plattform å stå på og sikkerhet sånn at de kan gå i rette med kulturen. Vi ser at oppmerksomheten rundt dette temaet har økt de siste årene, og media har gjort en veldig viktig jobb med å gi disse personene rom.

Regjeringen har varslet en skjerpet innsats mot tvangsekteskap, kjønnslemlestelse og sosial kontroll. Her tas det mange grep. Ny handlingsplan kom i år. Der blir politi, barnevern, konfliktråd, moskeer og frivillige organisasjoner viktige. Vi vil legge til rette for arenaer for dialog rundt kulturforskjeller, og der kan jeg nevne bl.a. Shabana Rehman prosjekt Født Fri og Søster til Søster i Kirkens Bymisjon i Trondheim. Begge støttes nå gjennom statsbudsjettet.

Å jobbe mot negativ sosial kontroll krever innsats på mange plan. Det handler som sagt om integrering og inkludering og at vi som samfunn er kompromissløse når det gjelder vold, menneskerettigheter og kvinner og menns mulighet til å bestemme over eget liv.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [13:42:59]: Jeg vil ha et litt overordnet og historisk perspektiv på det som tydeligvis skjer i dag, og gå tilbake i tid, for en del av dem som har tatt ordet her, har problemer med hukommelsen.

Representanten Bøhler har bodd hele sitt liv i Grovuddalen. I politikken har han brukt denne bakgrunnen flittig. Hans bostedsadresse skal gi ham ekstra legitimitet til å mene noe om utviklingen i dalen. Ja, gid det var så enkelt.

Dersom han har fulgt med, må han ha sett utviklingen med egne øyne. Han må ha sett og konstatert økende innvandring, etniske nordmenn som flytter ut, segre-

gering, islams utbredelse, æreskodeks, machokultur, økt vold, unge gutter med innvandrerbakgrunn som trakasserer jenter, kvinner som behandles som annenrangs borgere. Han må ha observert at stadig flere jenter og kvinner går med hijab på skole og arbeidsplass. Han må ha reflektert over hva dette skyldes. Han må ha sett at villigheten til integrering er begrenset, og han må ha sett at de felles verdiene vårt samfunn i ord er tuftet på, ikke finner gjenklang hos svært mange med bakgrunn fra muslimske land.

Det er i grunnen ikke så veldig underlig. I 1990 vedtok utenriksministrene fra 45 av 57 muslimske land landenes egne menneskerettigheter, Kairo-erklæringen. Erklæringen slutter seg til ideen om menneskerettighetene, men sier samtidig at de islamske verdiene er overlegne menneskerettighetene, slik de er utlagt i FNs variant. Som professor og forfatter Terje Tvedt skriver i sin nye bok *Det internasjonale gjennombruddet*, har samtlige stortingsmeldinger, proposisjoner og NOU-er pekt på FNs menneskerettighetserklæring som mål og middel i utenrikspolitikken, underforstått at dette er en universell ambisjon som deles av alle, uavhengig av kultur og religion. Tvedt har gjennomgått samtlige dokumenter fremlagt for Stortinget som omhandler innvandring til Norge, og konstaterer at alle regjeringer helt tilbake til 1970-tallet har hatt som mål å etablere et flerkulturelt samfunn, og at innvandrerne skulle ha valgfrihet når det gjaldt tilpasning til sitt nye land. Bratteli-regjeringen skrev sågar i 1973 at det er statens oppgave å legge til rette for denne valgfriheten, og at innvandrere som ønsker det, bør tilbys en reell mulighet til å opprettholde og videreutvikle sin kulturelle og religiøse egenart.

Det fortsatte med Nordli, som presiserte at innvandrernes muligheter for å praktisere sin egen religion skulle styrkes. Ikke minst ser vi det under Brundtland, som i to rapporter konstaterer at innvandrerne selv skal bestemme hvor stor tilknytning til Norge de ønsker. Felles for begge rapportene er at norsk kultur utelates og erstattes av begrepene «rikskultur» og «sentralkultur». I den andre rapporten var også nordmenns påståtte fremmedfiendtlighet og rasisme viet oppmerksomhet.

Ja, tenk på den bakgrunnen, at Arbeiderpartiet har fremmet så mange stortingsmeldinger og NOU-er som har sagt det jeg sier nå, når representantene Gharahkhani og Bøhler sier at Arbeiderpartiet har fremmet så mange forslag.

Alt skal underordnes Allahs vilje, og sharialovene skal lede mennesker inn på den rette vei. I artikkel 1 i Kairo-erklæringen heter det:

«All human beings form one family» forent i «their subordination to Allah and descent from Adam.»

Videre står det:

«All men are equal in terms of basic human dignity.»

Og:

«No one has superiority over another except on the basis of piety and good deeds.»

Tekstens premisser er at mennesker ikke er like, overfor Allah må troen være en distinksjon. Dette er ikke mine ord, men hentet fra Terje Tvedts nye bok, som jeg håper Jan Bøhler, journalister flest og interesseorganisasjoner vil lese.

Kairo-erklæringen ble aldri debattert i norsk politikk. Den passet ikke inn. Derfor fortsatte vi som før: Islam skal ikke nevnes med et ord. Det gjøres heller ikke i stortingsmeldinger og NOU-er. I disse er heller ikke norsk kultur eller norske verdier nevnt.

Hva så med Norge? Hva utgjør denne æreskulturen som vi selv har tillatt å utvikle seg, ikke minst Arbeiderpartiet, som har drevet denne prosessen? Det har vært en villet politikk, en villet politikk fra første dag – en misforstått villet politikk, muligens, men en villet politikk. Jo, vi har fått tvangsekteskap og arrangerte ekteskap, jenter som sendes til foreldrenes opprinnelsesland for å gå på koranskoler, og ektefeller som hentes i foreldrenes opprinnelsesland, vi ser hat mot homofile, hat mot jøder, fravær av trosfrihet, fravær av likestilling, imamer som sprer intoleranse i islams navn, fysisk avstraffelse som en del av oppdragelsen, mangel på pluralisme og kollektiv samfunnsforståelse, og ikke minst fravær av individuell frihet på alle plan. Alt dette mens Jan Bøhler ikke har løftet en finger. Han har snarere gått i tospann med interesseorganisasjoner og et samlet Medie-Norge, nå sist tre sider i Klassekampen. Han har tillatt en uansvarlig innvandring som har bidratt til dette, og han har tatt avstand fra konkrete tiltak som Fremskrittspartiet har fremmet gjennom mange år, og ikke minst de ti rådene til innvandrerforeldre som jeg selv fremmet for noen år tilbake, og som ble kalt stalinistiske.

Himanshu Gulati (FrP) [13:48:11]: Interpellanten tar opp et veldig viktig tema, og det er bra. Jeg takker statsråden for en god og offensiv holdning i denne debatten.

Det er få ting, om noe, som får mitt blod til å koke mer enn å vite at det er mange ungdommer med innvandrerbakgrunn i Norge som lever som annenrangsborgere, fordi de ikke får lov til å bestemme over eget liv på samme måte som de fleste andre i Norge tar for gitt. Det kan vi ikke akseptere. På mange områder i Norge har vi nullvisjoner – når det gjelder trafikkdrepte, skadde i trafikken og en del andre ting. Vi trenger også en nullvisjon når det gjelder sosial kontroll. Ingen i Norge skal måtte tåle begrensninger på hvordan de lever sine liv, ingen skal måtte tåle begrensninger av den typen vi ser, når

det gjelder å velge ektefelle, velge kjæreste, leve ut sin seksuelle legning, ta viktige avgjørelser i sine egne liv. Ikke en eneste person, og spesielt ikke en eneste ungdom med innvandrerbakgrunn, skal måtte leve i 2017 i Norge og ha sånne begrensninger i sitt liv.

Statsråden sa at det er ikke alt vi kan vedta bort. Jeg husker ikke akkurat hvilke ord hun brukte, men hun mente at det er ikke alt politikerne kan vedta skal forsvinne. Det er en grunn til at sosial kontroll finnes i Norge i dag. Det er en grunn til at de historiene vi har hørt ganske mange av de siste ukene, kan eksistere. Det er fordi det bor veldig mange i Norge som synes dette er bra og greit. Det er noen som opprettholder den sosiale kontrollen, noen som passer på hvem som er sammen med hvem og hvem som henger med hvem, og at folk ikke lever et for vestlig eller et for norsk liv. Jeg vil derfor utfordre alle innvandrer miljøene, de muslimske miljøene og alle de andre innvandrer miljøene, trossamfunnene, foreldrene, familiene, brødre, søstre, jeg vil utfordre alle dem som lever med dette i sine miljøer, til å ta ansvar, til å stå opp og si at dette aksepterer vi ikke, og at ingen av oss skal sitte stille og se på at innvandrer ungdom i Norge i 2017 skal leve med denne typen hårreisende, uakseptable begrensninger. For dette kan skje i Norge fordi noen ønsker at det skal være sånn. Den dagen alle disse miljøene selv tar et ansvar og sier at nok er nok, vil også være starten på å få slutt på sosial kontroll i Norge.

Jeg er glad for holdningen fra statsråden. Den er viktig og nødvendig og viser at det ikke er regjeringen det skal stå på med tanke på tiltak når det gjelder sosial kontroll. Men det største ansvaret her er det innvandrer miljøene selv – hvor dette skjer – som må ta. Det er de som bestemmer når sosial kontroll skal ta slutt i Norge. Jeg utfordrer derfor på nytt alle innvandrer miljøene i Norge til å stå opp og si at nok er nok. Vi skal ikke akseptere at noen ungdommer lever i Norge i dag med den typen sosiale begrensninger som vi dessverre hører altfor mange historier om.

Jon Engen-Helgheim (FrP) [13:51:39]: Det har vært mange gode innlegg om et veldig viktig tema. Vi har fått høre at det gjøres veldig mye bra på fronten, men jeg tror nok vi alle sammen kan være enige om at det er vanskelig å si at det gjøres nok. Det er også bra at vi kan ha en dialog på tvers av partigrænser, hvor vi på en seriøs og ikke minst åpen måte kan diskutere disse problemstillingene.

Det har faktisk vært sånn at Fremskrittspartiet har kjempet en lang kamp alene, hvor det har blitt konkurrert i å slå ned på alle forslag eller problemstillinger som Fremskrittspartiet har tatt opp, på grunn av at det kan virke støtende for noen. Det har vært en berøringsangst overfor disse problemene som mangler sidestykke. Men

la oss heller se på det positive, at det nå er en mer åpen dialog rundt disse temaene, og man trenger ikke være redd for å bli stemplet som rasist i like stor grad fordi man peker på høyst reelle problemstillinger.

Men det er også sånn at vi kan ikke vedta at sosial kontroll skal avsluttes. Vi kan heller ikke sette inn nok penger til at det blir borte automatisk av den grunn. Det handler om holdningsendringer, og det er en stor utfordring å endre holdninger når vi snakker om religiøs overbevisning. Det viktigste vi da kan gjøre, er nok å starte med barn. Vi må starte i skolen. Vi må sette skolene og alle andre som kommer i kontakt med aktuelle grupperinger, i stand til å avdekke når sosial kontroll skjer. Vi må forplikte og sette alle ansatte i det offentlige i stand til å varsle og reagere på riktig måte når de har avdekket at sosial kontroll skjer. Det er nok noe av det viktigste vi kan gjøre.

Jeg synes som sagt det er bra at Arbeiderpartiet nå flagger disse temaene høyt. Representanten Bøhler har mye kunnskap om temaene. Dessverre er det langt igjen før resten av Arbeiderpartiet følger etter Jan Bøhler, for når vi kommer til viktige temaer innenfor dette feltet, er Arbeiderpartiet fortsatt veldig naive og veike. Da vil jeg peke på noen få ting.

Det handler om at Arbeiderpartiet fortsatt nekter å innføre obligatorisk helseundersøkelse for barn som kunne avdekket f.eks. kjønnslemlestelse. Der det er kjønnslemlestelse hos en familie, og det har blitt utført, kan man gå ut fra at det er mer sosial kontroll inne i bildet. Der må Arbeiderpartiet våkne og komme etter. Arbeiderpartiet sier fortsatt nei til forbud mot bruk av barnehijab i grunnskolen. Selv om det helt sikkert finnes eksempler på noen som bruker hijab helt frivillig, er det også et symptom på sosial kontroll. Det er et forventningspress fra foreldre og miljøer som gjør at man går med dette. Det er også sånn at barn ikke ville funnet på å gjøre det helt av egen fri vilje. Mange av de barna skiller seg ut på en ufordelaktig måte på skolen, de blir kanskje holdt utenfor eller føler seg utenfor, og det skal ikke barn i norsk skole gjøre. Derfor må man ta tak i symptomene, man må ta tak i problemene og si at vi aksepterer ikke den type sosial kontroll som barnehijab faktisk er, og gå foran og si nei. Der er Arbeiderpartiet fortsatt langt etter.

Det samme gjelder bruk av heldekkende plagg som burka i det offentlige rom. Det er et symptom på sosial kontroll. Ingen liker det, men det er bare Fremskrittspartiet som ønsker å gjøre noe med det. Hvis vi skal signalisere at vi ikke synes det er greit, som de aller fleste partiene har tatt til orde for i denne salen, må vi vise det med handling og forby den synlige sosiale kontrollen som vi ser hver eneste dag i de store byene.

Jan Bøhler (A) [13:56:32]: Jeg vil takke for mange gode innlegg som utdyper innholdet i det vi snakker om her i dag, og som til dels har vært konkrete og bidratt mye til forståelsen, f.eks. innlegget fra representanten Gimse fra Høyre når det gjelder utdypingen av sexære. Jeg synes også at det som representanten Gulati fra Fremskrittspartiet sier om at vi må utfordre alle innvandrer miljøene til å stå opp i egne miljøer, er en viktig del av saken, samtidig som jeg mener at vi som samfunn og medborgere i høyeste grad må ta vår del av ansvaret. Det tror jeg vi er enige om her i debatten at vi må gjøre.

Det er et mulig uenighetspunkt som ligger rundt det som representanten Gharahkhani tar opp. Det er veldig viktig å forstå hvor stor innflytelse trossamfunn og særlig moskeene har på alle som besøker dem, når det gjelder kjønnssegregering og mangel på likestilling, med egne innganger, opplegget i koranskolene og så å si ingen kvinner i styrene osv. Det å stille krav rundt dette i forbindelse med statsstøtte og utvikle samspillet mellom disse trossamfunnene, moskeene, regjeringen og myndighetene er det ganske viktig å forstå betydningen av, som jeg tror vi skal komme tilbake til i forbindelse med behandlingen av forslag her i Stortinget.

Når det gjelder andre ting som er tatt opp, er det vist til handlingsplanen som regjeringen har laget om sosial kontroll og retten til å bestemme over eget liv. Jeg synes det er veldig bra at det er kommet en sånn handlingsplan. Både Holm Lønseth fra Høyre, Kjønnaas Kjos fra Fremskrittspartiet og Nordlund fra Senterpartiet viste til den handlingsplanen. Jeg håper at vi med debatten her i dag kan komme videre med konkretisering av mange punkter her, for hvis man leser de 28 tiltakene, begynner stort sett alle med ord som «utrede», «vurdere», «videreføre», «sikre», «styrke», «forsterke». Jeg fant to punkter hvor det står at vi faktisk skal gjøre noe, hvor det står «etablere» og «innføre». Vi må ta inn over oss at det er mange prosesser som ligger i denne handlingsplanen. Det er bedre at det ligger prosesser her enn ingenting, men jeg tror at vi i debatten her har gått inn på konkrete spørsmål, som statsråden til dels har fulgt opp, som gjør at vi kan komme videre. Jeg vil be statsråden med det overordnede ansvaret for integrering i regjeringen om å engasjere seg overfor andre departementer, f.eks. Arbeids- og sosialdepartementet. Når de sier at vi har gode nok regler i Nav for at man ikke skal kunne nekte å ta jobber av religiøse grunner, må de sørge for at det faktisk oppfattes ute i etatene.

Det samme gjelder hvis statsråden er enig i at vi trenger nasjonale regler for svømmeundervisning, at det ikke skal være delte opplegg verken for det eller gym eller andre ting. Det må følges opp overfor andre departementer. Jeg håper at statsråden vil se at regjeringen har et overordnet ansvar på dette punktet, og at det ikke

bare handler om hva hennes departement kan gjøre selv.

Statsråd Sylvi Listhaug [14:00:01]: Takk for en veldig god debatt. Jeg synes det er veldig mange viktige punkter som har vært oppe her. Jeg kan forsikre representanten Bøhler om at det overordnede ansvaret for integreringen har jeg, og det tar jeg, og at jeg jobber sammen med de andre departementene for å iverksette det som sto i integreringsmeldingen, som skal følges opp, men også selvfølgelig handlingsplanen og at vi kommer videre med de forslagene som ligger der, og ikke minst de forslagene som vi også nå jobber videre med i etterkant av det vi har sett om at ungdom er sendt til Somalia mot sin vilje.

Når det gjelder kvoteringsregler i moskeer, vil jeg bare understreke at min tiltro til kvoteringsregler generelt er svært laber. Det gjelder også i moskeer. Jeg mener at de lovendringene som nå er sendt ut på høring, kan bidra til å imøtekomme det som er intensjonen her, nemlig at dersom trossamfunn motarbeider norsk lov, bryter norske lover, kan man miste statsstøtte. Det mener jeg er viktig. Jeg har også merket meg at en modig kvinne som heter Hashi, som startet et kvinneopprør i Arendal Moské, sa:

«Hvis det er kvotering, kan man gjøre hva som helst så lenge det står i papirene at det er kvinner i styrene.»

Det er veldig lett å omgå, så jeg tror ikke man løser problemene bare med det.

Det som jeg imidlertid er opptatt av, og som vi jobber aktivt med, er å se på krav til religiøse ledere og å motvirke at personer med ekstreme holdninger får komme til Norge og spre disse gjennom moskeer. Der jobber vi med å lage et høringsbrev, som jeg håper skal komme ut i løpet av første halvår neste år.

Representanten Andersen nevnte her at denne saken «kidnappes» av politikere som har helt andre hensikter i debatten. Jeg vil sterkt ta avstand fra det. Dette er en av de sakene jeg har vært mest engasjert i siden jeg startet som politiker på 1990-tallet. Det å vite at unge jenter, i hvert fall den gangen jeg var ung, vokste opp med sosial kontroll, med å bli sendt ut av landet, med å bli tvangsgiftet, med å bli skamfært i underlivet, har vært noe av det som har drevet mitt politiske engasjement i alle år, og gjør det fortsatt. Vi skal ikke akseptere det, og det er derfor det er viktig selvfølgelig å endre holdninger, men også å ha et regelverk som setter foten ned for dette.

Når det gjelder representanten Gåsemyr Staalesen, mener jeg at hun umulig kan ha hørt godt etter. Jeg mener at det har vært veldig mange tiltak som har vært oppe i denne diskusjonen – jeg ramset opp en hel rekke av dem. Så her er det mye å jobbe med.

Det var det jeg rakk, men jeg vil takke for en god debatt. Her skal vi jobbe videre med oppfølgingen, og jeg ser fram til at vi kan samarbeide godt om de tiltakene som er nødvendige for å følge opp dette videre.

Presidenten: Interpellasjonsdebatten er dermed over.

Votering

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

l o v

om utprøving av selvkjørende kjøretøy

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formål

Formålet med loven er å legge til rette for utprøving av selvkjørende kjøretøy innenfor rammer som særlig ivaretar trafiksikkerhets- og personvern hensyn. Utprøvingen skal skje gradvis, særlig ut fra teknologiens modenhet og med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder utprøving av selvkjørende kjøretøy uten ansvarlig fører og selvkjørende kjøretøy med ansvarlig fører som ikke befinner seg på tradisjonell førerplass. Loven gjelder også utprøving av selvkjørende kjøretøy hvor kjøretøyet har en ansvarlig fører på tradisjonell førerplass, men hvor det av andre grunner er nødvendig med unntak fra gjeldende regler som nevnt i § 3.

Med selvkjørende kjøretøy menes et kjøretøy som er utrustet med et teknisk system som automatisk fører kjøretøyet og som har kontroll over kjøringen. Selvkjørende kjøretøy omfatter kjøretøy der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører kjøretøyet, og kjøretøy som er konstruert for å kjøre uten fører.

§ 3 Forholdet til annen lovgivning

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk med forskrifter, lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy med forskrifter og lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger med

forskrifter gjelder under utprøving av selvkjørende kjøretøy med mindre annet følger av denne loven eller forskrifter gitt med hjemmel i denne.

Det kan i tillatelse etter § 4 gjøres unntak fra vegtrafikkloven med forskrifter og yrkestransportlova med forskrifter når dette er nødvendig for utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Kapittel 2 Utprøving av selvkjørende kjøretøy

§ 4 Tillatelse

Fysisk eller juridisk person kan etter søknad få tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy. Slik tillatelse skal gjelde for en begrenset tidsperiode med mulighet for forlenging.

Den som har fått tillatelsen, skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre at kjøretøyet forårsaker skade på liv, helse, miljø eller eiendom.

§ 5 Villkår

Tillatelse til utprøving av selvkjørende kjøretøy kan gis på vilkår. Dersom særlige grunner gjør det nødvendig, kan vilkårene i tillatelsen endres, eller det kan settes nye vilkår etter at tillatelsen er gitt.

§ 6 Ansvarlig for utprøvingen

Det skal i søknaden og tillatelsen utpekes en fysisk person som skal være ansvarlig for at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende bestemmelser og i henhold til fastsatte vilkår, herunder må vedkommende særlig påse at sikkerheten er ivaretatt under kjøring hvor utprøvingen med selvkjørende kjøretøy skjer uten en ansvarlig fører.

§ 7 Tilbakekall og midlertidig stans av tillatelser

En tillatelse kan tilbakekalles eller stanses midlertidig dersom forutsetningene for tillatelsen ikke lenger er til stede. Det samme gjelder ved brudd på vilkår for tillatelsen og ved overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven. I særlige tilfeller kan tilbakekallelsen gis umiddelbar virkning.

Kapittel 3 Formidling av informasjon

§ 8 Lagring og utlevering av informasjon

Dersom det under utprøvingen oppstår situasjoner som gir grunn til å tro at det kan bli politietterforskning eller reises forsikringssak på grunn av kjøringen, kan opplysninger lagret under kjøringen, ikke slettes før forholdet er avklart.

Den som har fått tillatelsen, plikter etter begjæring å gi selskapet der det er tegnet forsikring for det selvkjørende kjøretøyet, tilgang til lagrede opplysninger som er

nødvendige i en forsikrings sak reist på grunn av kjøring under utprøving. Den som har fått tillatelsen, plikter etter begjæring også å gi politi- og påtalemyndigheten tilgang til lagrede opplysninger som er nødvendige for etterforskning igangsatt på grunn av kjøring under utprøving.

Den som har fått tillatelsen, skal gi informasjonen uten kostnad.

§ 9 Rapportering

Den som har fått tillatelsen, skal avgi rapport med en redegjørelse for utprøvingen til myndigheten som har gitt tillatelsen.

Den som har fått tillatelsen skal, når en ulykke eller en trafikksikkerhets situasjon inntreffer, snarest utrede ulykken eller hendelsen og gi rapport til den myndigheten som har gitt tillatelsen.

Kapittel 4 Behandling av personopplysninger i forbindelse med utprøving av selvkjørende kjøretøy

§ 10 Taushetsplikt

Den som ved utprøving av selvkjørende kjøretøy får tilgang til informasjon om noens personlige forhold, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til denne informasjonen, med mindre annet følger av lov eller regler gitt i medhold av lov.

§ 11 Rett til å behandle personopplysninger

Den som har fått tillatelsen, kan behandle personopplysninger når det er nødvendig av sikkerhetshensyn eller for forsknings- og utviklingsarbeid med sikte på å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafikksikkerhet, effektivitet i trafikkkavviklingen, mobilitet og miljø.

§ 12 Innhenting av personopplysninger

Nødvendige personopplysninger fra områder utenfor kjøretøyet, og i kjøretøy hvor allmennheten har tilgang, kan innhentes og lagres uten samtykke fra dem som fremkommer i materialet, forutsatt at materialet slettes eller aidentifiseres innen syv dager med mindre annet følger av lov eller regler gitt i medhold av lov.

Lydopptak er ikke tillatt under utprøvingen, med mindre det er nødvendig for formålet og det på forhånd er gitt skriftlig samtykke fra alle som kan høres på lydopptaket.

I kjøretøy hvor allmennheten ikke har tilgang, kan det innhentes personopplysninger som er nødvendige for formålet, dersom den eller de som befinner seg i kjøretøyet har samtykket skriftlig til dette.

§ 13 Varslingsplikt

Innhenting og lagring av informasjon som kan inneholde personopplysninger, skal varsles gjennom tydelig skilting eller på annen hensiktsmessig måte. Det skal også opplyses om hvem som innhenter informasjonen.

§ 14 Behandling av personopplysninger

Personopplysninger innhent under utprøving av selvkjørende kjøretøy kan bare benyttes til forsknings- og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy.

Slike opplysninger kan bare utleveres i forbindelse med gjennomføring av tilsyn, forskning og utviklingsarbeid knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy eller der plikt til slik utlevering følger av lov eller regler gitt i medhold av lov.

Slike opplysninger skal slettes når de ikke lenger er nødvendige for formålet med behandlingen av opplysningene.

Kapittel 5 Tilsyn

§ 15 Tilsyn

Tilsynsmyndigheten skal kontrollere at utprøving gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

Tilsynsmyndigheten kan vedta påbud om tiltak, herunder retting, som er nødvendige for å sikre at utprøvingen gjennomføres etter gjeldende regelverk og tillatelsen.

§ 16 Gjennomføring av tilsyn

Den som har fått tillatelsen til utprøving, plikter å gi tilsynsmyndigheten tilgang til områder, lokaler og kjøretøy tilknyttet utprøvingen. Vedkommende plikter også å gi tilgang til opplysninger som er nødvendige for å gjennomføre tilsynet, herunder personopplysninger innhent under utprøving.

Kapittel 6 Øvrige bestemmelser

§ 17 Ansvarlig fører

Person som befinner seg på tradisjonell fører plass, anses som kjøretøyet's ansvarlige fører med mindre det er gjort unntak i tillatelsen. Person som ikke befinner seg på tradisjonell fører plass, anses som ansvarlig fører dersom det følger av tillatelsen.

Hvis en person påvirker kjøringen når kjøretøyet er selvkjørende, skal personen anses som ansvarlig fører.

§ 18 Straff

Utprøving av selvkjørende kjøretøy som faller innenfor lovens virkeområde, uten at det er gitt tillatel-

se, straffes på samme måte som etter vegtrafikkloven § 31.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer vilkår eller regler gitt i eller i medhold av denne loven, straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år, med mindre forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse.

§ 19 Forskriftsmyndighet

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om utprøving av selvkjørende kjøretøy, herunder om:

- a) tillatelse til utprøving, herunder hvem som kan gi slik tillatelse,
- b) vilkår for utprøving,
- c) midlertidig stans og tilbakekall av tillatelse,
- d) krav til den som skal være ansvarlig for utprøvingen,
- e) behandling av personopplysninger,
- f) tilsyn, herunder om tilsynsmyndighet og
- g) gebyr for behandling av søknad om tillatelse og tilsyn.

Departementet kan videre gi forskrift om lovens anvendelse på Svalbard, herunder fastsette særlige regler av hensyn til stedlige forhold.

§ 20 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten er det satt frem ett forslag. Det er forslag nr. 1, fra Kirsti Leirtrø på vegne av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringa kome attende til Stortinget på eigna måte med ei vurdering av korleis ein meir effektivt kan sørge for å avdekke ulovleg kjøring».

Rødt har varslet støtte til forslaget.

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ble med 54 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.14.32)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende vedtak til

lov

om endringar i yrkestransportlova (samkøyring mv.)

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 9 andre ledd skal lyde:

(2) Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 75 år.

§ 20 skal lyde:

§ 20 *Samkøyring og ambulansetransport*

(1) Det trengst ikkje løyve når den som rår over ein personbil, tek med seg folk som har eit samanfallande transportbehov som han sjølv. Vederlaget for transporten kan ikkje overstige passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene. Transportkostnadene etter andre punktum vert rekna ut frå den skattefrie satsen for kilometergodtgjersle i reiseregulativ for staten, med tillegg av eventuelle kostnader til bompengar og ferje.

(2) Likeins krevst det ikkje løyve for transport av sjuke eller skadde personar med godkjend ambulanse.

II

Lova tek til å gjelde straks.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 96 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 14.14.57)

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

Rødt har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 96 mot 2 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.15.21)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli ført opp til andre gangs behandling i et senere møte i Stortinget.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Nordhordlandspakken. Vilråa går fram av proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 100 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 14.15.53)

Votering i sak nr. 4

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen på fv. 33 på strekningene Skardtjernet-Tonsvatnet og Bjørgokrysset-Nedre Øydgarden i Oppland. Vilråa framgår av proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.

Presidenten: Rødt har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g:

Komiteens innstilling ble bifalt med 101 stemmer mot 1 stemme.

(Voteringsutskrift kl. 14.16.25)

Presidenten: I sak nr. 5 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 6 [14:16:38]

Referat

1. (151) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Mazyar Keshvari, Helge André Njåstad, Morten Wold, Morten Stordalen og Erlend Wiborg om at Stortingets presidentskap setter ned et utvalg for å vurdere prosessen og valgbareheten til de komiteer, utvalg og nemnder som Stortinget oppnevner (Dokument 8:70 S (2017–2018))
Enst.: Sendes Stortingets presidentskap.
2. (152) Endringar i statsbudsjettet 2017 under Arbeids- og sosialdepartementet (Prop. 15 S (2017–2018))
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
3. (153) Endringar i statsbudsjettet 2017 under Olje- og energidepartementet (Prop. 14 S (2017–2018))
4. (154) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Klima- og miljødepartementet (Prop. 18 S (2017–2018))
Enst.: Nr. 3 og 4 sendes energi- og miljøkomiteen.
5. (155) Endringar i statsbudsjettet 2017 under Barne- og likestillingsdepartementet (Prop. 19 S (2017–2018))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen, unntatt kap. 872, som sendes arbeids- og sosialkomiteen.
6. (156) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Kulturdepartementet (Prop. 22 S (2017–2018))
7. (157) Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om tiltak mot seksuell trakassering (Dokument 8:71 S (2017–2018))
Enst.: Nr. 6 og 7 sendes familie- og kulturkomiteen.
8. (158) Representantforslag fra stortingsrepresentanten Une Bastholm om å utrede en norsk skatt for selskaper med digitale inntektsmodeller, en «Google-skatt» (Dokument 8:69 S (2017–2018))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
9. (159) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Helse- og omsorgsdepartementet (Prop. 21 S (2017–2018))
Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.
10. (160) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Justis- og beredskapsdepartementet (Prop. 24 S (2017–2018))
Enst.: Sendes justiskomiteen, unntatt kap. 480, som sendes utenriks- og forsvarskomiteen, og kap. 490, 491, 496, 497, 3490, 3496 og 3497, som sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
11. (161) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Prop. 16 S (2017–2018))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen, unntatt kap. 542, som sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
12. (162) Endringar i statsbudsjettet 2017 under Nærings- og fiskeridepartementet (Prop. 20 S (2017–2018))
Enst.: Sendes næringskomiteen, unntatt kap. 925 og 927, som sendes utdannings- og forskningskomiteen.

13. (163) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Landbruks- og matdepartementet m.m. (Prop. 25 S (2017–2018))
Enst.: Sendes næringskomiteen.
14. (164) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet (Prop. 13 S (2017–2018))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
15. (165) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Kunnskapsdepartementet (Prop. 17 S (2017–2018))
Enst.: Sendes utdannings- og forskningskomiteen.
16. (166) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Forsvarsdepartementet (Prop. 12 S (2017–2018))
17. (167) Endringer i statsbudsjettet 2017 under Utenriksdepartementet (Prop. 23 S (2017–2018))
Enst.: Nr. 16 og 17 sendes utenriks- og forsvarskomiteen.
- Presidenten:** Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.
Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.18.

