

Møte torsdag den 13. mars 2008 kl. 10

President: Carl I. Hagen

Dagsorden (nr. 61):

1. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om åpen, trygg og skapende hovedstadsregion. Hovedstadsmeldingen (Innst. S. nr. 165 (2007-2008), jf. St.meld. nr. 31 (2006-2007))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 1 (Innst. S. nr. 170 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Jon Jæger Gåsvatn, Anders Anundsen, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om innføring av setebeltepåbud i buss, og sikker og forsvarlig skolebuss-transport (Innst. S. nr. 149 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:28 (2007-2008))
4. Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 4. mars 2008 (jf. Innst. O. nr. 28):
«Stortinget ber Regjeringen sørge for at innføring gjennom forskrifter av nye kjøre- og hviletidsbestemmelser utsettes. Det utarbeides nye forskrifter som tydeligere tar hensyn til særegne norske kjøreforhold, som viderefører unntak for transport innen radius på 100 km og som gir generelt unntak for transport i forbindelse med vegvedlikehold/vinterdrift.»
5. Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 4. mars 2008 (jf. Innst. O. nr. 28):
«Stortinget ber Regjeringen sørge for varig unntak for sirkusvirksomhet fra bestemmelsene og forskrifter om kjøre- og hviletiden i vegtrafikkloven, inkludert krav om fartsskrivere.»
6. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Per Erik Monsen***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Det var med dyp sorg Stortinget mottok meddelelse om tidligere stortingsrepresentant Per Erik Monsens altfor tidlige bortgang. Per Erik Monsen ble født 18. april 1946 i Sandefjord og ble således bare knapt 62 år gammel, idet han døde lørdag 16. februar etter kort tids sykdom.

Per Erik Monsen representerte Fremskrittspartiet i Vestfold og ble innvalgt til Stortinget i 1997, da hans parti gjorde et meget godt valg og mer enn doblet sitt antall stortingsrepresentanter. Han ble gjenvalgt for en ny periode i 2001, men valgte selv ikke å søke valg for en tredje periode og gikk ut av Stortinget høsten 2005. Han deltok i Norges delegasjon til en av FN's hovedforsamlinger og var varamedlem til Stortingets delegasjon til Europarådets parlamentariske forsamling.

I alle sin åtte år i Stortinget var Per Erik Monsen medlem av finanskomiteen. Han deltok i komiteens hektiske møtevirksomhet med liv og sjel og la ned en betydelig arbeidsinnsats. Han tok sitt viktige verv med stort samfunnsansvar. Under begge Bondevik-regjeringene deltok han aktivt i flere budsjettforhandlinger som ledet til viktige budsjettforlik som han anså som til beste for landets befolkning.

I tillegg til sitt arbeid i finanskomiteen, hvor han også var saksordfører for viktige saker, gjorde han sitt beste for å representere Vestfold fylke og Vestfolds innbyggers interesser i mange sammenhenger.

Etter juridikum 1. avdeling tok Per Erik Monsen lærerskolen 1974–1977. Han arbeidet ved Framnæs Mekaniske Verksted fra 1972 til 1973 og var lærer ved Fevang Skole 1978–1997.

Per Erik Monsen var formann i Sandefjord Fremskrittsparti 1994–1997 og medlem av Sandefjord bystyre og formannskap 1987–1997. Han var varaordfører 1990–1994 og 1995–1997.

I Stortinget hadde Per Erik Monsen et godt omdømme, og han fikk flere venner på tvers av partigrenser. Han opptrådte slik det sømmer seg et medlem av landets nasjonalforsamling.

Våre tanker går til hans mangeårige samboer, hans sønn og barnebarn, som har lidd et stort tap så altfor tidlig.

I ærbødig takknemlighet for hans virke i Stortinget lyser vi fred over Per Erik Monsens minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten: Representanten May-Helen Molvær Grimstad vil fremsette et representantforslag.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [10:05:13]: På vegne av representantene Hans Olav Syversen, Ingebrigt S. Sørffonn, Line Henriette Holten Hjemdal og meg selv har eg den gleda å fremje eit representantforslag om vurdering av momsfritak for frivillige organisasjonar.

Presidenten: Representanten Per Sandberg vil fremsette et representantforslag.

Per Sandberg (FrP) [10:05:49]: På vegne av representantene Bård Hoksrud, Arne Sortevik og meg selv vil jeg fremme forslag om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning.

Presidenten: Representanten Vigdis Giltun vil fremsette et representantforslag.

Vigdis Giltun (FrP) [10:06:18]: På vegne av stortingsrepresentantene Siv Jensen, Jan-Henrik Fredriksen, Harald Valved og meg selv fremmer jeg forslag om en tilleggsbevilgning på 1,5 milliarder kr til de regionale helseforetakene.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om åpen, trygg og skapende hovedstadsregion. Hovedstadsmeldingen (Innst. S. nr. 165 (2007-2008), jf. St.meld. nr. 31 (2006-2007))

Presidenten: Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 45 minutter og fordeles med inntil 10 minutter til Fremskrittspartiet og inntil 5 minutter til hver av de øvrige partiene samt inntil 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Ib Thomsen (FrP) [10:08:01] (ordfører for saken): En samlet kommunalkomitee bad Regjeringen om å legge fram en egen hovedstadsmelding der Oslos spesielle rolle som toneangivende storby og hovedstad ble nærmere vurdert. Komiteen støtter også meldingens utgangspunkt om at en vurdering av hovedstadens rolle også må omfatte kommunene som inngår i Samarbeidsalliansen Osloregionen.

Hele komiteen erkjenner at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København-Malmö, Stockholm og Helsinki, og at økt konkurransevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv.

Jeg er også glad for at meldingen tar til orde for en hovedstadspolitikk, og mener nasjonal politikk bør underbygge Oslos utvikling som en dynamisk storby. Jeg vil peke på at de nordiske storbyene sammen er viktige fyrår i Norden for bl.a. forskning, innovasjon og reiseliv. I et slikt perspektiv har Norge og staten et ansvar for å bidra til et nordisk storbysamarbeid, bl.a. gjennom Nordisk Råd.

Jeg vil også vise til at hovedstadsmeldingen på en utmerket måte beskriver Oslo-regionen som en region for entreprenørskap, innovasjon og kunnskapsbedrifter. Jeg er enig i det som står i meldingen om at næringslivet har et godt grunnlag for å gjøre det godt i Oslo-regionen, og at regionen har et stort nyskapingspotensial. Jeg vil også særlig trekke fram at Oslo-regionen skiller seg ut fra resten av Norge når det gjelder høyt utdannelsesnivå, innovasjon og entreprenørskap.

I hovedstadsregionen ligger noen av landets viktigste forskningsmiljøer innenfor energi, miljø og natur, og disse ligger på Kjeller og på Ås. Jeg mener at disse miljøene sammen med forskningsmiljøene i Oslo repre-

senterer et viktig kompetansemiljø for framtidig innovasjon.

Regjeringen har lagt fram en ordrik melding med mye statistikk og fakta om situasjonen i Oslo, men lite politikk og lite konkrete tiltak. Meldingen er nok et eksempel på at slike meldinger gjerne blir en oppsummering av allerede vedtatt og innført politikk, og lite nye forslag. Dette er en lærdom Stortinget og Regjeringen bør ta med i vurderingen når man bestiller denne typen meldinger i framtiden.

Jeg registrerer også at Regjeringen i hovedstadsmeldingen uttaler at de ønsker at Oslo skal fungere som en drivkraft i nasjonal og regional utvikling, og at de vil føre en offensiv politikk for å utvikle fortrinn, kvaliteter og muligheter i Oslo og hovedstadsregionen.

Meldingen understreker også Oslos annerledeshet og betydning som senter for nasjonal økonomi og kulturliv og som kunnskapssamfunn.

Det er positivt at Regjeringen legger slik vekt på hovedstadens betydning for hele landet. Jeg vil likevel påpeke at en i Oslo i liten grad vil merke noen politiske konsekvenser av at en hovedstadsmelding nå blir lagt fram. Jeg savner også en god beskrivelse av virkeligheten som følges opp med gode og konkrete tiltak.

Jeg synes det er trist at Regjeringen i hovedstadsmeldingen ikke har gått bort fra den gamle ideen om at urbanisering er negativt. Fremskrittspartiet mener bl.a. at Regjeringen viser manglende forståelse for faktiske forhold når det i meldingen bl.a. påstås:

«En god distrikts- og regionalpolitikk vil redusere pressproblemer i hovedstadsregionen.»

Fremskrittspartiet mener tvert imot at storbyens rolle i verdensøkonomien blir stadig viktigere i takt med at en stor og voksende andel av verdiskapingen finner sted innen tjenesteytende sektor, og at konkurransedyktige norske storbyer vil bety svært mye for Norges konkurransevne internasjonalt.

Fremskrittspartiet mener at den nye veien for distriktsutvikling må være å satse på byene og regionsentrene som utviklingsaktører.

Jeg ønsker å fremme Fremskrittspartiets forslag.

Lodve Solholm hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Representanten Ib Thomsen har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Saera Khan (A) [10:13:14]: Fremskrittspartiet skriver i en av merknadene at de «er glad for at statsråden erkjenner at verken Regjeringen eller Stortinget kan vedta hvor folk skal bo».

Videre er de også «av den oppfatning at bosettingsmønsteret bør styres av folks frie valg, og ikke av stortingspolitikkerne».

Vakre ord. Men problemet er at for Fremskrittspartiet gjelder dette tydeligvis bare for etniske nordmenn. I en an-

nen merknad presiserer Fremskrittspartiet hva de mener, nemlig at

«det må legges til rette for at regelverket endres slik at kvoteflyktninger og personer som har fått opphold på bakgrunn av asylsøknad, og som bosettes i andre kommuner, blir straffet økonomisk hvis de flytter til Oslo».

Da blir spørsmålet – for dette er ganske forvirrende for Arbeiderpartiet: Hva mener egentlig Fremskrittspartiet?

Ib Thomsen (FrP) [10:14:05]: At ting er forvirrende for Arbeiderpartiet, har vi jo kjennskap til. Men jeg vil vise til at boligmarkedet i Oslo er preget av høyt prisnivå og stor omsetning. Høye boutgifter for lavinntektsgrupper kan bety at inntekten ikke strekker til til livets opphold. Jeg vil også påpeke at det i Norge og i Oslo-regionen er et fritt boligmarked, der prisene reguleres av tilbud og etterspørsel. Prisene øker når nybyggingen ikke greier å holde følge med økt innflytting.

Rolf Reikvam (SV) [10:14:49]: Det er ikke ofte vi får demonstrert Fremskrittspartiets grumsete holdninger så tydelig som i denne saken.

Saera Khan siterte jo den mer liberalistiske politikken, at folk skal få bo der de vil. Men så gjelder det noe annet for innvandrere og asylsøkere. De skal ikke få lov til å flytte til Oslo hvis de ikke har nok å leve av.

Nå synes jeg Fremskrittspartiet må forklare oss hva det er som ligger i dette, for dette er en måte å definere på der noen blir definert ut, noen er annerledes. Og de som er annerledes i denne saken, er de som har fått opphold i Norge enten på humanitært grunnlag eller hva det måtte være. Disse har altså fått opphold i Norge, men de skal altså ikke få lov til å bo i Oslo hvis de ikke kan brødfø seg selv.

Hva mener egentlig Fremskrittspartiet? Er dette en måte å definere ut en del av befolkningen på, å si at det gjelder noen regler for oss og så gjelder det noe annet for andre? Dette får Fremskrittspartiet svare skikkelig på, og ikke snakke om at Arbeiderpartiet ikke forstår det, eller hva det måtte være. Nå får Fremskrittspartiet svare skikkelig: Hva ligger det i den type politikk?

Ib Thomsen (FrP) [10:15:53]: Det er ikke noen tvil om at Oslo har spesielle utfordringer som storby og hovedstad. Det trekkes mange mennesker fra hele landet til Oslo, og disse utfordringene må Oslo løse.

Dessverre ser vi at Regjeringen ikke spiller på lag med Oslo når det gjelder disse store utfordringene. Fremskrittspartiet mener at folk skal kunne bo og etablere seg hvor de vil i landet, og det er vi helt klare på. Men det er ikke noen tvil om at Oslo har helt spesielle utfordringer som ingen andre storbyer i Norge har. Vi må sammenligne oss med byer nedover i Europa og København hvis vi skal finne de samme utfordringene. Så det er ikke noen tvil om at Oslo har utfordringer, og jeg håper at Oslo kan spille godt på lag med Regjeringen på disse områdene.

Men konklusjonen er at folk må kunne etablere seg hvor de vil i Norge. Det er en politikk som Fremskrittspartiet står for.

Björg Tørresdal (KrF) [10:16:54]: Fremskrittspartiet er opptatt av utelivet i Oslo, og sier i en merknad at de ønsker seg synlig politi i helgene som er til stede og arresterer dem som lager bråk og utøver vold. Videre ønsker de ikke en restriktiv alkoholpolitikk. De sier sågar at de ønsker noen frie åpningstider og skjenkesoner i byen – altså en mye mer liberal alkoholpolitikk.

Dette er jo stikk i strid med det politiet selv sier. De anbefaler en mer restriktiv alkoholpolitikk for å få bukt med voldsproblematikken i helgene i Oslo. Tar politiet feil? Er det Fremskrittspartiets mening at politiet bommer når de sier at restriktiv alkoholpolitikk er det som skal til, fordi det er en sammenheng mellom utvidet skjenking og voldsproblematikk?

Ib Thomsen (FrP) [10:17:43]: Jeg tror at det er stor enighet i Oslo om skjenkepolitikken, på tvers av partiene. De utfordringene som Oslo har, er jo at man ser åpenlys bruk og omsetning av narkotika, og det synes jeg er skremmende. Man ser faktisk klare trender med hensyn til salg og omsetning av narkotika på åpen gate i Oslo. Vi ser alvorlig på dette. Etter Fremskrittspartiets mening er det en stor utfordring for kommunen å hindre nyrekruttering til rusmiljøet. Det er kanskje den største utfordringen, og det er der vi mener politiet bør legge ned ressursene.

Jeg vil da si, som jeg sa innledningsvis, at det er stor enighet i Oslo om skjenkepolitikken. Der mener vi at lokalpolitikkerne selv må bestemme, men vi mener at politiet bør prioritere omsetning og salg av narkotika.

Erling Sande (Sp) [10:18:53]: Som storby og hovedstad hyser Oslo både utdanningsinstitusjonar og arbeidsplassar som gjer at mange unge brukar delar av eller heile livet sitt her i hovudstaden.

I den førre stortingsperioden førte bl.a. stram kommuneøkonomi til at det var eit redusert tilbod for unge i hovudstaden og andre plassar i landet. Den gongen sat Framstegspartiet som støtteparti til regjeringa – og dei har styrt og styrer Oslo by.

Mitt spørsmål er ganske enkelt: Kva har Framstegspartiet gjort, og kva vil ein gjere, for at unge menneske skal ha ein meningsfylt oppvekst og ei meningsfylt fritid i hovudstaden?

Ib Thomsen (FrP) [10:19:38]: Hvis representanten har lest innstillingen, vil han ha sett at vi kommer med konkrete tiltak for ungdom i den fasen som representanten nevnte.

Men jeg vil likevel påpeke at Oslos innbyggere i liten grad vil merke konsekvenser av den meldingen som er lagt fram fra Regjeringen. Det er mye ord og mye statistikk, som jeg var inne på i innlegget mitt, men det er lite konkrete tiltak fra Regjeringen i denne saken. Så store konsekvenser politisk for Oslos innbyggere tror jeg neppe vi kommer til å se ved denne meldingen. Det synes jeg er beklagelig.

Rolf Reikvam (SV) [10:20:22]: Jeg må fortsette på det temaet som jeg startet på, for jeg forventer et skik-

kelig svar som samsvarer med det som står i innstillingen.

Mitt spørsmål er: Skal det gjelde ulike regler for folk som skal flytte til Oslo, om du er etnisk norsk eller om du er asylsøker og har fått opphold i Norge? I innstillingen skriver Fremskrittspartiet at de bare skal kunne flytte til Oslo hvis de er «økonomisk selvhjulpne» – det er det begrepet de bruker. Betyr det at hvis en vestlending, en fra Sogn og Fjordane, en etnisk nordmann, ønsker å flytte til Oslo og han i utgangspunktet kanskje er en som Fremskrittspartiet definerer som ikke selvhjulpne, skal han da ikke få lov til å flytte til Oslo fordi han eventuelt har for lav inntekt? Det må Fremskrittspartiet svare konkret på. Det Fremskrittspartiet skriver om dem som har fått opphold i Norge, asylsøkere eller andre, er at de ikke skal få lov til å flytte til Oslo, for her må det stilles økonomiske krav. Skal de samme reglene f.eks. også gjelde for en fra Sogn og Fjordane, hvor jeg selv kommer fra?

Ib Thomsen (FrP) [10:21:31]: Jeg mente jo selv at jeg gav et skikkelig svar til Rolf Reikvam, men det er vel slik at man tolker det dit man vil. Jeg sa tydelig at folk må kunne etablere seg hvor de vil i Norge, og det er en holdning som Fremskrittspartiet har.

Så til spørsmålet om hvor man skal etablere seg, og om man ikke skal ha lov til å etablere seg i Oslo. Når innvandrere og flyktninger blir plassert rundt omkring i landet, følger det ofte midler med. Problemene og utfordringene for Oslo er når noen flytter fra nabokommunen og inn til Oslo uten at midlene følger personen. Det er en utfordring, og det burde også Rolf Reikvam se. Dette er en stor utfordring for Oslo, og da må man finne løsninger på det. Det har Fremskrittspartiet pekt helt klart på i papirene og i innstillingen.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Saera Khan (A) [10:22:45]: Dette er en historisk dag for Norges hovedstad. For første gang legger en norsk regjering fram en hovedstadsmelding som behandles i Stortinget. Det viser med tydelighet og klarhet en vilje til å anerkjenne at en sterk hovedstad er et fortrinn for hele landet, og at det er en nasjonal oppgave å ha en velfungerende hovedstad.

Oslo er en hovedstad vi er stolte av. Det er her mangfoldet eksisterer, hvor bysentrum gir uttrykk for ulike og spennende kulturer og impulser, hvor det internasjonale verdenssamfunnet ofte får sitt første bilde av Norge, hvor turistattraksjonene og vertskapet for internasjonal representasjon finnes, hvor de største og viktigste utdanningsinstitusjonene utvikler kunnskap, moderne teknologi og forskning, og hvor næringslivet har en drivkraft og motor med sine sterke økonomier. Oslo er rett og slett en utrolig spennende by med mange ansikter.

Målet med denne meldingen er å skape en åpen og inkluderende by, en trygg og skapende hovedstad. Side om side med vår stolthet for Oslo er det viktig å gjøre noen ærlige innrømmelser om at vi har nasjonale problemer

med tyngdepunkt i byen vår. Det er fortsatt slik at byen har store levekårsforskjeller. Bor man på østkanten, risikerer man faktisk å leve tolv år mindre enn en som bor på vestkanten. Og forskjellen mellom fattig og rik blir større og større. De aller rikeste bor i Oslo, og de aller fattigste bor i Oslo. Vi har en ambisjon om å bekjempe den offentlige fattigdommen. En sterk satsing i hovedstaden er derfor en krevende operasjon, og den må vi lykkes med.

De voksende minoritetene i Oslo krever et nasjonalt løft for inkludering. Det finnes skoler i dag hvor over 50 pst. av elevmassen er barn med innvandrerbakgrunn. Det finnes barn som vokser opp med foreldre som er analfabeter, og som ikke kan norsk før de begynner på skolen.

Det er heller ikke slik i Oslo i dag at alle borgere føler seg trygge. Voldtektstallene øker. Voldtektene har blitt mer brutale. Gjengkriminaliteten har dessverre blitt et storbyfenomen som klarer å rekruttere flere og flere unge gutter. Prostitusjonsbildet har endret seg dramatisk. Våpensalget har økt. Narkotikaomsetningen har helt nye dimensjoner enn før. Vi vet at Oslo-politiet har et sterkt press på kapasiteten, fordi de jobber med vakthold av ambassader og med offentlige besøk, i tillegg til alle de ordinære, Oslo-typiske, kriminalitetsutfordringene de møter.

Jeg er stolt over at vi har en regjering som tar de problemene Oslo møter, på alvor og legger fram en melding som går dypt og grundig gjennom disse utfordringene – ikke bare fordi Oslo er en hovedstad som trenger den anerkjennelsen, men også fordi det er tvingende nødvendig å løse disse fenomenene hvis vi skal fortsette å være stolte av den flotte hovedstaden vår.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ib Thomsen (FrP) [10:26:11]: Oslo trenger arbeidsplasser. Oslo trenger gode bedrifter. Oslo trenger også statlige bedrifter. Stadig vekk flyttes viktige bedrifter ut fra Oslo. Det siste er Veterinærhøgskolen, som flyttes fra Oslo til Ås. Hvor går grensen for hvor mye man kan flytte ut av Oslo, og hvor går grensen for Oslo-representanten fra Arbeiderpartiet for hva som kan flyttes ut av Oslo? Kan man ikke nå snart sette en strek for denne uvettede bruken av penger og for konsekvensene det får for arbeidsplassene i hovedstaden?

Spørsmålet mitt er: Hvor går grensen for Oslo-representanten?

Saera Khan (A) [10:26:55]: Jeg takker for et veldig godt og veldig viktig spørsmål.

Vi er sterkt opptatt av at mange statlige arbeidsplasser fortsatt skal være i Oslo. I hovedstadsmeldingen sier vi at innovasjon og næringsutvikling er veldig viktig. Vi ønsker å få flere entreprenører i Oslo, bygge opp entreprenører i minoritetsmiljøene og få flere kvinnelige entreprenører i Oslo – ikke bare fordi sentrum for verdiskapingen i Norge befinner seg i hovedstaden, men også fordi vi vil utvikle Oslo som en by hvor det myldrer av mangfold, fordi det er en stor sammensetning av alle ulikhetene og annerledeshetene her.

Ine Marie Eriksen Søreide (H) [10:27:47]: Representanten Khans innlegg var et sterkt forsvar for at Oslo trenger mer penger for å løse de utfordringene byen har. Men i Sørheim-utvalget har Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet gått inn for endringer som gjør at Oslo vil bli fratatt 500 mill. kr i året fra 2009. Det kommer selvfølgelig til å gå ut over tjenestetilbudet til Oslos innbyggere. Man gjør altså selskapskatten statlig – det er 250 mill. kr – og i tillegg gjør man om utjevningssystemet, slik at det går fra 55 til 60 pst. I dag gir Oslo 3,1 milliarder kr til andre kommuner i landet i utjevning, og det vil altså øke med Arbeiderpartiets innstilling i Sørheim-utvalget. Mitt spørsmål er: Er representanten Khan enig med sine partifeller i Sørheim-utvalget i at dette er en riktig løsning for Oslo?

Saera Khan (A) [10:28:37]: Dette er et veldig viktig spørsmål, og vi jobber mye med Sørheim-utvalgets innstilling nå. Jeg er fullt klar over de tallene representanten Eriksen Søreide kommer med. Det er en prosess vi er i gang med nå. Vi har ikke konkludert endelig, og vi vet at Oslo har særskilte fenomener og utfordringer som må bli tatt opp i den meldingen. Vi vet at Oslo har en stor andel av rusmisbrukere, og at en stor andel av befolkningen har minoritetsbakgrunn, og det er det tatt litt for lite høyde for i den innstillingen. Vi vurderer f.eks. hovedstadstillegg, og vi vurderer gode overgangsordninger, som skal sørge for at Oslo ikke skal falle ut som et resultat av Sørheim-innstillingen.

Björg Tørresdal (KrF) [10:29:31]: Kristelig Folkeparti er opptatt av å gjøre noe for dem som har store rusproblemer, alkohol- og narkotikaproblemer, i hovedstaden. Et av de tiltakene vi mener er feilslått, er opprettelsen av sprøyterom. Nå foreligger det en evaluering som sier at antall overdosedødsfall ikke har gått ned. Dette er et tiltak som er med på å opprettholde dette rusmisbruket i stedet for å bekjempe skadevirkningene av det. Er det ikke nå på tide at Arbeiderpartiet og Regjeringen revurderer sitt syn på sprøyterom? En bruker jo pengene på noe som ikke nødvendigvis er til hjelp, men som bare opprettholder et problem?

Saera Khan (A) [10:30:08]: Jeg er sterkt uenig med representanten Tørresdal, rett og slett fordi sprøyterom, eller varmeshuer, er et veldig viktig tiltak for de menneskene som i dag ikke har noen talsmenn i det offentlige rom, som befinner seg nederst på den sosiale rangstigen. Vi vet at i Oslo har det vært tilfeller hvor folk ruser seg på offentlige toaletter og i offentlige gaterom, og da er det bedre å sørge for at de har steder i Oslo de kan dra til hvor de får mat, drikke og medisiner under hygieniske omstendigheter.

Jeg er veldig overrasket. Arbeiderpartiet har alltid vært enig med Kristelig Folkeparti i at vi skal ha gode lavterskeltilbud, at vi skal ha gode tiltak for å bekjempe prostitusjon, at vi skal ha gode tiltak for rusmisbrukere, og at vi skal ha en sosial boligpolitikk. Derfor overrasker det meg veldig at Kristelig Folkeparti ikke vil ha et tiltak for dem

som befinner seg aller, aller nederst på rangstigen, og ikke har noe annet alternativ.

Odd Einar Dørum (V) [10:31:13]: Representanten Saera Khan beskrev med engasjement og styrke kriminalitetsbildet i hovedstaden, så jeg antar at hun er enig med meg i at trygghet for borgerne er avgjørende, og at trygghet for borgerne krever flere folk i politiet. Flere folk i politiet er rett og slett et alternativ til at vi får stadig flere vektere, som i praksis glir inn på politiets område.

Venstre har nylig fremmet et klart forslag om at politiet trenger 3 000 flere stillinger over de kommende ti år. Som en del av forslaget har vi foreslått at bl.a. Oslo-politiet får tilført sivile stillinger, som gjør at man ganske umiddelbart kan frigjøre politifolk fra å transportere fanger og fra å passe på folk i arresten, rett og slett frigjøre folk til å være ute i den praktiske jobben og skape trygghet for byen.

Kan vi nå regne med at Arbeiderpartiet vil støtte forslag som konkret går ut på å tilføre Oslo-politiet sivile stillinger mens vi venter på at opptaket til Politihøgskolen skal økes, slik Venstre ønsker – til 550 elever istedenfor 430 som i dag?

Saera Khan (A) [10:32:17]: Jeg takker for et godt spørsmål.

Trygghet er veldig, veldig viktig for denne regjeringen. Det er en av grunnene til at vi har gjort en kjempeinnsats for å bekjempe gjengkriminaliteten. Det er også en av grunnene til at politiet har fått økte ressurser. Vi har økt ressursene til politiet med en halv milliard kroner fra 2006 til 2008. Det er vi stolte av, og det må vi fortsette med. I tillegg til gjengkriminaliteten har voldtektstallene fått en veldig, veldig stor oppmerksomhet i Oslo. Handlingsplanen for å bekjempe vold i nære relasjoner er et viktig ledd i den jobben.

Det Dørum påpeker, er et ledd i det å styrke politiet som helhet. Det har denne regjeringen vist at den gjør. Regjeringen har ambisjoner om en videre styrking av politiet også i de framtidige budsjettene.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [10:33:15]: Representanten Khan nevnte at man lever ti år lenger i snitt på Oslo vest enn på Oslo øst. Det er alltid en morsom gimmick å presentere. Arbeiderpartiets løsning vil sannsynligvis være at det hadde vært en fordel om de som bor på Oslo vest, hadde levd litt kortere, for da hadde snittet blitt litt bedre. Men poenget er jo at det er andre årsaker enn bosted som avgjør hvor lenge man lever. Hvis ikke kunne man hatt en gigantisk flytting fra Groruddalen og opp til Holmenkollen, så ville alle levd lenger. Det er altså en meningsløs retorikk. Poenget må jo være at det er andre årsaker til at folk lever kortere på Oslo øst enn på Oslo vest.

Hva mener representanten Khan at politikere kan styre for at folk på Oslo øst skal leve like lenge som folk på Oslo vest? Heller er det faktisk ganske positivt at folk lever lenge på Oslo vest, og at man skal prøve å forlenge levetiden også på Oslo øst. Er det politikernes oppgave å få folk til å leve lenger, eller er det kanskje innbyggere

selv som har et eget ansvar for å prøve med mosjon, bedre kosthold osv., og ikke skylde på dem som lever på Oslo vest for at man lever kortere på Oslo øst?

Særa Khan (A) [10:34:15]: Det er ikke tom retorikk å hevde at folk lever tolv år lenger hvis de bor på Slemdal, enn hvis de bor på Sagene. Det er faktiske opplysninger vi har fått fra forskere som jobber med levekårsforskjellene i Oslo, bare så det er sagt. Jeg er helt enig i at det er veldig positivt at folk på Oslo vest lever tolv år lenger enn alle oss på Oslo øst, men jeg mener at vi burde gjøre noe med det.

Disse forskjellene er grunnen til at Regjeringen ønsker å gjøre noe med Søndre Nordstrand, gjøre noe med Handlingsplan for Oslo indre øst, gjøre noe med alle de innbyggerne – for det er en veldig stor andel av Oslos innbyggere – som bor i Groruddalen. Det er grunnen til at vi ønsker å styrke inkluderings tiltakene i Oslo indre øst og i Groruddalen. Det er grunnen til at vi satser på barn og unge som bor i Søndre Nordstrand og i Groruddalen. Det er også grunnen til at vi ønsker å gjøre noe med miljø og livskvaliteten til dem som bor i Groruddalen.

Det er ikke tom retorikk og meningsløst å hevde det som faktisk er sant, og det er at de som bor på Oslo vest, lever lenger enn de som bor på Oslo øst. Det skal ikke være slik at hvor du bor, skal bestemme om du har et godt liv eller ikke.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Bent Høie (H) [10:35:29]: I denne saken har vi en stortingsmelding som på en god måte beskriver situasjonen i hovedstaden og i hovedstadsregionen. Det er viktig å ta med seg at stortingsmeldingen ikke bare dreier seg om Oslo, men også definerer hovedstadsregionen som utover Oslo.

Det meldingen viser, er at vi har en hovedstad og et hovedstadsområde der de aller fleste mennesker har det både godt og svært godt, lever et godt liv, har store muligheter når det gjelder både arbeid og fritid, og det er større og større grad av likhet. Forskjellene blir, i motsetning til det som representanten Khan påstod, faktisk mindre. Det er også en mye mindre segregert by enn tidligere. Som flertallet i komiteen slår fast: Oslo er ikke en segregert by. Derfor blir det også meningsløst i den videre diskusjonen å forholde seg til bydelsgrenser som uttrykk for forskjeller i Oslo. Forskjellene er i mye større grad individuelt basert, og det betyr også at de virkemidlene som man setter i verk framover, i større grad må rette seg mot individer enn mot hele bydeler, fordi forskjellene internt i bydelene også, heldigvis, i større og større grad gir uttrykk for at det er en betydelig sosial mobilitet.

Hovedstadsmeldingen må vi også ta med oss videre som noe vi kollektivt kan lære noe av. Krav om en slik melding har kommet fra alle partier, og arbeidet har pågått i skiftende regjeringer. Resultatet er ikke overbevisende, for jeg er helt enig med saksordføreren i at denne stortingsmeldingen ikke markerer noen forskjell i hovedstadspolitikken. Verken de som er engasjert politisk, eller folk

flest i Oslo vil merke noe særlig til at Stortinget har behandlet denne meldingen, fordi meldingen i all hovedsak er en oppsummering av situasjonen i hovedstaden, kombinert med en oppsummering av og oversikt over den politikken som føres på de ulike sektorområdene fra statens side i hovedstaden.

Det viser vel også at det som betyr mest for Oslo, for hovedstadsområdet, er et fortsatt sterkt lokalt selvstyre, og at Oslo selv får lov til å ta ansvar for utviklingen i Oslo, innenfor de rammebetingelsene som gjør det mulig.

Så viser både denne meldingen og all erfaringen tidligere at Oslo er en hovedstad, og dermed er staten mye sterkere til stede i hovedstaden enn andre steder. Staten har dermed også et større ansvar for å bidra – sammen med lokale myndigheter – til utviklingen i Oslo. Meldingen viser på flere områder at det er gjeldende politikk både fra denne regjeringen og fra den forrige regjeringen.

Når det gjelder rammebetingelser, er det forhold som nå ligger framfor oss som kan få store konsekvenser for hovedstaden. Det er ikke tvil om at den forrige regjeringen gjennom storbymeldingen, gjennom omleggingen og endringen av inntektssystemet, gjorde byene og hovedstaden, med sine særlige utfordringer, i større grad økonomisk i stand til å ta ansvar for den situasjonen. Regjeringspartiene gir nå gjennom Sørheim-utvalget helt klart signaler om at de ønsker å gå i en annen retning, både ved at hovedstaden skal miste sin andel av selskapskatten, sin andel av den verdiskaping som skjer i hovedstaden, og gjennom at hovedstaden i enda større grad enn nå skal være med på å finansiere kommuner i andre deler av landet.

Nå forstår jeg på representanten Khan at Arbeiderpartiet diskuterer muligheten for å kompensere dette på ulike måter. Vel, kommunenes inntektssystem er et nullsumspill, så hvis Arbeiderpartiet har planer om å kompensere dette, må de også være ærlige å si at de kommunene i resten av landet som hadde regnet med å få disse pengene, får mindre. Hvis ikke blir den påstanden meningsløs.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tom Strømstad Olsen (A) [10:40:58]: Trygghet er viktig for alle innbyggere – også i Oslo. Flere føler seg utrygge her i byen, og Oslo har dobbelt så mange lovbrudd pr. tusen innbyggere som landsgjennomsnittet.

Det er en sammenheng mellom liberal skjenkepolitikk, bråk og vold blant og mellom personer i alkoholpåvirket tilstand og politiets ressursbruk i denne sammenhengen. I tillegg er det viktig å være oppmerksom på at en liberal skjenkepolitikk kan påvirke negativt bomiljøet til mennesker som har skjenkesteder i sitt nærmiljø.

Siden år 2000 har Oslo-politiet fått styrket bevilgningene med om lag en halv milliard kroner. Det er en økning på 50 pst. – en økning skiftende regjeringer står bak. Ser Høyre, som et ansvarlig borgerlig parti, at en liberal skjenkepolitikk fører til at Oslo-politiet må bruke utforholdsmessig mye ressurser på konsekvensene av en slik politikk?

Bent Høie (H) [10:42:03]: Oslos skjenkepolitikk avgjøres i Oslo bystyre. Konsekvensen av det som representanten Strømstad Olsen her tar opp, vil være at vi i Stortinget legger strengere nasjonale restriksjoner på den lokale vurderingen av konsekvensene av skjenkepolitikken. Hvis Arbeiderpartiet nå mener det, bør de absolutt gi uttrykk for dette gjennom konkrete forslag, nå når de sitter med en flertallsregjering.

Jeg har registrert at justisministeren flere ganger har gått til angrep på lokalpolitikere, ikke bare i Oslo, men også i andre deler av landet, med den type påstander. Hvis det er Arbeiderpartiets mening at lokalpolitikere skal få mindre handlefrihet til lokalt å vurdere hva som er fornuftig alkoholpolitikk, må de komme til Stortinget med lovforslag der de innskrenker lokalpolitikernes handlingsrom på dette området. Hvis ikke, blir dette tomme ord – som på alle andre områder – fra denne regjeringen.

Rolf Reikvam (SV) [10:43:16]: Oslo er ikke en segregert by, sier Bent Høie, og det er jeg jo enig i. Men at det er ganske store forskjeller mellom bydelene, regner jeg med at også Bent Høie er enig i. Sammenlignet med en del store byer i USA kan vi ikke si at Oslo er en segregert by – det er jeg enig i. Men en av grunnene til at vi har hatt de store satsingene i Oslo øst – vi har også den store Groruddalen-satsingen – er jo nettopp at det er forskjeller mellom bydelene. Det trengs et krafttak der staten også må involvere seg på en del viktige områder. Men det er ikke det jeg skal spørre om. Jeg skal spørre Bent Høie om noe annet.

Høyre er enig med Fremskrittspartiet i formuleringen om at vi ikke skal styre hvor folk skal bo, folk skal kunne få velge fritt. Det er en liberalistisk holdning de fleste selvsagt er enig i. Høyre er heldigvis ikke enig med Fremskrittspartiet når det skal settes visse begrensninger for innvandrere. Bekymrer det Høyre det fremskrittspartisynet som kom fram om innvandrere, med tanke på et eventuelt framtidig samarbeid mellom Fremskrittspartiet og Høyre?

Bent Høie (H) [10:44:24]: Jeg tror at alle som leser stortingsmeldingen og innstillingen, og alle som følger med i diskusjonen omkring norsk integrerings- og innvandringspolitikk, ser at det er en stor forskjell i tilnærmingen til disse spørsmålene fra Høyre og Fremskrittspartiet. Vi er ikke med på noen forslag som innebærer å dele den norske befolkningen opp i grupper. Det vil stride fullstendig mot vårt liberale grunnsyn, der vi ser det enkelte mennesket og det enkelte menneskets muligheter i samfunnet som det viktigste grunnlaget for å skape en positiv utvikling – ikke bare for det enkelte mennesket, men også for samfunnet som helhet.

I Oslo styrer Høyre og Fremskrittspartiet sammen i byråd, der de fører en god sosial politikk, og der de fremmer konkrete forslag som fører til integrering. Lykkes en med en god og bevisst integreringspolitikk i Oslo, lykkes en med en god integreringspolitikk stort sett i hele landet.

Erling Sande (Sp) [10:45:42]: Senterpartiet er heilt enig i at dei beste løysingane for Oslo by blir til i bystyresalen i Oslo. Det handlar om det sjølvstyret som også representanten Høie snakka om. Skal ein ha handlefridom, må ein òg ha ressursar. Vi veit at Oslo kommune òg har fått betydeleg større ressursar etter at Høgre-regjeringa blei bytta ut med eit raud-grønt styre. I det biletet vil nok mange hevde at det å bytte ut den eminente statsråden bak meg her med eit nytt Høgre-styre i Kommunaldepartementet, er ein større trussel mot velferda i Oslo enn det Sørheim-utvalet representerer.

Spørsmålet mitt er ganske enkelt: Kan vi vente Høgre si støtte til ei styrking av den kommunale økonomien i Oslo og andre kommunar i landet, og dermed ei styrking av handlefridomen til kommunane og velferda til innbyggjarane?

Bent Høie (H) [10:46:39]: Kommunene får en like stor andel av samfunnskaken under denne regjeringen som de fikk under den forrige regjeringen. At den forrige regjeringen la grunnlaget for at samfunnskaken nå bakes større, betyr også at kommunenes kakestykke blir større.

Høyre har støttet kommuneoppleggets totalramme både i 2007 og i 2008. Det er ingen grunn til å tro at ikke Høyre også videre skal være med på å sikre at kommunene får den samme andelen av samfunnskaken framover. Forskjellen mellom Høyre og den nåværende regjeringen er at vi har en annen innretning på kommuneøkonomien. Vi har hatt en høyere skattøre enn det Regjeringen har foreslått, og vi har hatt en høyere selskapsskattøre enn det Regjeringen har foreslått. Nå er vi imot de omlegginger som Sørheim-utvalget foreslår. Det betyr at i de årene som har gått, hadde Oslo fått mer penger med Høyres opplegg enn det man har fått med Regjeringens opplegg.

Rolf Reikvam (SV) [10:47:51]: Kommunalkomiteen har jo vært på reise rundt om i landet, og vi har diskutert Sørheim-utvalget oppetter stolper og nedetter vegger i mange sammenhenger. Vi har også fra Høyre-representanter rundt om i landet fått klar melding om at inntektsutjevningen bør endres i forhold til dagens ordning, dvs. at vi må få en større inntektsutjevning, som Sørheim-utvalget foreslår. Betyr det representanten Høie nå sier, at Høyre-representanter rundt om i landet som ønsker en annen profil, en annen inntektsutjevning – Sørheim-utvalget foreslår en økning i andelen fra 55 pst. til 60 pst. – er i utakt med det som Høyre sentralt og det Høyre her i Stortinget står for? Eller sier Høyre dette spesielt for anledningen, siden det er hovedstaden vi behandler? Det er jo der man kanskje vil tape på en slik omlegging.

Bent Høie (H) [10:48:57]: Nei, dette er ikke et budskap som er spesialtilpasset saken, som man kanskje kan få inntrykk av når man hører de rød-grønne representantene snakke om dette spørsmålet her i dag. Vi har det samme budskap uansett hvor man er i landet.

Det viktigste for oss er å beholde selskapsskatten og sørge for at kommunene får beholde en andel av den lokale

verdiskapingen. Det gjør at kommunene i større grad prioriterer og legger til rette for verdiskaping, og prioriterer og legger til rette for utvikling.

I innstillingen til hovedstadsmeldingen påpeker alle at Oslo har en rolle som hovedstad i den internasjonale konkurransen med andre hovedsteder og andre storbyer når det gjelder lokalisering. Skal Oslo ha interesse av å videreføre den viktige jobben som Oslo som by gjør internasjonalt for å framheve Norge i den internasjonale konkurransen, er det selvfølgelig et vesentlig poeng at Oslo kommune får sitte igjen med noen av de skatteinntektene som kommer som et resultat av dette.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ønsker representanten Bent Høie å ta opp forslag nr. 1 i innstillingen? – Det nikkes.

Representanten Bent Høie har tatt opp det forslaget det er referert til.

Rolf Reikvam (SV) [10:50:36]: Det å lage statlig politikk for et begrenset geografisk område er ikke lett. Det blir ikke lettere når området er hovedstadsområdet, der lokale og regionale interesser er så tydelige på at de i liten grad ønsker statlig inngripen og medvirkning. Flertallet har i innstillingen valgt å konsentrere seg om områder der statlig politikk direkte overlapper kommunale og regionale myndigheters ansvarsområder. En hovedstadsmelding der de ulike partiene og de ulike fraksjonene drar gjennom hele spekteret av politikkområdet, er den sikreste måten å ufarliggjøre både meldingen og innstillingen på og på sikt legge meldingen og innstillingen død. Flertallet, dvs. regjeringspartiene, har derfor valgt å løfte fram noen få områder der vi presiserer statlig politikk. Vi har lagt vekt på tre områder.

For det første snakker vi ganske mye om høyere utdanning, forskning og innovasjon. De høyere utdanningsinstitusjonene er i hovedsak statlige institusjoner. Vi sier at i trekanten Universitetet i Oslo, Høgskolen i Oslo og BI ligger noen av de beste og tyngste forsknings- og utdanningsmiljøene vi har i landet. Det er staten som i hovedsak har ansvar for dem. Rundt disse tunge utdannings- og forskningsinstitusjonene ligger det viktige institutter, de faglig beste instituttene i landet på sitt område. Derfor er det viktig at disse blir brukt i en målrettet innovasjonspolitik, at disse statlige institusjonene tar et medansvar og er aktive i forhold til innovasjon og verdiskaping og utvikling av nye arbeidsplasser. Vi peker på de ulike klyngene som er etablert, der instituttsektoren og også universitet og høyskoler er med, og at dette arbeidet må utvikles slik at vi blir enda bedre på innovasjon og mer kunnskapsintensiv virksomhet.

Som punkt 2 trekker vi fram kollektivtrafikk. Det statlige NSB utgjør en viktig del av kollektivnettet i dette området. Vi peker på at det må bli mer penger til NSB. Vi må også få til et bedre samarbeid mellom NSB og de regionale og lokale selskapene. Vi understreker de store utfordringene i kollektivtrafikken – også sett i lys av klimameldingen. Det å få folk til å reise kollektivt, det å stimulere folk til å reise kollektivt, er kanskje en av de viktigste utfordringene vi har i dette området. Vi understreker at ka-

pasitetsproblemer, både setekapasitet og skinnkapasitet, kanskje er den største utfordringen for å få flere til å reise kollektivt i området. Altså må det en bevisst statlig satsing på kollektivtrafikken til for å få flere til å reise kollektivt.

På det tredje området vi trekker fram, vektlegger vi hvor viktig statlig politikk er når det gjelder boligbygging og boligpolitikk. I Oslo er det ca. 1 500 bostedsløse. Det er uverdige og uakseptable. Vi kan ikke ha det sånn i dette landet at folk skal være bostedsløse.

Vi understreker at i trekanten den statlige Husbanken, Oslo kommune som planmyndighet og boligkooperasjonen må det finnes løsninger på boligproblemene i Oslo. Det er ikke snakk om å allokere mer ressurser til boligproduksjon i dette landet. Vi bruker masse ressurser på boligproduksjon i dette landet, men vi får rett og slett ikke det antall boliger som vi burde, på en god måte. Så her er det spørsmål om å bruke de ulike ressursene – staten med Husbanken, Oslo kommune som planmyndighet og boligkooperasjonen – og på den måten få det antall boliger som trengs.

Vi har en stor utfordring med hensyn til utleiemarkedet. Det må bygges flere studentboliger i dette området nettopp for å få frigjort andre utleieprosjekter, slik at vi får bort den uverdige bostedsløsheten, og også får et visst antall boliger som gjør at folk har råd til å etablere seg i egen bolig.

Så boligpolitikk, kollektivtrafikk/samferdselspolitikk og høyere utdanning og innovasjon er viktige statlige områder der staten og Oslo kommune og de regionale myndighetene må spille på lag på en helt annen måte enn de gjør i dag for å få større effekt ut av den samlede politikken.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ib Thomsen (FrP) [10:55:59]: Representanten var inne på viktige områder. Kollektivtrafikken og Oslopakke 3 – norgeshistoriens største veisatsing i Oslo – ble nevnt av representanten. Oslopakke 3 er viktig for Oslo, Akershus og hele landet. Det er viktig at trafikken og utvikling av kollektivtrafikken fungerer i dette området. Regjeringen har lovet at de vil bidra med 12 milliarder kr til Oslopakke 3, noe Fremskrittspartiet forresten mener er altfor lite. Men hvorfor vil ikke Regjeringen og regjeringspartiene garantere for disse 12 milliarder kr? Er representanten bekymret for den store usikkerheten og uroen blant innbyggerne og kollektivtrafikkbrukerne i Oslo-området, når de er usikre på om disse midlene kommer fra staten?

Rolf Reikvam (SV) [10:56:55]: Nei, jeg er overhodet ikke bekymret. Oslopakke 3 går inn i et 20-årsperspektiv. Jeg føler meg rimelig trygg på at Stortinget i årlige budsjetter framover vil bevilge de pengene som skal til – de 12 milliarder kr som skal inngå i Oslopakke 3. Så det er jeg overhodet ikke bekymret for. Dette er å prøve å lage en skremselspolitikk som det ikke finnes noe grunnlag for. Uansett hva slags regjering vi har etter 2009, føler jeg meg trygg på at de vil følge opp Oslopakke 3. Det verste er at jeg føler meg trygg på at også en regjering der Fremskrittspartiet kanskje er med, også vil være med og følge opp Oslopakke 3. Så jeg er ikke bekymret i det hele tatt.

Det som gleder meg med Oslopakke 3, er at vi nå har fått til et system der en større del av inntektene fra bomstasjonene også kan brukes også til drift av kollektivtrafikken. Det er det største og viktigste grepet i Oslopakke 3, at vi på den måten kan klare både å bygge ut og holde priser i kollektivtrafikken som gjør at vi etter hvert kan få folk til å reise kollektivt på en helt annen måte enn det de gjør i dag.

Det er ikke grunn til å bekymre seg, og det føler jeg meg trygg på. Det sier jeg også til Fremskrittspartiet.

Ib Thomsen (FrP) [10:58:00]: En garanti, med andre ord.

Kari Lise Holmberg (H) [10:58:13]: Staten og Oslo må spille på lag i viktige saker, sier Rolf Reikvam. Det er jeg helt enig i. Men da vil jeg rette fokus mot et annet område, barnehageområdet, for der kritiserer SV stadig Oslo fordi hovedstaden ikke har oppnådd full barnehagedekning. Oslos utfordringer på barnehageområdet skyldes for det første en sterk befolkningsøkning og for det andre en mangel på kommunale tomter og kommunale bygninger. Finansminister Kristin Halvorsen har lovet Oslo både statlige tomter og statlige bygninger, men hittil har det ikke kommet noe tilbud fra Regjeringen. Hittil har det bare vært tomme løfter. Når vil Regjeringen gjøre ord til handling og komme med tilbud om statlige tomter og statlige bygninger? Når mener Rolf Reikvam at staten og Oslo kommune skal spille på lag når det gjelder barnehagene?

Rolf Reikvam (SV) [10:59:08]: Jeg synes eksempelet var dårlig valgt, for er det noe område hvor staten har lagt til rette, lagt pengene på bordet og sagt: her er pengene, bygg! så er det innenfor denne sektoren. Når det gjelder barnehager, har jo staten på mange måter bare åpnet sekken og sagt: Bygg! Pengene kommer rekende på ei fjøl, og det er jo ikke vanlig innenfor statlig politikk. Så her er det Oslo kommune ene og alene som er ansvarlig for at det blir bygd barnehager. I denne saken finnes det ikke noen andre å skyldes på. På andre områder kan du kanskje skyldes på staten, men akkurat når det gjelder barnehage og barnehageutbygging, har Oslo kommune fått, og de vet at de får, det tilskuddet som alle andre får. For hver barnehageplass de bygger, får de tilskudd. Her er det bare å si til Oslo kommune: Bygg! Så kommer pengene rekende på en fjøl. Det bør Oslo kommune klare på samme måte som andre kommuner. Det finnes ikke en eneste grunn til at Oslo kommune ikke skulle greie dette.

Björg Tørresdal (KrF) [11:00:22]: Regjeringen har sagt at de skal bekjempe fattigdom. Det er også viktig når man ser på hovedstaden og dens utfordringer.

Var det én ting representanten Reikvam snakket lite om i sitt innlegg, så var det den målrettede fattigdomsbekjempelsespolitikken som må være med når en skal vurdere helheten i forhold til hovedstadens utfordringer. Nå var Reikvam inne på dette som går på boligpolitikken, og det er viktig, men hvor er den målrettede politikken? Det var snakk om den brede politikken – og det er mange folk som

trenger rimelige boliger, det er vi enige om – men vil vi se en mer målrettet boligpolitikk i neste statsbudsjett? Vil vi få en utviding og en forbedring av bostøtteordningen, som er et veldig målrettet tiltak?

Og hva med andre målrettede tiltak for å bekjempe fattigdom hos dem som har aller minst, også i hovedstaden?

Rolf Reikvam (SV) [11:01:18]: Jeg er enig med Björg Tørresdal i at det kanskje mest målrettede tiltaket for å bekjempe fattigdom er bostøtteordningen. Den fungerer veldig godt, og det er viktig å bygge den ut. Så jeg håper inderlig at vi får det til i 2009. Det er mitt ønske, nettopp fordi det er et veldig godt virkemiddel i forhold til fattigdom. Det er mange andre tiltak også – sosialhjelpssatser og alt dette er viktig – men jeg føler meg helt trygg på at det som treffer best, er en skikkelig satsing på bostøtte. Det er en god ordning fordi den ikke virker stigmatiserende, samtidig som den treffer akkurat dem som trenger det. Det er lenge til budsjettet skal legges fram, men jeg håper inderlig at vi der kan synliggjøre en økt satsing på bostøtte.

Odd Einar Dørum (V) [11:02:21]: Først vil jeg gjennom presidenten takke representanten Reikvam for at han står fast ved Oslopakke 3-forliket. Det er et samhold som kan trenes når vi ser hvordan Regjeringen tidvis signaliserer. Vi får se hvor den lander.

Men så til saken: Representanten talte med stor styrke og begeistring om forsknings- og innovasjonsmiljøene i Oslo og Oslo-regionen, og det gjør han med stor rett. Det er mye å være stolt av her, men vi kan gjerne bruke det gamle sosialistiske slagordet fra Sverige: «Var stolt, men inte nöjd». Det betyr at man er stolt av hva man får til, men man er ikke «nöjd» hvis man ikke kan få til mer.

Her er det jo et kjerneproblem at Regjeringen, som Reikvam representerer, kutter i basisbevilgninger til forskning og underfinansierer forskningsinstituttene. Den gir ikke noen skikkelig plan som gjør at man kan få tak i vitenskapelig utstyr, og den lager ikke noe økonomisk opplegg som gjør at man kan rekruttere forskere.

Når representanten Reikvam går så høyt på banen som han gjorde her, med saklig stor rett, på vegne av både Oslo, Oslo-regionen og landet, ser han ikke et problem ved at Regjeringen leverer så lite av de løftene som ligger både i Soria Moria-erklæringen og i Regjeringens tidligere forsvar og aksept av forskningsmeldingen?

Rolf Reikvam (SV) [11:03:38]: Det har vært en satsing på forskning, men i forhold til målet om 3 pst., som vi alle stod sammen om for noen år siden, er vi ikke kommet lenger, og det er bare å beklage. Vi skulle vært kommet lenger i forhold til forskningssatsingen.

Men samtidig skjer det veldig mye bra innenfor forskningen. I 2007 ble det produsert – beklager begrepet «produsert», altså avlagt – over 1 000 doktorgrader i dette land. Det er en veldig bevisst satsing på denne delen av forskningen: det som går på forskerutdanning, forskerrekruitering og forskeropplæring. Så jeg synes det skjer veldig mye positivt. Det skjer veldig mye bra, men ikke nok. Jeg

er enig med Odd Einar Dørum i at det burde ha skjedd enda mer.

Men det som var mitt poeng med å understreke forskning så sterkt, var nettopp at her er det beste kunnskapsmiljøet vi har. Vi må være mer bevisste på å jobbe inn mot miljøet rundt, både med innovasjon og andre tiltak.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:04:46]: Staten og Oslo kommune driver en felles satsing på Søndre Nordstrand og i Groruddalen. Det er bra og har Fremskrittspartiets fulle støtte. Så har det vist seg at denne satsingen har ført til et stort byråkrati, dvs. at mye av pengene som skal satses, går bort til byråkrati, administrasjon og planarbeid, noe representanten Bøhler har vært i media og sagt. Det mener representanten Bøhler skyldes Plankontoret for Groruddalen.

Nå er det slik at denne regjeringen har statliggjort og sentralisert satsingen på Groruddalen og Søndre Nordstrand, slik at det er fire departementer og sikkert en rekke byråkrater som arbeider med disse sakene i tillegg til Plankontoret for Groruddalen.

Fremskrittspartiet fremmer et konkret forslag i dagens innstilling, og lurer på om vi kan få Regjeringens støtte til det, for det vil være i tråd med det Bøhler har vært ute i avisene og sagt. I forslaget står det:

«Stortinget ber Regjeringen om i størst mulig grad å overlate oppgaver med hensyn til utviklingen i Groruddalen og på Søndre Nordstrand til lokale valgte representanter i bystyret/byrådet og de berørte bydelsutvalg.»

Er representanten Reikvam enig i dette, og vil Regjeringen støtte dette forslaget, slik at det blir mindre byråkrati og mer lokal styring over satsingen?

Rolf Reikvam (SV) [11:05:54]: Om det er mye byråkrati, skal jeg ikke si. Men dette er jo det samme som det vi sa i vår innstilling da vi bevilget disse

50 mill. kr til satsingen oppe i Groruddalen. Vi sa at dette skulle forvaltes på det lavest mulige nivå, så dette er jo helt i samsvar med det som flertallet sa i sin budsjettinnstilling.

Jeg anbefaler Tybring-Gjedde å gå tilbake og kikke på komiteens budsjettinnstilling. Der var vi nettopp inne på at disse pengene skal forvaltes og disponeres på lavest mulig nivå, men i et samarbeid mellom statlige myndigheter, kommunale myndigheter og bydelen. Jeg er helt enig i prinsippet – pengene ut, pengene ned, forvaltningen der nede – det er den som har skoen på, som kjenner hvor den trykker. Men det er som sagt helt i samsvar med det komiteen sa da vi behandlet budsjettet nå før jul. Så anbefalingen til Fremskrittspartiet er: Les innstillingen en gang til. Da vil de se dette.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Björg Tørresdal (KrF) [11:07:12]: Hovedstadsmeldingen – ja, hva er egentlig drømmen vår for Oslo? Hvilke mål er det vi strekker oss etter? Jeg skulle ønske at hovedstadsmeldingen hadde vært et dokument fullt av vi-

sjoner, en melding som pekte ut de langsiktige målene og drømmene for å skape verdens beste hovedstad. Hvordan skal Oslo bli rusfri? Hvordan skal Oslo bli et sted der folk ikke risikerer å bli voldtatt? Hvordan skal Oslo bli en by der alle har et sted å bo? Hvordan skal Oslo bli den mest miljøvennlige hovedstaden i Europa? Hvordan kan Oslo bli en by der ingen blir diskriminert, en by som er best i verden på å integrere?

Vi lærte i samfunnsfag på skolen at Amerika er en smeltedigel og Europa en fruktsalat. Jeg vil si at Oslo i dag er et fruktfat. Men jeg vil gjerne arbeide mot at Oslo også skal bli en smeltedigel – en by hvor en arbeidsgiver ikke reagerer på om arbeidssøkeren heter Ali eller Ole.

Det er fint og lærerikt med en beskrivelse av dagens virkelighet. Men jeg savner i meldingen at blikket blir løftet. Oslo er en by med spesielle og særegne utfordringer. Regjeringens hovedstadsmelding blir mye fine ord, men den makter ikke å ta tak i de virkelige problemstillingene. Vil vi merke noen endring i Oslo på grunn av hovedstadsmeldingen? Neppe. Vi kommer nok ikke til å endre tidsregningen til før og etter hovedstadsmeldingen.

Men jeg vil ikke svartmale situasjonen i Oslo. Jeg vil heller ikke gjøre som Fremskrittspartiet, som ser ut til å mene at innvandrerne er roten til alt ondt. De aller fleste som bor i Oslo, har det faktisk veldig bra. De trives. Jeg tror at folk flest har et positivt inntrykk av Oslo.

Jeg har spurt noen ungdommer fra ulike deler av landet om hvilke stikkord de tenker på når de tenker på Oslo. Margrethe, en 28 år gammel jente fra Stavanger sier: Det er en hovedstad, hun tenker på Kongen, på stabilt vær, på variasjon i folk. En jevn gammel gutt fra Mo i Rana svarer: Byen jeg elsker over alle byer i Norge. Den er fin, den er koselig, den er innholdsrik, det er god mat, rask utvikling og kultur, men det er ogsåprostituerte. Jon Kristian fra Bømlo sier: Når han tenker på Oslo, tenker han på narkomane, på Holmenkollen, på Karl Johan og Slottet. Og den siste jeg skal sitere, er Anne Linn fra Romsås, som sier: Med Oslo tenker jeg på mangfold og en møkkete by full av folk, og jeg tenker på en kald by.

Hvis en summerer opp disse små representantene som uttaler seg om hovedstaden, er det nesten bare positive assosiasjoner. Oslo er hovedstaden vår, og hele landet har et forhold til Oslo.

Kanskje dette var litt høytsvevende. Jeg skal komme ned på jorda igjen. La oss ta narkomane først. Det er et tema i hovedstadsmeldingen. Kristelig Folkeparti er bekymret for at mangfoldet innenfor behandlings- og rehabiliteringsbehov for rusmisbrukere er svekket etter rusreformen. Finansieringssystemet ser ut til å bidra til at kommunene kun henviser til helseforetaksfinansiert behandling og ikke lenger bruker de rehabiliteringstilbudene som drives av de frivillige organisasjonene. Dette har medført at mangfold og fleksibilitet i tjenestetilbudet er svekket, og at behandlingsskøen er lengre enn strengt tatt nødvendig. Jeg håper at Regjeringen vil ta tak i dette.

Det offentlige hjelpeapparatet bør ikke legges til rette for bruk av narkotika, slik som ordningen med sprøyterom i realiteten innebærer. Jeg mener at pengene som brukes på sprøyterom, i stedet bør brukes på andre rusmiddeltil-

tak. Kristelig Folkeparti er opptatt av lavterskeltiltak, men andre enn sprøyterom, som helsetilbud og omsorgstiltak, som har som hovedmål å redusere skadevirkningene ved rusmiddelmissbruk, og som ikke opprettholder rusmiddelmissbruk. Ordningen med sprøyterom innebærer en legalisering av narkotikabruk. Dette er klart i strid med forbud mot omsetning, bruk og oppbevaring av narkotiske stoffer i straffelovgivningen. FNs internasjonale narkotikakontrollbyrå påpekte i årsrapporten for 2005 at en ordning med sprøyterom ikke er i overensstemmelse med FNs narkotikakonvensjoner.

Evalueringen av sprøyterom gir ingen holdepunkter for å si at sprøyterom har redusert overdosedødeligheten. Dette var ett av formålene med sprøyteromsordningen, og ut fra det perspektivet var sprøyteromsforsøket åpenbart mislykket. Det er på tide å avslutte sprøyteromsforsøket.

Så til slutt til prostitusjon. Kriminalisering av kjøp av sex er en sak jeg har engasjert meg sterkt i. Det er gledelig at det nå er et flertall i denne sal for å vedta den loven som er på høring. Vi må se og lære av erfaringene i Sverige og innføre kriminalisering, men vi må også ha andre tiltak som gir de prostituerte et alternativ.

Jeg tar opp forslagene nr. 4 og 5 i innstillingen, som vi står bak.

Presidenten: Representanten Bjørg Tørresdal har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Marit Nybakk (A) [11:12:33]: Jeg er veldig glad for at Kristelig Folkeparti er enig med Arbeiderpartiet både når det gjelder kriminalisering av sexkjøp, og når det gjelder de tiltak for å få jenter ut av prostitusjon som også må være der.

Men jeg vil utfordre representanten på det hun også var inne på helt til slutt, nemlig rustiltak. Ifølge meldingen er det nærmere 3 800 sprøytenarkomane i Oslo, og de kommer fra hele landet. Kristelig Folkeparti er enig med Arbeiderpartiet – og det sa også representanten – når det gjelder lavterskeltilbud til disse. Men i motsetning til flertallet, som mener at det bør opprettes en varmetue i Oslo, hvor mat, drikke samt info om plikter og rettigheter og ulike behandlingstilbud er tilgjengelig, går Kristelig Folkeparti imot dette. Mener virkelig Kristelig Folkeparti at vi ikke skal hjelpe de aller, aller dårligst stilte i bysamfunnet med et sted å være? Dette dreier seg til syvende og sist om menneskeverd og det å ta vare på dem som virkelig har falt utenfor bysamfunnet.

Bjørg Tørresdal (KrF) [11:13:38]: De menneskene som har falt utenfor samfunnets støtteordninger, som virkelig trenger støtte, er veldig viktige for Kristelig Folkeparti. Vi ønsker å bruke pengene pluss mer på å bekjempe fattigdom, på å bekjempe rusmisbruk og på å skape en verdighet for våre rusmisbrukere.

Vi tror ikke sprøyterom er svaret. Jeg vil anbefale representanten å lese den evalueringen som er gjort av SIRUS, som er bestilt av departementet, og som konkluderer med at hovedmålsettingen, som var å få ned antall overdose-

dødsfall, ikke er nådd. I tillegg problematiserer denne evalueringen lokalene – de er lite brukt, det er dårlige åpningstider – og en anbefaler ikke en videreføring. Kristelig Folkeparti går imot sprøyterom, men det gjør faktisk også den eksterne evalueringen. Jeg anbefaler at en tar den på alvor og vurderer en gang til om sprøyterom er svaret.

Rolf Reikvam (SV) [11:14:45]: Jeg føler nok at Bjørg gjør det litt lett for seg selv når hun starter med å snakke om at denne meldingen og innstillingen mangler visjoner – hvor er visjonene, hvor er drømmene osv. Hvis Bjørg skal finne visjoner og drømmer, er det kanskje lettere å gå til poesien. Men jeg mener jo at i det vi skriver om, de tre områdene som jeg dro fram – utdanning og forskning, boligpolitikk, samferdselspolitikk – og også klimapolitikk, lå det noen visjoner. Når Bjørg skulle konkretisere sine visjoner, snakket hun altså om nei til sprøyterom og rusproblemene – det er jo store problemer – og at vi må gjøre mer på det området. Nå har jo Bjørg bare 1 minutt, men utover sprøyterom, utover rusproblemene i Oslo og at vi må gjøre noe med det, hva er visjonene, hva er drømmene til Kristelig Folkeparti når det gjelder Oslo og hovedstaden, hvis en skal gå videre med visjoner og drømmer for Oslo-regionen?

Bjørg Tørresdal (KrF) [11:15:46]: Jeg takker for spørsmålet. Jeg tok det viktigste først. Det viktigste er å gjøre noe for dem som trenger det mest. Derfor er det viktig å gjøre noe i forhold til prostitusjon, derfor er det viktig å gjøre noe i forhold til rus, og det må vi gjøre først. Hvis jeg skal velge en stor visjon som jeg håper vi kan jobbe veldig målrettet for, gjelder det miljøutfordringen. Da handler det om kollektivtransport, det handler om at her har vi et problem som øker veldig, vi må snu den utviklingen, og vi må gjøre Oslo til en kollektivby. Det er en del av drømmene jeg har for hovedstaden.

Saera Khan (A) [11:16:25]: Oslo er jo den byen hvor det nye Norge viser ansikt. Her har vi alt fra muslimer, buddhister, ateister, kristne, som bor og lever side om side. Vi kan vedta handlingsplaner mot diskriminering, vi kan ha introduksjonsprogrammer, vi kan ha trimsentre for minoritetskvinner og ha bedre norskopplæring. Men jeg vet at Kristelig Folkeparti er et politisk parti som alltid har vært veldig opptatt av frivillighet, og Arbeiderpartiet mener at det frivillige Norge – organisasjoner, private stiftelser – skal brukes mer i kampen for å fremme inkludering, i kampen mot rasisme og for å gjøre noe for at Oslo skal bli en mer mangfoldig og inkluderende by. Hvordan vil Kristelig Folkeparti utfordre det frivillige i Oslo for å bidra mer for å få en mer åpen og inkluderende hovedstad?

Bjørg Tørresdal (KrF) [11:17:21]: Saera Khans innledning på replikken var som om jeg skulle ha sagt det selv. Det er nemlig de frivillige som kan gjøre den jobben der det offentliges innsats, som er viktig, slutter. Der den slutter, må det frivillige ta over. Det har vi sett eksempler på fra USA, som er veldig gode på integrering. Vi tror at de støtteordningene som finnes i dag, går det an å ut-

vide. I dag finnes det over statsbudsjettet støtte til frivillige organisasjoner som har målrettet arbeid i forhold til integrering. Blant andre KIA gjør et veldig godt arbeid i forhold til leksehjelp, oppfølging av enkeltfamilier, barn osv. Jeg tror at med en økt økonomisk støtte vil disse organisasjonene, som driver mye med dugnad, kunne gjøre en betydelig større innsats, bare de får noen få ansatte til å organisere dugnadene. Mange store organisasjoner har nå engasjert seg i dette arbeidet, ikke minst har Den norske kirke engasjert seg i innvandrerarbeidet.

Heikki Holmås (SV) [11:18:22]: Kristelig Folkeparti har jo vært mot sprøyterommet hele veien, så det er ikke noe oppsiktsvekkende at Bjørg Tørresdal benytter enhver anledning til å argumentere mot sprøyteromsmodellen slik som den framstår her i Oslo. Den kritikken som er framkommet i rapporten som Tørresdal viste til i sitt innlegg og i en tidligere replikk, viser jo først og fremst én ting: Den viser at den måten vi har organisert den norske sprøyteromsmodellen på, ikke er optimal. Og da har jeg to utfordringer til Bjørg Tørresdal. Jeg forstår det slik at Bjørg Tørresdal aldri har jobbet på sprøyterommet. Det har jeg, og jeg har snakket med de folkene som er der, og har sett hvordan dette kan fungere som et fristed og et sted der man i anstendighet kan sette sprøyte. Så kan du si at dette er å åpne et rom der det er lovlig å bruke heroin, og det er helt riktig. Spørsmålet er: Vil Bjørg Tørresdal være med meg og gjøre en jobb på sprøyterommet og være der og snakke med de folkene som er der? Og vil Bjørg Tørresdal være med og ta en debatt om hvordan de vellykkede erfaringene fra andre land også kan implementeres i den norske sprøyteromsmodellen?

Bjørg Tørresdal (KrF) [11:19:30]: Jeg tar gjerne imot invitasjonen til å være med og besøke sprøyterommet. Jeg har besøkt mange andre organisasjoner og behandlingstilbud i Oslo – jeg blir gjerne med på sprøyterommet. Men den evalueringen jeg trekker fram, er en evaluering som ikke er bestilt av politikere, men av departementet for å ha en ekstern evaluering. Når en ikke anbefaler å fortsette, er det både på grunn av de påpekte forhold, som har vært mangelfulle, og også fordi en ikke har fått den ønskede virkningen når det gjelder hensikten med det. Og dersom en ikke har nådd målene, synes jeg at både SV, Arbeiderpartiet og hele regjeringen skal spørre seg selv: Var det dette som var det rette tiltaket? Vi er enige om at vi skal ha lavterskeltilbud, vi skal gi omsorg, vi skal gi helsetilbud, vi skal gi støtte og behandling, men evalueringen sier at sprøyterom er ikke svaret. Og da må vi alle gå i oss selv og finne ut om vi ikke skal lytte litt til det som kommer fram i denne evalueringen.

Heikki Holmås (SV) [11:20:31]: Men da synes jeg Bjørg Tørresdal har et for snevert syn på dette. Det er to forhold jeg mener hun da bør svare på. Det ene går på: Istedenfor å se snevert på det norske sprøyteromsprosjektet bør man se på hva evalueringen fra sprøyteromsprosjekter over hele verden viser. Den viser to ting. Det viser for det første at det er ingen mennesker som dør når de setter

sprøyter i sprøyterom. I seg selv burde det være noe som gjør at man burde rekruttere flere av dem som er rusmisbrukere, for å legge til rette for at de satte sprøytene sine i sprøyterom. Da jeg var på besøk, skjedde det en overdose der, og hvis det hadde skjedd ute, hadde vedkommende antakeligvis hatt en vesentlig større sjanse for å dø. Det er en positiv side som man må ta med seg.

Det andre er at den norske sprøyteromsmodellen er snevrere både i forhold til hva man kan injisere og i forhold til åpningstider enn det veldig mange andre er, og da bør man gripe fatt i det og ikke bare gjøre slik som Bjørg Tørresdal, ha et standpunkt og bare lukke med det standpunktet.

Bjørg Tørresdal (KrF) [11:21:32]: Jeg er enig i at man skal lese rapporten med et åpent sinn. Men rapporten sier noe om at det er en veldig begrenset bruk. Det er et kostbart tilbud, men i løpet av to driftsår har 383 brukere brukt sprøyterommet, og av dem har to tredjedeler brukt det to ganger eller mindre pr. måned. Så det er snakk om en veldig begrenset bruk, slår evalueringen fast. Vi skal gå inn og se på evalueringen sammen og lese den nøye. Jeg vil oppfordre til at man legger om og avvikler og iallfall tar evalueringen på alvor, for her påpekes det at en ikke har nådd målene og ikke har redusert totaliteten når det gjelder overdosedødsfall, og det bør være målet vårt for dette arbeidet.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:22:32]: Hele landets hovedstad, Oslo, er lett å bli glad i. Fra å være en landsens by som alle andre norske byer har den gått til å bli en storby – en storby med byens mangfold og storbyens utfordringer. Med flotte Karl Johan, Spikersuppa, ski-vidder, nydelig skjærgård og mange grønne lunger kan vi alle være enige om at Oslo er en vakker by, en hovedstad å være stolt av.

En reise gjennom Oslo er en spennende og utfordrende reise. Både i utseende, folka som bor der, og i kultur skiller bydelene seg sterkt fra hverandre. Dette er spennende, men noen ganger også litt skremmende når vi ser bak fasadene. For forskjellene er store i denne byen. Her finner vi de best stilte og de verst stilte i landet. Her finner vi de flotte villaene på Smestad og de ynkelige hospitsene der unge og gamle med knuste drømmer blir plassert.

Oslo er en rik by. I Norge har vi en rik hovedstadsregion, en hovedstadsregion med en sterk befolkningsutvikling og overskudd av unge. Det er mye som går bra i Oslo, men dessverre er det for mange som det ikke går så godt med. Dette er ikke bare en lokal utfordring å ta tak i. Det er en nasjonal utfordring. Levealdersforskjellene fra bydel til bydel er skremmende høye når vi vet at gjennomsnittlig levealder på en mann varierer med opptil tolv år mellom forskjellige bydeler.

Det er mye varme i byen her, men dessverre får ikke alle ta del i varmen, og verken staten eller kommunen kan ordne opp i alt. Det er i samspillet mellom kommune, stat og det sivile samfunnet vi finner løsningene. Staten hjelper

ikke folk ut av ensomhet. Staten er ikke den som legger en varm hånd rundt rusmiddelmissbrukeren som har sonet ferdig dommen sin.

Hovedstadsmeldingen er en melding som beskriver bredden av utfordringer og muligheter i denne regionen, og jeg er glad for at den er preget av en ånd om at det er i fellesskap vi kan gjøre denne regionen til en enda bedre region for flere av dem som bor her. I denne meldingen finner en heldigvis lite blind tro på at staten skal gå inn og ordne opp i alt.

Hovedstadsregionen fra Mjøsa i nord til Drammensfjorden i sør er med noen små unntak et område i vekst. Det å takle veksten i denne regionen har vært og er en av de største utfordringene. Nettopp Oslos viktige funksjon som landets hovedstad er en viktig årsak til veksten, med de utfordringer de økte pressproblemene gir. Det er en fordel for hele landet å ha en sterk og velfungerende hovedstad, men min påstand er at den veksten vi i dag ser i denne regionen, ikke utelukkende er positiv. Den sterke veksten over tid skaper utfordringer for dem som bor her, og for det offentlige tjenesteapparatet. Min påstand er at dypest sett vil Oslo tjene på en bedre distriktpolitikk.

I denne regionen har vi et stort befolkningsmangfold. 32 pst. av den ikke-vestlige befolkningen i Norge bor i Oslo, og mangfoldet er også rikt i kommunene rundt Oslo. Dette har skapt vekstmuligheter, men det skaper også utfordringer. En del av de krevende utfordringene vi ser i forbindelse med integrering, ser vi nettopp i hovedstadsregionen. Vi ser det på at yrkesdeltakelsen i enkelte grupper er skremmende lav, at for mange kommer i en mottakerrolle, og dessverre ser vi det også på flere andre indikatorer. Mekanismer som over tid kan føre til marginalisering av enkelte grupper, skaper grobunn for konflikt. I hovedstadsmeldingen brukes det stor plass nettopp på denne regionen som en mangfoldig region med de utfordringer og muligheter det gir, og det er et klart fokus på kvalifisering og arbeid, slik at alle får være en del av det spleiselaget et samfunn er.

En balansert utvikling er viktig for et land som det er for en by. At staten sammen med Oslo kommune går inn med særskilte pakker for å løfte områder med særskilte utfordringer, som man også har gjort i Distrikts-Norge, er bra og viktig. Den satsingen vi nå ser i Groruddalen, er helt nødvendig, og komiteen har vært så heldig å få være på besøk, og vi har sett all den lokale entusiasmen som spleiselaget mellom stat og lokalmiljø fører til i den sammenheng.

Hovedstadsregionen er en flott region, men den har voksesmerter. I fellesskap mellom stat, kommunene og innbyggerne som bor her, håper jeg at enda flere i denne regionen skal bli løftet opp fra den vanskelige situasjonen som for mange er i nå.

Oslo er en flott hovedstad som vi har grunn til å være stolte av.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ib Thomsen (FrP) [11:27:09]: Representanten sa at Oslo var lett å bli glad i. Han hyllet Oslo, og han fortalte

hvor viktig Oslo er for hele landet. Så la han til at en god distrikts- og regionalpolitikk vil redusere pressproblemer i hovedstadsregionen. Da vil jeg spørre representanten: Hvilke problemer i hovedstaden vil bli redusert? Tenker han da også på statlige institusjoner som skal flyttes ut av hovedstaden? Er det den typen distriktpolitikk og regionalpolitikk representanten tenker på?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:27:42]: Jeg tror det er viktig for et land og en region å ha en jevn og god utvikling. Vi ser at en veldig sterk vekst i denne regionen skaper utfordringer i form av høyere boligpriser og trafikkproblemer. Vi ser at når det gjelder astma og allergi, er Oslo en av de byene i Norge som har aller størst problemer. Det presset og den befolkningsutviklingen vi har rundt Oslo by, skaper utfordringer for dem som bor her allerede, og derfor er det viktig at vi klarer å få en mest mulig balansert utvikling, slik at veksten ikke blir for sterk. Det kommer til å medføre flere økte kostnader når det gjelder bolig, og det kommer til å medføre enda større press på vei og jernbanenett, slik at kapasiteten i denne regionen blir sprenget. Derfor er det viktig for Senterpartiet og for Regjeringen å ha en mest mulig balansert utvikling. Et av de viktige elementene er å se på hvor man lokaliserer framtidige statlige arbeidsplasser.

Bent Hoie (H) [11:28:42]: Regjeringspartiene jobber nå med å ta stilling til det såkalte Sørheim-utvalgets innstilling, som har foreslått store endringer i kommunenes inntektssystem. Senterpartiets medlem i utvalget har støttet endringene, og de to kommunalministrene fra Senterpartiet har begge vært ute og gitt støtte til tanken om en sterkere omfordeling av kommunenes inntekter.

I Sørheim-utvalget ligger også et forslag om at distriktstilskuddet og Nord-Norge-tilskuddet slås sammen i ett tilskudd. De kommunene som rammes av den sammen slåingen, vil inngå i det såkalte INGAR-systemet som gjør at den årlige reduksjonen pr. innbygger blir liten og dermed håndterbar. Kommuner som Oslo som taper på både endringer i forhold til selskapsskatten og endringer i omfordelingen, vil ikke omfattes av det samme systemet og må dermed ta et tap på en halv milliard kroner på ett år. Hva er grunnen til at Senterpartiet mener det er rettferdig at Oslo skal ta et så stort tap på ett år, mens distriktskommunene skal slippe å ta et slikt tap?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:29:52]: I løpet av de to årene som vi har hatt gleden av å sitte med kommunalministeren, har vi sammen med de to andre regjeringspartiene gjennomført et stort løft for kommunal sektor. 50 pst. av inntektene til kommunal sektor kommer fra skatt. Vi ser dermed at det er Oslo og de skattesterke regionene som har fått den største delen av veksten.

Oslo har store utfordringer, så det er bra at de har hatt en stor vekst, men når vi skal utforme et framtidig inntektssystem, er det viktig at vi klarer å få til et inntektssystem som balanserer veksten i de forskjellige regionene opp mot hverandre. Det er det Sørheim-utvalget ønsker, å få en mest mulig balansert utvikling mellom by og land,

sånn at man får en jevn og god utvikling i inntektene for kommunesektoren i hele landet, for å rette opp de skjevhetene vi ser i dag. Så det er svaret vårt: Vi ønsker en stabil utvikling, og vi ønsker en videre opptrapping også for Oslo, men vi synes at dagens innretning gjør at det blir en for sterk skjevfordeling.

Björg Torresdal (KrF) [11:30:52]: Når det gjelder behandling av rusmisbrukere, peker Kristelig Folkeparti i innstillingen på at det nye finansieringssystemet har ført til at kommunene, og spesielt her i Oslo, ikke benytter seg av alle de behandlingstilbudene som de frivillige organisasjonene står for. De velger heller de tilbud som går gjennom helseforetakene, fordi det svarer seg økonomisk. Vi har pekt på dette og vil oppfordre Regjeringen og regjeringspartiene til å finne en løsning. Vi er litt skuffet over at Senterpartiet ikke vil være med oss i den påpekningen. Det er en utilsiktet virkning av denne finansieringsmåten som har ført til at de frivillige organisasjonenes rusbehandlingstilbud kan bli stående ubenyttet mens køene for å få behandling øker. Kan vi stole på at Senterpartiet vil stå på for å få orden på denne utfordringen og løse dette problemet?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:31:46]: Før jeg ble stortingsrepresentant, var rusfeltet ett av de områdene jeg jobbet mye med. Jeg var også selv aktiv i de frivillige organisasjonene på rusfeltet. Det er mange årsaker til at vi får de rusproblemene vi har, som vi alle må ta ansvar for, men løsningen ligger nettopp i spillet mellom offentlig og frivillig sektor. Jeg er helt enig i Kristelig Folkepartis påpekninger om at man må følge dette med argusøyne og se på utviklingen.

Skal vi klare å løse problemene, trenger vi også varme hender, og de finner vi mange av i frivillig sektor. Her må vi sammen se på hvilke løsninger som passer best for morgendagen.

Odd Einar Dørum (V) [11:32:28]: Borgere her i landet som sliter med rus, trenger varme hender, men de trenger også et empatisk og intelligent byråkrati. Venstre har da, sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti, i innstillingen fremmet et forslag om at staten også aktivt, til like med kommunen, skal sørge for at det blir en samhandling og ikke et svarteperspill innen helsetjenesten og rusomsorgen. Det er komplett uforståelig for meg at representanten som nettopp holdt et flott og sterkt innlegg om rus, ikke kan stemme for det. Det er i det hele tatt uforståelig at regjeringspartiene ikke kan stemme for et forslag som skal sørge for at det blir et samspill og ikke et svarteperspill. For det er dette samspillet som gjør at et menneske med rusproblemer blir borger og ikke pakkepost.

Jeg skal gi noen eksempler: I 2006–2007 var det 25 pst. brudd på frister innen spesialistbehandlingen i Helse Øst før det ble «Helse Størst». Så skulle man vandre til et sted i Østfold – det gjør de færreste – for å få en «second chance». Hadde man imidlertid hatt det pålegget som er fremmet av Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre, ville man nettopp hatt mulighet til samspill, som jeg oppfattet

at representanten Vedum snakket om. Så hvorfor kan man ikke støtte dette forslaget og tankene bak det?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:33:37]: Det svarteperspillet som representanten Dørum påpekte, ser vi dessverre mange steder i offentlig sektor. Vi ser det innenfor eldreomsorgen og også innenfor sykehussektoren. Sykehusene skriver ut for tidlig, og man flytter personer mellom forskjellige poster. Dette er en stor utfordring, og vi har ikke gode nok systemer for det i dag. Derfor har bl.a. Senterpartiet tatt til orde for at vi ønsker en reform av primærhelsetjenesten og sekundærhelsetjenesten, for å se på hvordan vi kan få til et bedre samspill, men vi har ikke de gode løsningene ennå. Vi er like opptatt av problemstillingen som Venstre er, men vi har ikke hele svaret.

Bent Høie (H) [11:34:29]: I forrige stortingsperiode påla opposisjonen den daværende regjeringen å åpne opp for en prøveordning med sprøyterom i Oslo. Prøveordningen nærmer seg slutten, og selv om målsettingen med prøveordningen var særdeles uklar, er i hvert fall evalueringen klar på at ordningen ikke har fungert, og at alternativ bruk av disse midlene i forhold til skadereduserende tiltak sannsynligvis ville ha gitt bedre resultater. Norge har også fått kritikk fra FNs internasjonale narkotikabyrå for den, i realiteten, legaliseringen av narkotika og narkotikabruk som en slik prøveordning innebærer.

Vil Senterpartiet stå sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti i å få avvirket en slik ordning en gang for alle når prøveordningen er over?

Trygve Slagsvold Vedum (Sp) [11:35:32]: Jeg har personlig vært og sett på den skadereduksjonspolitikken som Nederland har ført. De har over lang tid ført en skadereduksjonspolitikkk på veldig mange områder. Jeg er dermed også kjent med den liberaliseringen av hasjopolitikken man har sett der.

Jeg er personlig skeptisk til troen på at skadereduksjonspolitikkk er svaret på de utfordringene vi står overfor. Jeg er personlig også skeptisk til at sprøyterom er svaret på de utfordringene vi står overfor. Det har Senterpartiet vært, og det var vi også i forrige periode. Men vi skal diskutere det, ta det på alvor og se på evalueringen, og så får vi se hvor veien går videre. Det er i hvert fall ikke hovedsvaret, men det kan være ett virkemiddel. Jeg er imidlertid skeptisk til om det kommer til å løse mange problemer på sikt.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Odd Einar Dørum (V) [11:36:21]: Dette får bli et vitnemål fra en byborger, en «byfil» og en bymisjonær, og det lyder slik: Oslo er en vakker og flott by. Det er en raus by. Det er en by som gir store rom til menneskene. Den preges av den flotte intimiteten, den korte avstanden mellom maktens bygninger og grønne områder, der folk bor. Oslo er Europas mest intime hovedstad, og det er en kompakt hovedstad.

I lys av dette får vi et klassisk norsk stortingsdokument, og intet galt sagt om det. Men la oss se på handlingene: På miljø og klima har Oslo bystyre vedtatt en meget ambisiøs klimahandlingsplan som møtes i et nasjonalt kompromiss mellom regjeringspartiene, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti. Så har oslopolitikere og akershuspolitikere sammen satset på det som heter Oslopakke 3, som har et tyveårsperspektiv, og hvor hele poenget er at politikere skal tenke langt utover det kortsiktige. I den saken som kommer etter denne, konstaterer jeg i hvert fall med stor glede at flertallet i komiteen – alle partier unntatt Fremskrittspartiet, som har sitt eget finansieringsopplegg – står ved Oslopakke 3. De står ved perspektivene. Det er hyggelig. Da er det veldig viktig at Regjeringen, når den behandler dette i neste omgang, skjønner den energien som ligger i at lokalpolitikere er villige til å gi hverandre hånda – for å bruke et uttrykk fra arbeiderbevegelsen – og holde fast så mye at man ikke setter noe i spill. Det er et ansvar som det er verdig å ta på alvor, det som er vist av lokalpolitikere i Oslo og Akershus sammen. På samme måte får man, når man kommer med en nasjonal transportplan, ta med det dobbeltsporet til Ski som nå ikke har noen plass, slik at kollektivtransporten blir noe som ikke bare blir bra i form av at trikken i Oslo har gått over fra å være samferdsels-historie til å bli – jeg holdt på å si – bysjel på skinner og et rullende fortau, og som er en gnistrende god skildring av samspill fra staten med framkommelighetstiltak, lokal satsing og stor innsats fra dem som jobber med dette – et meget flott utgangspunkt.

På samme måte er det, slik representanten Reikvam med rette snakket om, med forskningen. Ja, da får man jo møte det i Oslo hovedstadsregion, hvor vi er inne på halvparten av landets forskning, og sørge for å ha anstendige, skikkelige forskningsbudsjetter, rekrutteringsopplegg og vitenskapelig utstyr. Da må man sørge for å prioritere det i det store budsjett- og pengehavet som den sittende regjering har, med 130 milliarder kr mer ekstra penger til rådighet enn det den forrige hadde i 2005. Det gir muligheter hvis man vil. På den måten vil man også kunne utnytte og møte energien som finnes her, som er en energi som henger sammen med energien i andre deler av landet.

La meg gjøre det klart: Jeg er ikke en Oslo-politiker som synes at man skal bli stor av å rakke ned på andre deler av landet. Min Oslo-parole lyder slik: Vær stolt, men «inte nøyd», og vær veldig raus mot andre. For jeg skjønner rausheten og styrken i en sunnmørsgründer ytterst i havgapet på Sandøy, som forteller om brønnbåter og sier at han har mye å hente i Rio de Janeiro og mindre på Drammensveien. Jeg skjønner det, og jeg skjønner på samme måte hvordan folk på tvers av landet og på tvers av hovedstaden skal gi hverandre hånda. Men denne hovedstaden må da også behandles på den måten av Regjeringen når vi kommer til Oslopakke 3, når vi kommer til klimataklinger, og når vi kommer til forskningsbudsjett.

Oslo-skolen er kanskje den mest sammensatte skolen i dette landet, og jeg synes folk skal ta med seg at mens Muhammed-striden, karikaturstriden, raste, taklet man det i Oslo-skolen. Det vakte ikke så mye oppsikt, det, men det burde vakt nysgjerrighet – at man faktisk har skapt det

man har gjort, at man har fått til den dialogen som gjør at man har mye å være stolt av og mye å være glad for.

Skal man ha den tryggheten i hovedstaden som bl.a. representanten Saera Khan snakket om, får man jo sørge for at politiet får flere folk. Det betyr et høyere opptak på Politihøgskolen, slik som et mindretall i komiteen skriver, på minst 550. Det betyr sivile stillinger, minst 90 nye i året, slik som et mindretall i komiteen skriver, fordi de sivile stillingene avlaster politiet for praktiske oppgaver som å kjøre arrestanter til et rettslokale, eller passe på dem på glattcelle. På alle disse områdene kan man gjøre noe hvis man vil. Og viljen ligger her i skjæringspunktet mellom Regjeringen og det man gjør lokalt.

Det er også riktig at folk i Groruddalen og på Søndre Nordstrand har veldig godt vett, og at de ikke trenger å bli detaljstyrt i måten som de skal bruke kloke midler på. Alt i denne byen taler for at folk lokalt har meget godt vett og er i stand til å forvalte det på en skikkelig måte.

Men så til slutt: Venstre har lagt inn et forslag i komiteinnstillingen sammen med Høyre og Kristelig Folkeparti som går ut på å bryte svarteperspillet for rusede mennesker, der man ber om at staten også kan ta et selvstendig initiativ gjennom helseforetakene for å møte kommunale tiltak, rett og slett gi hverandre hånda. Det er helt ufattelig at mens man er i tenkeboksen, kan man ikke gjøre noe så enkelt som å lytte til livets praktikere, som sier at svarteperspill brytes hvis to parter samtidig skal ha plikt til å møtes og gi hverandre hånda. Det at man stemmer imot det, det er like ubegripelig som det var da vi hadde KUF-komiteen forleden, hvor flertallet, regjeringspartiene, var imot ekstern sensor, inntil de kom på den gode tanke at det skulle de stemme for. Så det ble en løftet stemning i stortingssalen til slutt.

Jeg håper at løftingen skal være at man gir hånda til de rusede. Forslag nr. 3 sikrer det.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Marit Nybakk (A) [11:41:39]: Rett rundt hjørnet her jobber prostituerte hver eneste natt. De fornedres hver kveld, de fornedres hver natt, og de fornedres som mennesker og som kvinner. Mange av dem vet ikke noe om den vakre byen Oslo, de vet ikke noe om Holmenkollen eller fjorden. Det de vet om Oslo, er menn som kjøper kroppen deres. Dette er uverdig. Det er tramping på menneskeverdet.

Vi vet at det vil ikke være prostitusjon uten at vi har menn som kjøper sex. Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti har programfestet at vi vil ha en lov som forbyr sexkjøp, i tillegg til en rekke tiltak for å få jenter ut av prostitusjon gjennom f.eks. Krisesekretariatet, PRO-senteret eller andre institusjoner. Vil Venstre være med oss på både å støtte en slik lov og de tiltakene som får jenter ut av prostitusjon i Oslo?

Odd Einar Dørum (V) [11:42:42]: Venstre vil være med på tiltak, men ikke på loven. Jeg har samme holdning som jeg hadde da jeg jobbet sammen med Nadheim-prosjektet i Kirkens Bymisjon. Nadheim hadde jo det samme

synet som PRO-senteret, at kriminaliseringen knapt nok ville gjøre det bedre for jenter. Det ville presse jentene mye tøffere i forhold til halliker og organisert kriminelle, og det er ingen spøkefull gruppe. Her kommer vi til et punkt hvor representanten og jeg er svært enige, og det er i kampen mot trafficking, menneskehandel og slavehandel, hvor jeg vil gi ros til den sittende regjering for at de har fulgt opp tidligere handlingsplaner laget i 2002 og 2004 av Bondevik II-regjeringen, og tatt disse opp i en ny traffickingplan, og ros også til Storberget, som har gjort en jobb for at Oslo-politiet skal satse på dette. Da blir det ganske viktig at man gjør det, men jeg vil jo gjerne gi representanten det råd at man også følger opp Oslo bystyres bortimot enstemmige vedtak, med tilslutning fra Arbeiderpartiet, om å gi ordenspolitivedtekter i Oslo som gjør at man kan stoppe enhver som er aggressiv og pågående på gaten, enten det gjelder tigging, salg eller prostitusjon. Altså: Det er en sum av slike tiltak.

Mitt liv med dem som har jobbet blant de mest utslåtte, har lært meg at Arbeiderpartiets medisin ikke er den rette, selv om jeg forstår representantens idealer.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [11:43:53]: Vi har i dag én lovlig taggevegg i Oslo – i Hausmannsgate – og flere andre bydeler vurderer å sette opp lovlige taggevegger. Ifølge politiet fører disse lovlige taggeveggene til veldig mye ulovlig tagging og til dramatiske utgifter for Oslo-politiet og ressursbruk for å behandle disse sakene. Oslo Sporveier rapporterer at de bruker 50 mill. kr i året for å rense og rydde opp T-banevognene inne og ute. Venstre sitter med nøkkelen i Oslo bystyre for igjen å gjøre det ulovlig med lovlige taggevegger, dvs. at Venstre har vært med på et vedtak som gjør at bydelsutvalgene selv kan vedta dette. Det kan man selvfølgelig forsvare med lokaldemokratiet.

Når man ser de dramatiske konsekvensene av den lovlige taggeveggen og de konsekvensene eventuelt flere taggevegger vil få, vil Venstre nå igjen snu i dette spørsmålet, slik at Oslo Sporveier kan bruke pengene på det de skal bruke dem til, nemlig kollektivtrafikk, og slik at Oslo-politiet kan bruke ressurser på det de skal gjøre, som det er viktig å gjøre, å bekjempe kriminalitet?

Odd Einar Dørum (V) [11:44:52]: Det å grise til Oslo Sporveier er ikke graffiti, og det er heller ikke lovlig. Det er heller ikke noe bydeler kan avgjøre i Oslo. Man kan velge å sette opp en vegg på en gård, slik man har gjort på Hausmania. Representanten må holde seg til de saklige fakta. Det er kjempestor forskjell på det å tagge og gjøre skadeverk – det bør folk bli tatt for – og graffitieggene, som blir der inntil bydelsutvalgene tar dem ned.

Jeg er faktisk stolt over å ha vært med på at Hausmania eksisterer som et tiltak i Oslo. Det startet under regjeringen Bondevik I, da man sørget for at det ble en husleie under mottoet «Folk trenger hus, og hus trenger folk». Man skapte en løsning, man skapte spilleregler. Jeg var faktisk til stede som vararepresentant i Oslo bystyre og sørget for et flertall. Det var et av de gygne øyeblikk i mitt liv hvor Rune Gerhardsen og jeg så likt på en sak og til og med kunne

si pene ting til hverandre fordi vi fikk til ting vi var dypt enige om. Vi var ikke for kriminalitet. Det var vi imot. Vi var for at når man styrer byen, er det også plass for noen subkulturer, og så får vi forutsette at folk i subkulturene følger spillereglene. Hvis de ikke gjør det, får vi ta dem, fordi de som borgere bryter loven. Jeg er for å beskytte loven og ta borgere, men jeg er mot kollektiv avstraffelse av dem som har noen rettigheter. Jeg er mot tagging, men for regulert graffiti. Graffiti inkluderer ikke sporvogner.

Rolf Reikvam (SV) [11:46:07]: Det var mye energi og kanskje litt mindre substans det gikk i, fra skipperen på Sunnmøre og ned til osloskolen. Substansen var bl.a. Oslopakke 3, og jeg skal komme litt tilbake til det.

Men først til dette med prostitusjon. Nå er ikke det omtalt så veldig mye i meldingen og innstillingen. Men jeg registrerer at Venstre ikke vil være med på å kriminalisere horekunder. Erfaringene fra Sverige er ganske entydige, at dette er et virkemiddel for bl.a. å bekjempe og redusere slik kriminalitet. Det er ikke tvil om at kriminalisering av horekundene har vært med på å redusere omfanget av prostitusjon. Det går ikke an å dekke seg bak å si at dette vil bety at prostitusjonen går under jorda. Dette er totalt sett et godt virkemiddel, så jeg hadde inderlig håpet at de skulle være med på det.

Men så til Oslopakke 3. Det er faktisk skapt en tvil om hvorvidt staten vil være med og finansiere disse tolv milliardene som ligger i Oslopakke 3 i dette 20-årsperspektivet. Jeg regner med at Venstre ikke er i tvil om dette, og at staten vil være med og finansiere sin andel.

Odd Einar Dørum (V) [11:47:15]: Jeg kjenner godt til det som har skjedd i Sverige. Det er ingen tvil om at prostitusjonen er jaget inn i lukkede rom. Det er heller ikke noen tvil om at en driver en gaterenovasjon. Jeg har sett ganske mange svenske menn – jeg holdt på å si – på en snei, på vei til de baltiske stater for å gjøre det som det ikke er lov å gjøre i Stockholms gater. Så representanten og jeg kan være saklig uenige, men med bakgrunn i både Nadheim-prosjektet og PRO-senteret vil jeg ikke ha på meg at jeg ikke bryr meg om denne situasjonen.

Jeg har det syn at kriminaliseringen styrker halliker og styrker bakmenn. Jeg oppfatter ikke det som representanten Reikvams hensikt, men det er mitt syn.

Så er jeg veldig sterkt for å gå etter dem som driver med dette, og jeg er også selvfølgelig sterkt for de etiske reglene som alle norske foretak bør ta med seg når de drar på tur i utlandet.

Så til Oslopakke 3: Jeg tror på den sterke viljen som ligger i komiteinnstillingen, og som bl.a. representanten Truls Wickholm skal si noe om, om en liten stund. Jeg vil bare legge igjen dette, slik at vi også klarer neste løft, som er den politiske behandlingen av Nasjonal transportplan, hvor vi har fått en administrativ behandling så langt. Så her står vi sammen, representant Reikvam – gjennom presidenten.

Erling Sande (Sp) [11:48:29]: Representanten Dørum heldt eit engasjerande innlegg, der hugleiken til

den byen han representerer, skein igjennom på ein god måte.

Forskarane meiner at usunn byluft i Noreg krev 350 menneskeliv i året, og kanskje 100 av dei i Oslo. Vi veit at 20 000 barn har astma i denne byen. Dette er problemstillingar som i alle fall vi i Senterpartiet ynskjer å ta på alvor. Difor har vi foreslått, i tillegg til styrking av kollektivtrafikken og andre grep på det området, ei rushtidsavgift for å avgrense transporten inn til byen.

Venstre er eit miljøparti – dei ynskjer i alle fall å vere det. Det eg er spent på, er: Kva er Venstre sitt syn på å innføre ei rushtidsavgift i Oslo, og vil representanten Dørum jobbe for og vere med på at ei slik rushtidsavgift kjem på plass?

Odd Einar Dørum (V) [11:49:29]: Rushtidsavgift er med i Venstres program. Når det gjelder Oslopakke 3, har vi fraveket dette i den felles pakka som er laget, fordi vi får ca. halvparten av beskatningen av bilister og statlige midler for å drive kollektivtransport og investere i kollektivtransport. Så vet vi som kan dette området på kollektivsiden, at hvis man noen gang skulle tenke på en rushtidsavgift, ville vi fra nå av – gitt at alle ting kom på plass og pakka honoreres – bruke minst fire år på å bygge opp kollektivtransporten til den får en slik standard at den kan levere.

Men vi har gjort en avtale. Høyre var villig til å møte oss ved å si at vi bruker utrolig mye mer penger til investering og drift enn ellers. Da kan jo representanten tenke på at av de 30 kronene det koster i bommen nå, går det 12 kr for hver passering til drift av og investering i kollektivtransport. Og når resten av pakka faktisk er laget på den måten at en ikke skal øke veikapasiteten, men sørge for at det er levelig i Sandvika sentrum, i Asker sentrum og i belastede steder i byen, er det miljøtunneler på linje med Bogetunnelen i nærheten av Vaksdal på Vestlandet, som gjør at folk i et miljø får beskyttelse. Gjør man det på Vestlandet, kan man gjøre det i byen, så dette er Venstres svar: kollektivsatsing og miljøtunneler.

Truls Wickholm (A) [11:50:44]: Jeg er glad for den understrekningen representanten Dørum har av Oslopakke 3 og mange av de positive sidene der. Representanten Dørum er i det hele tatt kjent for mange som en progressiv og framtidsrettet mann, som er for miljøet og for utviklingen av det urbane og dynamiske Oslo.

Allikevel fortsetter Dørum og hans parti, Venstre, å løfte fram Fremskrittspartiet ved samarbeid både i Stortinget og i byen – et parti som er imot viktige satsinger i Oslopakke 3, som er imot satsing på jernbane, og som har vært imot den viktige lovendringen som gjør at vi kan få til det vi nå gjør i Oslopakke 3. Så jeg må spørre om ikke representanten Dørum og Venstre hadde vært mer tjent med andre samarbeidspartnere, om det ikke hadde vært bedre å støtte partier og løsninger som kunne vært enda mer kollektivt rettet, enda mer miljørettet.

Odd Einar Dørum (V) [11:51:49]: Jeg antar at representanten ikke spør om situasjonen ved det kommende

stortingsvalg, for jeg regner med at representanten Sponheim har gjort det så tindrende klart at det ikke er nødvendig for meg å repetere det. Men det er mulig at det er et spørsmål som handler om den praktiske situasjonen i Oslo by, f.eks., hvor Venstre gikk til valg på at vi ikke ville slippe til et rødt regime, og hvor vi gikk til valg på at vi ikke ville sitte i byråd sammen med Høyre og Fremskrittspartiet. Det betyr at Høyre og Fremskrittspartiet sitter i et byråd hvor de er avhengige av å forhandle budsjett med Venstre, og de budsjettene blir slik de blir. Men skal jeg si det veldig kort, vedtas det ikke politikk i Oslo bystyre til høyre for Venstre.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:52:44]: Regjeringa sitt mål er å gjera hovudstaden endå betre på det å vera hovudstad. Hovudstadsmeldinga er ein illustrasjon på ein heilskapleg regionalpolitikk, der målet er å få det beste ut av dei ulike regionane. På same måten som Regjeringa har ein aktiv kystpolitikk for å gjera kysten endå betre på det dei er gode på frå før, har vi ein aktiv hovudstadpolitikk for å gjera Oslo til ein endå betre hovudstad.

Oslo er ein viktig, om enn liten, storby i europeisk samanheng. Noreg treng ein slik by. Oslo er ein viktig by for handel, tenester og hovudkontor for næringslivet, som heile landet har nytte av. I ein globalisert økonomi kan vi sikra oss nye oppgåver, men vi kan òg mista mange funksjonar til andre land. Vi treng sterke norske miljø som kan delta i utviklinga av norske løysingar og norske ressursar.

I eit moderne kunnskapssamfunn er hovudstaden viktig med si store tyngd av universitet, høgskular og forskings- og kulturinstitusjonar.

Så er det både viktig og bra for Noreg at vi har eit samspel mellom storbymiljøet i hovudstaden og mange sterke regionar og lokalsamfunn elles i dette landet.

Oslo har store fordelar. Oslo har på mange måtar ei sjølvforsterkande positiv utvikling – store fødselsoverskot, mange hovudkontor, alle departementa, mange direktorat og tilsyn. Næringslivet har kort veg til sentrale styresmakter. Oslo har òg landets største universitet, høgkompetente arbeidsplassar og grupper med høge inntekter. Det er òg slik at innbyggjarane i hovudstadsregionen har kortare veg til spesialiserte helsetenester.

Men så har òg Oslo spesielle utfordringar – nettopp i kraft av sin storleik – når det gjeld kollektivtilbodet, sosial utjamning, tryggleik og samarbeid. Regjeringa vil i hovudstaden satsa for å nå nasjonale mål nettopp på nokre av desse områda. Ein tredel av alle i Noreg med innvandrarbakgrunn bur i Oslo. Skal inkludering og integrering lukkast i Noreg, må vi lukkast i hovudstaden. Det er viktig for å fremja gode levekår, mangfald og deltaking i det norske samfunnet. Dei rikaste og mange av dei fattigaste bur i Oslo. Dei negative verknadene av press i storbyregionen ramar lett dei svakaste. Difor er det ei viktig oppgåve både for Oslo kommune og for Regjeringa å lukkast i kampen mot fattigdom i Oslo. Skal vi klara kampen mot bustadløysa, mot den urovekkjande utviklinga vi no

ser på rusfeltet, er samarbeid med Oslo kommune særskilt viktig.

Så er det òg slik at nokre konkrete tiltak er spesielt omtala i hovudstadsmeldinga: Styrkt områdesatsing i Groruddalen, ny områdesatsing for Oslo sør, Søndre Nordstrand – avtale med kommunen vart der underskriven for ei veke sidan. Vi ynskjer òg at ny lokalisering for eventuelle statlege verksemdar i Oslo og Akershus skal avgjerast etter ei vurdering av Groruddalen som alternativ, og har òg bedt om ein spesiell kontaktperson i Oslo kommune for nettopp det.

Mitt ynskje er at endå fleire skal bli stolte av Oslo som hovudstad. Hovudstadsmeldinga er eit viktig bidrag. Men det slår meg, når eg sit her og lyttar til komiteen si behandling av denne meldinga, at på den eine sida er det viktig å ha slike konkrete tiltak som er beskrivne i denne meldinga, som betyr samarbeid mellom ulike departement, ulike statlege etatar og Oslo kommune, medan det på den andre sida er heilt openbert at vi her tek viktige steg i retning av ein betre hovudstadsregion òg i mange andre saker. Den fyrste kjem i Oslopakke 3, som jo er den neste saka Stortinget behandlar nettopp i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Ib Thomsen (FrP) [11:58:07]: Statsråden har ansvar for kommunene og det arbeidet de skal gjøre. Lave bevilgninger og manglende fokus på rusomsorg i Helse Øst skaper utfordringer for Oslo kommune og kommunene i Akershus. Hva vil statsråden gjøre for at disse utfordringene i Oslo og Akershus skal bli mindre? Hvilket samarbeid har statsrådene seg imellom for å takle disse utfordringene for kommunene i Akershus?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:58:37]: Lat meg for det fyrste streka under at eg iallfall er glad for å representera ei regjering som har satsa stort på ein betre kommuneøkonomi, noko som òg har kome Oslo til gode. Lat meg for det andre seia at eg representerer ei regjering som er genuint oppteken av å møta utfordringane på rusfeltet, både gjennom den førebyggjande innsatsen som er nødvendig, gjennom det behandlingssopplegget som til kvar tid skal vera til disposisjon, som kunne vore betre, og gjennom eit betre ettervern. Lat meg seia at eg skulle ynskja at Framstegspartiet på det feltet ikkje berre var oppteke av å reparera, men at Framstegspartiet òg i Oslo by ville gå inn i ein dialog med Regjeringa om korleis vi kan sikra at ikkje så mange hamnar uti rusmiddelmissbruk. Eg går ut frå at Framstegspartiet òg har lese om den samanhengen som det heilt openbert er mellom f.eks. skjenkepolitikk og russkadar?

Inge Lønning (H) [11:59:55]: Statsråden var raus med godord om Oslo. Det er bra, men det er jo ikke noe hovedstaden kan leve av.

Vi vet alle at det er underveis en sak om endring av inntektssystemet, som i praksis vil kunne redusere hovedstadens inntektsgrunnlag med anslagsvis 0,5 milliarder kr pr. år. Det er ganske dramatisk – det er mye penger.

Statsrådets forgjenger, Åslaug Haga – som jeg går ut fra at statsråden av og til veksler ord med – lovet i et intervju med NTB i august i fjor at ingen kommuner skulle komme dårligere ut etter omleggingen av systemet. Og hun sa videre:

«Jeg kan berolige alle med at det er mitt klare mål at ingen skal oppleve noe sjokk som følge av at vi legger om systemet.»

Kan statsråden stå ved det løftet som hennes forgjenger gav, eller er dette av de løftene som hører hjemme på Soria Moria, dvs. i eventyret?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:01:05]: Eg antek at òg Inge Lønning har registrert at svært mange lovnader er lyfta ut av Soria Moria-erklæringa – fordi dei allereie er sette i verk.

Lat meg seia når det gjeld Sørheim-utvalet: Det er rett at eit nytt og meir rettferdig inntektssystem er undervegs, men slik det er lagt fram i innstillinga frå Sørheim-utvalet, vil det ikkje verta presentert frå Regjeringa. Regjeringa skal sjå på både ei inntektsutjamning og ei utgiftsutjamning, dvs. dei kostnadsnøkklane som òg er ein viktig del av inntektssystemet.

Så kan eg trøysta Lønning med å seia at eg trur ikkje nokon kommunar kjem til å få «noe sjokk». Men det er heilt openbert at det vert endringar i nokre kommunar. Slik må det verta.

Björg Tørresdal (KrF) [12:02:19]: Behandlingsopplegget for rusmisbrukere har vært tema gjentatte ganger i dag. Det er en feil i systemet – en «missing link» – som går ut på at det er ledige plasser i de frivillige organisasjonenes behandlingstilbud. Disse plassene blir ikke brukt av kommunene, og de blir heller ikke brukt nok av Oslo kommune. Man ønsker heller å bruke det behandlingstilbudet som det er lagt opp til gjennom helseforetakene, for dette er et økonomisk spørsmål.

Nå har senterpartirepresentanten i komiteen svart positivt på det som Kristelig Folkeparti har etterlyst i innstillingen, nemlig at man gjør noe med finansieringsordningen, slik at man ikke får den utilsiktede virkningen at plasser står tomme – mens det er kø for å få behandling.

Hva vil statsråden gjøre med dette?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:03:10]: Eg synest det er interessant å registrera at både Kristeleg Folkeparti og andre her innser at det behandlingssopplegget for rusfeltet som vart lagt fram i førre periode, ikkje held. Situasjonen var jo ikkje annleis då. Både frå den eine og den andre vart det peikt på at det var viktig å utnytta kapasiteten på rusbehandlingfeltet betre.

Eg ber om forståing for at eg som kommunalminister ikkje kan gå i detaljar om dette. Men det eg skal gjera, er å ta med dette forslaget, som er fremja i dag, til helseministeren. Eg veit at ho har eit stort engasjement for å sikra endå fleire behandling for rusproblem, så vel som at ho er oppteken av både førebyggjande arbeid og eit betre ettervern.

Odd Einar Dørum (V) [12:04:27]: Jeg vil gjerne fortsette på det forrige spørsmålet.

Man ser at et samfunn gjerne blir testet på hvordan det behandler de borgerne som sliter med livet. Det er nå ca. 22 år siden jeg fikk i oppdrag av Kirkens Bymisjon å gjøre noe med rusbehandlingsopplegget i Oslo. Jeg kjenner det opplegget veldig godt. Jeg kjenner til hvordan det ble til. Jeg kjenner til hvordan det etter hvert på mange måter ble sømløst. Jeg følte uro da staten skulle ta over – ikke fordi jeg var imot at spesialisthelsetjenesten skulle gi tilbud, men fordi man skulle flytte noe fra et system til et annet.

Uroen er dessverre bekreftet, på den måten at mange flotte folk har kommet inn, men – konstaterer jeg – i overgangen mellom spesialisthelsetjeneste, behandlingsplasser og kommune, skjer ikke det som bør skje. Når forslaget som er fremmet av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, foreligger i dag, er det fordi vi har den innsikten at det bør være slik at staten på samme måte som kommunen må kunne ta initiativ til å møte hverandre, slik at mennesker ikke blir kasteballer. Jeg vil innstendig oppfordre statsråden til å se på dette.

Dette er ikke et spørsmål om penger, det er et spørsmål om å bruke vett, slik at borgere gis verdighet og ikke blir gjort til kasteballer.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:05:31]: Lat meg frå Regjeringas side seia at både det å sikra eit betre førebyggjande arbeid, det å sikra fleire behandling og det å sikra eit betre ettervern er ei prioritert oppgåve. Slik sett er det nok mi meining at vi skal vera opne for alle forslag og tiltak som vil innebera forbetringar.

Mitt ansvar i dette inneber to vesentlege element. Det eine er å gjera meir for å sikra fleire ein bustad å organisera livet sitt ut frå. Det er faktisk ein viktig del av rusbehandlinga at ein når ein kjem ut av ein institusjon, har ein stad å organisera seg ut frå. Så er det òg – som det andre elementet – ei viktig oppgåve for meg å sikra ei betre oppfølging. Her står kommunane og den innsatsen dei gjer, sentralt.

Eg er iallfall glad for å kunna registrera at samarbeidsavtalen med Oslo kommune betyr at innsatsen, både frå kommunen og frå spesialisthelsetenesta, har vorte større – men det finst enno utfordringar.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Christian Tybring-Gjedde (FrP) [12:07:09]: Oslos befolkning øker i et rekordraskt tempo. I løpet av de siste ti årene har byens innbyggerantall økt med mer enn 60 000 mennesker. Befolkningsfremskrivninger viser at byens innbyggerantall vil kunne øke med ytterligere 100 000 i løpet av de neste 15 årene. Alle partier, bortsett fra Fremskrittspartiet, har valgt å betegne denne utviklingen som utelukkende positiv. Fremskrittspartiet mener dette er en naiv og til dels uærlig holdning til de problemstillingene den rekordraske veksten medfører.

I et historisk perspektiv har folkeveksten i Oslo først og fremst kommet som et resultat av at nordmenn har flyttet fra bygdene, enten for å gå på skole eller for å søke

arbeid. Dette er en utvikling byen deler med alle større byer i Europa. Dette har vært positivt for Oslo og positivt for landets velferds- og velstandsutvikling. Også dagens befolkningsvekst skyldes flytting fra distriktene. Men til forskjell fra tidligere år er det i dag folk fra landsbygdene i Pakistan, Sri Lanka, Somalia og Irak som utgjør den største andelen av veksten. Ja, hele ni av ti nye innbyggere i Oslo skyldes innvandring fra utlandet.

Dagens befolkningsvekst kan ikke sammenlignes med den Oslo har opplevd tidligere. Dagens nye Oslo-borgere kommer i stor grad fra samfunn uten demokratiske tradisjoner. Dette er patriarkalske samfunn uten fungerende institusjoner, og hvor klientilhørighet svært ofte bestemmer hvilken posisjon man har i samfunnet. Dette er samfunn som har erstattet utdanning, kunnskap og kritisk refleksjon med kultur, tradisjon og religiøs dogmatikk. Dette er land hvor grunnleggende menneskerettigheter brytes, og hvor humanistiske verdier som likestilling, likeverd, ytringsfrihet, pluralisme, religionsfrihet og individuell frihet er fraværende. I et slikt perspektiv er det nativt å tro at integrering gjør seg selv, og det er fullstendig uansvarlig å la 20 000 få opphold hvert eneste år.

Det er ingen tvil om at innvandringen til Oslo de seneste årene har gått altfor hurtig. Konsekvensen av dette har vært at integreringen på mange områder har stoppet opp, og vi har i stedet fått tendenser til segregering. De som først og fremst må betale prisen for denne uoverveide innvandringspolitikken, er innvandrerne selv.

Dagens innvandringspolitikk er i realiteten import av fattigdom. Dette kan vi lese ut fra statistikker som omfatter skolegang, arbeidsledighet, sosialhjelp, trygdeutbetalinger, bruk av barnevern, bruk av krisesentre samt utøvelse av alvorlig kriminalitet – alle områder hvor visse innvandrergrupper er overrepresentert.

I hovedstadsmeldingen velger Regjeringen bevisst ikke å adressere selve kilden til utfordringene. Den stikker i stedet kollektivt hodet i sanden i håp om at utfordringene forsvinner av seg selv. Det er den samme politikken som har blitt utprøvd i andre land i Europa, og vi vet alle hvilke spenninger som finnes i mange av våre naboland.

Men sannheten er at disse utfordringene ikke vil forsvinne. For å få dempet Oslos voksesmerter kreves det faktisk politisk mot og politisk handling. Fremskrittspartiet har en rekke ganger fremmet forslag som vil begrense innvandrerveksten i Oslo. Dette gjør vi fordi vi – i likhet med folk flest – ser at utviklingen ikke er bærekraftig. Senest i dag fikk vi vite at antall asylsøkere til Norge forventes å øke med 60 pst. i 2008, til 10 500. Mange av disse trenger beskyttelse og vil få opphold, senere også familiegjenforening. Dette er svært ofte ressursvake mennesker som trenger offentlig hjelp på en rekke områder. Utfordringen for Oslo er at de fleste av disse vil ende opp her og belaste Oslo kommunes budsjetter.

Samtidig som Regjeringen ser de enorme utfordringene Oslo sliter med, mener Regjeringen åpenbart at disse utfordringene løses best ved å frata byen enda flere av byens skatteinntekter, slik anbefalingene fra Sørheim-utvalget går ut på. Konsekvensene av Sørheim-utvalgets konklusjoner er bl.a. at Oslos innbyggere i enda sterkere grad

enn i dag skal finansiere de tettest Senterparti-bebodde områdene i Norge. Heldigvis er det ikke mange, men de er dyre! Skulle Regjeringen gå inn for Sørheim-utvalgets anbefalinger, vil det bety at Oslo mister nær 500 mill. kr hvert år.

Som om ikke det er nok, har det såkalte Magnussen-utvalget konkludert med at fordelingsnøkkelen for sykehussektoren bør endres. Ikke uventet er det Helse Sør-Øst som får svi, og nye 800 mill. kr vil gå til å finansiere andre helseregioner.

Fire år tilbake endret Oslo bystyre kriteriesystemet for hvordan bydelene får tildelt penger. I denne endringen ble vektingen av ulike kostnadsdrivende faktorer endret. Videre ble det innført et nytt kriterium, nemlig antall ikke-vestlige innvandrere bosatt i bydelen. Med andre ord: Oslo bystyre måtte ta konsekvensen av de reelle utgiftene bydelene har, og da var ikke-vestlig innvandrer det best egnede kriterium. Så mens Oslo bystyre tar utfordringene på alvor, velger Regjeringen og diverse utvalg å late som om utfordringene ikke eksisterer.

Jeg ønsker avslutningsvis å utfordre mine kolleger på Oslo-benken: Avvis konklusjonene fra både Sørheim-utvalget og Magnussen-utvalget. Vis at dere står på Oslos side!

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

Tore Hagebakken (A) [12:12:06]: Siste taler var inntil Sørheim-utvalgets innstilling. Det er noen som prøver å framstille det – kan hende mot bedre vitende – som om denne saken handler om by mot bygd. Saken er den at blant landets lavinntektskommuner er det en rekke byer – f.eks. Skien, Sarpsborg, i all beskjedenhet Gjøvik, Kongsvinger. Det er derfor ikke slik at det bare er bygdesamfunnene som ber om mer utjevning.

Igjen har vi fått demonstrert med all tydelighet at lavinntektskommunene – dem er det mange av, og de fins som sagt både i bygd og by – vil bli kraftig motarbeidet av høyrepartiene når disse kommunene nå ber om å få *litt* mer av skatteinntektene her i landet.

God fordeling har vel heller aldri vært høyrepartienes varemerke. Men jeg har møtt framtrepende medlemmer av Høyre i lokalpolitikken som har bedt om å få en utjamning helt opp i 75 pst. Jeg synes derfor at høyrepartiene skal lytte litt til den klokskapen som man også har hos sine egne.

Vi vil ha et mer rettferdig inntektssystem. Men det ville vært urettferdig om staten ikke hensyntar og støtter opp under de spesielle oppgaver og utfordringer som Oslo har som hovedstad og – jeg vil legge til – som landets desidert største by. En slik utfordring er bostedsløsheten. Det er ikke akseptabelt at folk skal oppleve det uverdige ved ikke å ha en fast bopel. Det er anslått at det er 1 500 bostedsløse i Oslo. Dette representerer sjølsagt et stort problem som bare kan løses i et tett samarbeid mellom kommune, stat og andre aktører, som f.eks. boligsamvirke, frivillige organisasjoner og private utbyggere. Vi må rett og slett fjerne bostedsløsheten. Da er vi mange som må gå sammen, og

vi må gå sammen med «trøkk». For å klare det må det inngås forpliktende samarbeid mellom kommunen og staten. Ikke minst spiller Husbanken en svært viktig rolle.

Det er også viktig å fokusere på bomiljøet, særlig i Oslo indre øst. Her er det problemer av et slikt omfang og av en slik karakter at det også krever statlig innsats i samarbeid med kommunen. Det må etableres et samarbeid hvor en systematisk kan forbedre bomiljøet i de kommunale gårdene. Beboere, bydeler, organisasjoner og institusjoner må aktivt trekkes inn, slik at en kan dra nytte av den kunnskapen og de erfaringer som finnes. I hovedstadsmeldingen og i innstillingen er det pekt på mange konkrete tiltak i så måte, og det haster med å komme i gang.

Marit Nybakk (A) [12:15:26]: Da Stortinget behandlet storbymeldingen våren 2004, var det Oslo-representantene som tok initiativ til at det skulle legges fram en hovedstadsmelding, og det ble enstemmig vedtatt. Vi ønsket å få satt søkelyset på Oslos tre roller:

- Oslos funksjon som hovedstad, med ansvar for alt fra tomter til ambassader og ivaretagelse av nasjonale kulturverdier
- Oslo som regionalt senter for mer enn en million mennesker
- Oslo som bysamfunn og kommune, som skal gi tjenester og sikre arbeid og bolig til hovedstadens innbyggere

Derfor er framleggingen og behandlingen av hovedstadsmeldingen viktig for alle som lever, bor og jobber i Oslo. Men like viktig er det at foreslåtte tiltak blir fulgt opp.

Oslos befolkning er en sammensatt gruppe. Det har vi hørt om i dag. Det gjør byen til et spennende sted å bo. Å vokse opp og leve i en storby gir et vell av muligheter, men det krever samtidig at stat og kommune erkjenner at bysamfunnet er en kollektiv institusjon med store behov for offentlige tjenester.

Oslo har innflyttere fra hele landet og en svært høy andel med innvandrer- og minoritetsbakgrunn. Over halvparten av Oslos innbyggere er født utenfor Oslo og Akershus, står det i meldingen. Per 1. januar 2006 hadde Oslo 12 pst. av landets innbyggere, men 32 pst. av alle med innvandrerbakgrunn. Bydelen Søndre Nordstrand har alene 40 pst. Det bor folk fra 193 land i hovedstaden, med de utfordringene det betyr for skoler, for barnehager, for eldreomsorg, for språkopplæring, for sosialhjelp – og vi kunne ramset opp mye, mye mer. Dette er et både statlig og kommunalt ansvar.

Vi har hørt mye om Sørheim-utvalget i dag, og Regjeringen skal legge fram en kommuneproposisjon på vårparten. Hvis den utelukkende baseres på Sørheim-utvalgets innstilling, vil det få dramatiske konsekvenser for Oslo. Den foreslåtte ordningen i den symmetriske skatteutjamningen mellom kommuner vil gi Oslo et inntektstap på inntil 250 mill. kr. Å la all selskapskatt gå til staten vil ribbe Oslo for ytterligere 250 mill. kr. Ja, vi skal faktisk i henhold til Sørheim-utvalgets innstilling bidra med over halvparten av omfordelingen, som totalt sett er på ca. 900 mill. kr. Jeg antar også, president, at man ser at det

vil ramme eldreomsorg, det vil ramme skoletilbud, det vil ramme ungdomstiltak, og det vil ramme andre tjenestetilbud i den kollektive institusjonen som bysamfunnet Oslo er. Jeg håper derfor at kommunalministeren vil se på utgiftsfordeling og kostnadsnøkkel og også ta hensyn Borgeutvalget i det videre arbeidet.

Heikki Holmås (SV) [12:18:58]: Jeg tenkte bare jeg skulle bruke litt tid på å si noe om hvorfor vi står her i dag. Grunnen til det er at denne hovedstadsmeldingen ble til fordi alle bystyrepartiene tok et initiativ overfor oss som satt i kommunalkomiteen her på Stortinget i forrige periode – det gjelder jo både statsråden og meg – for å få en hovedstadsmelding. Bakgrunnen for det var at i forbindelse med stortingsmeldingen om storbypolitikk følte alle vi som var Oslo-representanter, og de som satt i Rådhuset, at Oslos utfordringer ikke ble berørt godt nok. Det kan hende at det var på grunn av at vi hadde en kommunalminister fra Bergen på det tidspunktet, men det å være bergenser skulle i utgangspunktet ikke diskvalifisere folk fra å kunne gjøre en god jobb for Oslo. Dette var altså noe som alle sluttet seg til – fra Fremskrittspartiet til SV. Derfor ble jeg litt overrasket da jeg nærmest fikk inntrykk av at saksordføreren, fra Fremskrittspartiet, mente at denne meldingen ikke burde blitt lagt fram, rett og slett fordi Fremskrittspartiet var blant dem som faktisk stod opp og sa at dette er en melding vi trenger.

Det er tre ting som kjennetegner Oslo, for folk som kommer til Oslo. Det er at forskjellene er større her enn noe annet sted i Norge – Oslo er byen med de rikeste menneskene, byen med størst andel mennesker med rusproblemer og byen med størst andel mennesker med de laveste inntektene. Det er den byen i hele landet med flest folk med innvandrerbakgrunn og minoritetsbakgrunn, og det er den byen hvor det – selv om den for alle som kommer utenfra, framstår som byen med det største og beste kollektivtilbudet – likevel er så utrolig mye trafikk. Det er så mye trafikk i denne byen at vi ikke er i nærheten av å løse utfordringene med hensyn til det gode kollektivtilbudet som tross alt finnes her.

Hovedstadsmeldingen har grepet fatt i alle disse tre problemstillingene. Vi åpner altså for bompenger – og det skal behandles i saken om Oslopakke 3 etterpå. Vi åpner for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikken, og jeg er glad for og stolt over – jeg synes det er litt kult – at Oslo og Akershus kan være i tet på det området. Dette er et område vi er nødt til å dra videre, både i Oslo og i de andre byene. Men Oslopakke 3 er jo ikke nok – det vet alle som har satt seg inn i saken – rett og slett på grunn av at stigningen i trafikken kommer til å bli så stor at det er behov for sterkere lut i årene som kommer. Da mener vi det er nødvendig med en rushtidsavgift, og de som ikke støtter opp om det forslaget, mener jeg har en forpliktelse til å få på bordet andre bilreducerende tiltak. Det andre er at vi erkjenner at minoritetsarbeidet og arbeidet for inkludering av minoriteter er et nasjonalt arbeid. Det ligger her, og det ligger her en oppfølging av Groruddalspakken, som jeg var så glad for at jeg kunne få være med og skaffe flertall for i forrige periode i kommunalpolitikken. Så dette er en god melding.

Truls Wickholm (A) [12:22:22]: I denne debatten er det blitt sagt at vi ikke vil merke mye til hovedstadsmeldingen, og at den ikke vil få mye å si. Det er jeg ikke enig i. Det er viktig at vi får et dokument som sammenstillende utfordringene og mulighetene som vi har i Oslo og i resten av hovedstadsregionen. Derfor synes jeg dette er et veldig spennende og lærerikt dokument som jeg håper at også flere enn de på Stortinget leser, gjerne også lokalpolitikere rundt om i regionen, men kanskje særlig politikere fra resten av landet.

To utfordringer som vi ser henger nøye sammen i Oslo, er trafikk og miljø. Men hvordan vi løser våre utfordringer i byen, vil ikke bare ha effekt her. Det vil også være viktig for å nå de nasjonale klimamålene som alle partier her på Stortinget, unntatt Fremskrittspartiet, har blitt enige om. Det positive når det gjelder klima- og miljøutfordringene i Oslo er at de løsningene som er bra for byen, også er bra for landet. Hvis man gjør dette på en riktig måte, nemlig med å redusere biltrafikken og massivt satse på kollektivtrafikk, vil man også kunne redusere svevestøv for de 230 000 menneskene i Oslo som utsettes for svevestøv over det nivået som er anbefalt nasjonalt.

Et viktig prosjekt for å oppnå dette er E6-lokk eller E6 i tunnel i Groruddalen. Derfor er jeg særlig glad for den omtalen Regjeringen har gitt dette prosjektet i meldingen, og for signalene om at de er villige til å gå i dialog med lokale partier i området. Derfor skulle jeg ønske at byrådet, med ansvar for dette, tok meldingen på alvor og fulgte opp bystyrevedtaket fra 21. juni 2006 om å samle og koordinere aktører som kunne være interessert i en forskuttering av en tunnel eller et lokk i Groruddalen.

Når det gjelder E6, handler det ikke om å bygge en stor og massiv vei med større kapasitet og mer biltrafikk. Det handler om bomiljø, miljø og byutvikling. Med en viktig satsing på kollektivtrafikken kan vi greie å få ned svevestøv, støy og klimautslipp i hovedstadsregionen – hvis vi følger denne oppskriften. Jeg er også glad for at denne meldingen retter fokus mot viktigheten av at vi får bygd ut et nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Det er en del av hovedstadsregionen hvor lokalpolitikere selv ikke har mulighet, ei heller ansvar for kollektivtrafikken – og hvor vi er helt avhengige av at staten ser det skrikende behovet det er for utbygging av dette viktige dobbeltsporet.

Jan Böhler (A) [12:25:45]: Den største utfordringen i hovedstaden er å unngå at det utvikler seg større sosiale forskjeller, og å skape en mer positiv utvikling i utsatte områder av byen. Den rød-grønne regjeringen har bidratt godt til dette, med Groruddalen-satsing, med Søndre Nordstrand-satsing – begge deler i samarbeid med Oslo kommune – og med å følge opp Indre Øst-tiltakene videre.

Det ligger også en del oppgaver og spørsmål i hovedstadsmeldingen som det er viktig at vi går nærmere inn på. Det gjelder særlig nye måter det produseres sosiale forskjeller på i byen vår. Jeg vil nevne tre-fire punkter der. Det første gjelder det økende antallet mennesker som befinner seg i det vi kan kalle kroniker-grupper. Det er en økende andel som får livsstilssykdommer som diabetes, rusavhengighet, psykiske lidelser og plager, KOLS, astma

og allergier, muskel- og skjelettlidelser. Det er en økende andel psoriasis, revmatisme osv. Disse gruppene utgjør et stort antall mennesker i landet og særlig i Oslo og Oslos østlige bydeler. De har også dårlige levekår fordi veldig mange av dem er uføretrygdede og balanserer mellom å måtte inn på sykehus og å greie seg selv i hverdagen.

Dette er behandlet også i stortingsmeldingen om sosiale helseforskjeller som vi diskuterte her i Stortinget i fjor. Men det er viktig at vi nå er oppmerksomme på dette videre her i Stortinget, fordi vi må vri midler i forhold til helsetjenestene våre inn mot å bekjempe disse livsstilsykdommene, hvis vi skal unngå en økt forskjellsutvikling i Oslo og andre steder i landet.

En annen forskjellsutfordring jeg vil peke på, gjelder frafallet i videregående skole. Det produseres nye tapergrupper ved at alt for mange slutter i videregående skole og ikke får en utdanning som gjør dem i stand til å komme inn på arbeidsmarkedet. Det trekkes fram skremmende tall i hovedstadsmeldingen om at bare 33 pst. av dem med foreldre med kort utdanning fullfører videregående skole – i hvert fall innen normal tid – og bare noen få når man tar med noen år til.

Det vi mangler, er mer praktiske tilbud i videregående for dem som ikke greier å henge med i teorien. Dette må kunne komme inn tidligere istedenfor at man kjører to år med teori. Vi trenger også flere lærlingeplasser.

Dette med å produsere nye forskjeller ser vi også i boligmarkedet. Derfor er det viktige tiltak Regjeringen setter opp når den nevner satsing på miljøvaktmestere i kommunale boliger og i utsatte boområder, og at man vil gi tilskudd til heiser i gamle blokker.

Til slutt vil jeg si at hvis deler av det som står i Sørheim-utvalgets innstilling, skal gjennomføres, er jeg glad for det kommunalministeren sier om at hun vil ha med utgiftsutjamning. Jeg mener også at vi da må se på et nytt hovedstadstilskudd, hvor vi får fulgt opp noen av disse utfordringene som ligger i hovedstadsmeldingen, som ligger i meldingen om sosiale helseforskjeller, med målrettede midler i det videre arbeidet for hovedstaden.

Lodve Solholm hadde her teke over presidentplassen.

Arne Sortevik (FrP) [12:29:10]: Storbyene har spesielle og særegne utfordringer og oppgaver. Det har også hovedstaden. Selv for en vestlending, ja til og med for en bergenser, er det både naturlig og viktig å peke på nettopp det siste – at hovedstaden har særegne utfordringer, og at det faktisk er viktig for hele landet at de møtes og løses på en god måte.

Transportområdet er behandlet grundig både i meldingen og i innstillingen. Det er naturlig at jeg knytter noen ord til det – ikke bare fordi det er omtalt i melding og innstilling, men også fordi vi som neste sak faktisk skal behandle en nokså omfattende transportsak, nemlig Oslopakke 3. Nå kunne vi som er vestlendinger og bergensere, omringet og innringet som vi er av bomber, faktisk gnidd oss i hendene over at innbyggerne i både Oslo og Akershus skal være med på å betale like forferdelig mye

som vi har vært vant til lenge, for vi møtes stadig med nye bomber. Det gjør vi ikke. Vi er opptatt av at vi skal ha et velfungerende transportnett i hovedstadsområdet. Vi i Fremskrittspartiet mener at Oslo-området er et trafikknutepunkt av nasjonal betydning, og vi mener at det skal ut av den nasjonale transportplanen, akkurat som andre store nasjonale transportprosjekter bør tas ut av planen og gis egen og særskilt statlig fullfinansiering.

I den neste saken vi skal behandle, Oslopakke 3, er jo et av de store tvilsspørsmålene om staten stiller opp med den lille andelen som staten har sagt den skal stille opp med. Jeg har merket meg bl.a. utsagn fra representanten Rolf Reikvam, som ble spurt om det tidligere i debatten. Han følte seg svært så sikker på at de statlige pengene ville komme. Leser man forslaget til Nasjonal transportplan, er det grunn til å være sterkt bekymret. Vegvesenet selv peker på at det med de rammene som er forespeilet, vil få konsekvenser for nivået for det man kan forvente å få av statsmidler i Oslo. Dessverre er det jo slik at mange som har erfaring rundt om i landet der staten er inne som en beskjeden part, opplever at staten kommer med pengene sine svært sent, om de kommer helt og fullt. Her er det dessverre all mulig grunn til å være bekymret for finansieringen av Oslopakke 3.

Men først og fremst: Det er en hovedstadsoppgave å sørge for et velfungerende transportnett, og det er en statlig oppgave å sørge for at hovedstadens transportnett blir finansiert. Det er viktig for hele det nasjonale transportnettet som hele landet skal bruke.

Marianne Marthinsen (A) [12:32:36]: Mange er opptatt av hva Norge skal leve av når olje- og gassalderen går mot slutten. Det er mange innfallsvinkler til den debatten, men jeg tror det er stor enighet om at kunnskap og utviklingen av kunnskapssamfunnet blir avgjørende for hvordan vi lykkes med det.

Oslo spiller en hovedrolle i kunnskapsøkonomien og er drivkraften, motoren, i den utviklingen. Innovasjonsmeldingen blir viktig, men jeg er glad for at denne meldingen slår fast at det skal være en sentral oppgave å legge til rette for FoU-sektoren og for næringslivet i Oslo.

Vi har flere viktige næringsklynger med tyngdepunkt i Oslo, f.eks. i maritim sektor, i energisektoren og i IKT-sektoren. Oslo har dessuten et stort potensial på det medisinske, på bioteknologiområdet med base i miljøene i Gaustadbekkdalen, Universitetet i Oslo, Veterinærhøgskolen og Mattilsynet. Dette er framtidsrettet næring og næring som må være sentral, et hovedfokus for det statlige næringsfondet.

Oslo kommune har utarbeidet en strategi for samarbeid med kunnskapsinstitusjoner og kunnskapsmiljøer i Oslo. Jeg er glad for at det i meldingen står at Regjeringen vil støtte aktivt opp under denne prosessen når det gjelder statlige institusjoner. Men det må være lov til å si at i en slik sammenheng blir det å bruke milliardsummer på å flytte Veterinærhøgskolen ut av sitt miljø, sin klynge, stående i et veldig underlig lys.

Til slutt vil jeg si noen ord om de helt spesielle utfordringene Oslo har på miljøsidene. Vi skal ha en de-

batt om Oslopakke 3 i denne salen senere i dag, så jeg skal ikke si veldig mye mer om den, annet enn å understreke Regjeringens mål om å redusere utslipp av klimagasser fra Oslo. Det er et mål som må få betydning for trinn 2.

Jeg er glad for at flertallet i sine merknader løfter fram satsing på jernbanen som helt nødvendig for å kunne løse transportutfordringene våre. Tre fjerdedeler av all togtrafikk i Oslo-området er lokaltrafikk. Det er folk som reiser fram og tilbake til jobb. Vi trenger bedre frekvens, raskere tog og bedre punktlighet. Den situasjonen som vi har hatt i det siste, er fullstendig uakseptabel.

Vi er nødt til å ha på plass dobbeltsporet Oslo–Ski. Det har vært en mangeårig kamp, og jeg er glad for at det har fått omtale i de brede merknadene fra flertallet.

Kenneth Svendsen hadde her overtatt presidentplassen.

Thomas Breen (A) [12:35:22]: Det er en viktig og stor sak som debatteres her i dag, og jeg tror mange av de elementene som trekkes fram i meldingen, vil være sentrale politiske områder i mange år framover som vi må debattere på en grundig måte.

Jeg er av den oppfatning at når velferdssamfunnet svikter i Distrikts-Norge, går det også ut over Oslo. Vi eksporterer en del problemer ned til hovedstadsregionen, i forhold til at en del av våre innbyggere, f.eks. fra Nord-Østerdal der jeg kommer fra, drar inn til Oslo. Spesielt nå etter påske kommer vi til å se at mange unge mennesker søker inn til Oslo – det er dessverre et klassisk vårtegn – for å finne likesinnede, f.eks. med hensyn til rus.

Da har jeg beveget meg inn på det ene elementet jeg hadde lyst å kommentere i debatten i dag. Av en eller annen grunn er det slik at når politikere skal debattere rus og det problemområdet generelt, er det lett å henge seg opp i sprøytenarkomane. Det har man gjort i merknadene, og det har man gjort i debatten i dag. Jeg mener at det er viktig å debattere sprøytenarkomane, det er om lag 3 000 i Oslo i dag. Det er også viktig å debattere behandling av sprøytenarkomane, hvor i altfor stor grad – mener jeg – svaret blir LAR-behandling.

Det vi unngår å diskutere, er alle de andre narkomane. Hvis vi ser på politiets tall når det gjelder beslag for fem år siden og i dag, var 20 pst. av beslagene dengang heroin. I dag er heroin nesten ikke-eksisterende i beslagstallene, 4 pst. Hvorfor skal vi ikke da diskutere de andre narkotiske utfordringene vi har når det gjelder rusmidler? Det er ikke slik at de fleste rusmiddelmissbrukerne i Oslo bruker heroin eller opiater, hvor svaret er LAR-behandling. De fleste narkomane i Oslo i dag bruker helt andre stoffer: metamfetamin, amfetamin, kokain og cannabisstoffer. Da er ikke medisinasistert behandling svaret.

Jeg synes det blir litt avsporing å ha en stor debatt om sprøyterom eller 100 mennesker i kø til LAR-behandling. Hva med alle de andre misbrukerne som står i kø, og som

ikke får medisinasistert behandling fordi det ikke eksisterer noe tilbud? Hvordan vi skal løse det, hadde vært en interessant debatt.

Jeg mener også at vi mangler et aspekt i debatten i dag, og det er det forebyggende arbeidet. Her gjør Oslo veldig mye bra. Jeg har nå vært rundt i noen bydeler for å se litt på SaLTo-prosjektet – et godt samarbeid mellom Oslo kommune og politiet, f.eks. på Stovner, hvor de har svært gode resultater med å snu ungdom. Det må vi jo forvente at bystyret gjør mer av når det virker så godt. Det er god samfunnsøkonomi. Oslo kommune sparer penger på det, staten sparer penger på det, så da må vi sette inn trøkket der vi vet det virker, i hvert fall.

Og så hadde det vært fristende å kommentere Fremskrittspartiets merknad om alkohol, som kommer i alle mulige sammenhenger. Det rekker jeg ikke. Jeg kan bare anbefale Fremskrittspartiet å lese om forskning når det gjelder alkohol og vold.

Rolf Reikvam (SV) [12:38:46]: Nå er vi inne i den delen av debatten hvor alle gode ønsker kommer fram, helt uavhengig av om det er statlig politikk i Oslo eller hvor det måtte være. Jeg synes det er viktig når vi behandler en hovedstadsmelding, at vi klarer å balansere det som er poenget med meldingen: statlig politikk i denne regionen og hvilke tema og hvilke områder som er viktige.

Det som har overrasket meg og skuffet meg litt med denne debatten, er at det ikke er en eneste som har tatt opp det som jeg prøvde å ta opp innledningsvis med hensyn til det Fremskrittspartiet skriver om flyttemønster. Fremskrittspartiet skriver i innstillingen:

«Disse medlemmer er av den oppfatning at bosettingsmønsteret bør styres av folks frie valg, og ikke av stortingspolitikere.»

Det er bra, og det er riktig. Det er det ingen som er uenig i. Samtidig skriver de:

«Disse medlemmer mener det må legges til rette for at regelverket endres slik at kvoteflyktninger og personer som har fått opphold på bakgrunn av asylsøknad, og som bosettes i andre kommuner, blir straffet økonomisk hvis de flytter til Oslo uten å være økonomisk selvhjulpne.»

Jeg skal ikke påstå at dette er rasisme, men det er ikke langt fra rasisme, og det er ganske alvorlig. Når dette blir skrevet inn i en innstilling fra en komite, og det står der uten at folk tar avstand fra det og markerer tydelig at dette vil man ikke ha, er det ubehagelig. Jeg skulle ønske at flere hadde vært klare og tydelige og tatt avstand fra den type politikk. Det er greit nok at Fremskrittspartiet mener det – det må de gjerne. Men det er noe annet å mene det og så tørre å skrive det inn i en innstilling som blir behandlet her i Stortinget.

Så til et par tema som har vært berørt – først Oslopakke 3: Som jeg sa, føler jeg meg rimelig trygg på at Stortinget framover vil bevilge de pengene som vi nå snakker om for å få realisert Oslopakke 3. Den siste bevilgningen her i Stortinget til Oslopakke 3 skal komme i 2027. Det er sikkert mange av oss som ikke lever da, men den skal

iallfall komme i 2027. Og så klarer man å lage en svær debatt om disse 12 milliardene, om jeg kan stå her og garantere dem i 2027, når det er sannsynlig at jeg ikke engang lever da! Det blir – unnskyld – litt tåpelig. Jeg føler meg trygg på at de som skal behandle Oslopakke 3 framover, gjennom de årlige bevilgningene på statsbudsjettet vil følge opp dette, slik at Oslopakke 3 blir realisert.

Så til Sørheim-utvalget helt til slutt: Det ligger jo et forslag der, men samtidig har alle partier vært klare og tydelige på at det som Sørheim-utvalget så på, var inntekstutjevningen. Vi har vært helt klare på at når vi skal behandle den saken i Stortinget i forbindelse med kommuneproposisjonen, skal Regjeringen legge fram forslag som også har i seg elementene fra Borge-utvalget, som går på utgiftssiden, slik at det kan man føle seg helt trygg på vil bli gjort. Man vil få sjansen til å være med og diskutere det, og så får vi se hvilke omfordelinger som skal gjøres. Men foreløpig ligger det i Sørheim-utvalget en omfordeling fra Oslo, Bærum, Asker og Oppegård til en del andre kommuner. (Presidenten klubber.) Men så skal vi også se på utgiftssiden.

Presidenten: Presidenten ber om at taletiden overholdes.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:42:23]: Lat meg fyrst takka for ein ryddig debatt og for innspel som eg skal ta med meg vidare, både til dei statsrådene som det er aktuelt å fortelja det til, og til mitt eige departement.

Så vil eg berre for ordens skuld presisera, slik at det ikkje er nokon som skal vera i tvil om akkurat det: Når det gjeld Sørheim-utvalet si innstilling, er jo det ein NOU på linje med mange andre. Dei har gjort eit godt og fortenestefullt arbeid, på den måten at dei har lagt fram ei innstilling med forslag som betyr ei omfordeling av inntektene i kommunesektoren, og som kan karakteriserast som eit meir rettferdig inntektssystem. Så har det vore høyringsfrist som på andre NOU-ar, og det har kome inn mange innspel. Dei blir bearbeidde og sjølvsagt vurderte med tanke på det som skal vera det endelege forslaget frå Regjeringa. Men så er det viktig for meg å streka under at dersom vi skal ha eit heilskapleg system for økonomien i kommunesektoren, må vi òg sjølvsagt sjå på utgiftene og korleis dei er fordelte. Der ligg det frå før av eit utval, Borge-utvalet frå 2005, som har forslag på det som vi kallar kostnadsnøklar – altså kor mykje det kostar å ha ein 6-åring eller ein pleietrengande eldre i ein kommune. Det er det Regjeringa samla skal sjå på, og som skal leggjast fram i kommuneproposisjonen, som er meint å bli sett i verk frå 1. januar 2010. Så det er viktig å få inn signal, men ein bør ikkje forskotera ein debatt om Sørheim-utvalet no. Det er ikkje sikkert at den utvalsinnstillinga blir følgd slik som ho er lagd fram.

Så har det vore fokusert på Groruddalen-satsinga. Der er det jo inngått ein avtale mellom Regjeringa og Oslo kommune om ei satsing som skal vara til 2016. Eg må berre seia at eg forstår dei som stiller spørsmål ved om midlane blir brukte til byråkrati. Eg stussa sjølv då eg såg alle dei departementa og alle dei andre statlege etatene

som er inne. Lat meg berre understreka at det faktisk er ei eiga og viktig oppgåve å fylgja med på at pengane vert kanaliserte gjennom dei organisasjonane som gjennomfører dei ulike tiltaka i praksis. Bydelane er sterkt inne, og Husbanken støttar heilt klart dei lokale miljøa.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [12:45:52]: Etter å ha vært fylkespolitiker i Akershus i mange år, og etter nå snart tre år som stortingsrepresentant, er min erfaring med Oslo kommune frustrerende. Jeg tror at veldig mange av dem som har vært og er engasjert i politikken i Akershus, føler det på samme måte, fordi Oslo kommune har hatt og har en beklagelig tendens til å se innover i Oslo. Man glemmer veldig lett det viktige omlandet som omkranser Oslo, hvor det er like mange innbyggere som i Oslo. Det er jo viktig ikke å glemme at det i stor grad også er Akershusinnbyggerne som holder hjulene i gang i Oslo. Titusenvis mennesker pendler hver dag inn til Oslo for å bidra til det som skal skje av viktige ting i hovedstaden.

Det er mange fordeler med å være lokalisert i et hovedstadsområde, men det er ingen tvil om at Akershusinnbyggerne opplever et stort press i sine nærområder. Det er press på skoler, det er press på utbygging av nye boligområder, det er press på infrastruktur osv. Det er klart at når man skal utforme en politikk for hovedstaden, må man også ta høyde for hele hovedstadsområdet. Det er viktig at Regjeringen også bidrar til at Akershus-kommunene kan få et ekstraordinært løft når det gjelder midler til utbygging av viktig infrastruktur.

Jeg ble veldig glad da representanten Arne Sortevis, fra Hordaland og Bergen, var oppe og snakket om viktigheten av et godt transportnett i hovedstadsområdet. Han sa at Fremskrittspartiet ønsker å ta hovedstadsområdet ut av Nasjonal transportplan og fremme en egen plan for dette, med en egen statlig finansiering. Det synes jeg var veldig flott å høre, for det viser at vi som er fremskrittspartirepresentanter fra Oslo og Akershus, har representanter som representanten Sortevis fra Hordaland i ryggen når det gjelder viktigheten av å satse på vårt område.

Derfor synes jeg det var desto tristere å høre representanten Reikvam fra Akershus, som ikke kan gi noen garantier for finansieringen av Oslopakke 3. Vi må huske på at Oslopakke 3 ikke er en pakke med statlig finansiering. Det er i hovedsak en pakke som innebærer lokal finansiering. Det er innbyggerne i Akershus som finansierer Oslopakke 3.

Per Sandberg (FrP) [12:49:08]: Jeg har fulgt debatten med interesse. Det har vært mange flotte innlegg som har inneholdt mange flotte ord, hvor man på en flott måte har omtalt innholdet i meldingen som veldig positiv med hensyn til omtanke for Oslo, vår hovedstad.

Jeg har også merket meg at representanter har brukt ord som fruktkurv og smeltedigel for å beskrive hovedstaden vår. Jeg skal ikke gå inn i den debatten noe særlig, men jeg skal, da som trønder, slutte meg til representanten Sortevis og si at også vi i Trøndelag faktisk ser et sterkt behov for at Oslo, vår hovedstad, får et styrket infrastrukturnett – ikke fordi det bor mange tusen trøndere i Oslo, men fordi

også de trønderne som fortsatt er bosatt i Trøndelag, har behov for et godt infrastrukturnett når de skal til Oslo og gjennom Akershus.

Det jeg reagerte litt på, var representanten Reikvam, som igjen leter med lys og lykte i Fremskrittspartiets merknader – ikke for å beskyldte Fremskrittspartiet for å være rasister, men for å koble oss så nært som mulig til rasisme. Representanten sier ikke at vi er rasister, men at vi er veldig nær å være rasister.

Hvis Reikvam hadde vært opptatt av å skape gode forhold for flyktningene i Norge, burde han ha foreslått at integreringstilskuddet hadde fulgt flyktningene når de flytter fra én kommune til en annen. Det er jo den utfordringen Fremskrittspartiet peker på. Dessuten har Fremskrittspartiet sagt at integreringstilskuddet til kommunene kanskje skulle vare i sju år, og kanskje skulle det også vært større enn det som representanten Reikvam går inn for. Poenget er jo å skape stabilitet for flyktningene der de er bosatt, over en lengre periode, i et trygt miljø i kommunene. Det kan ikke bli trygt verken for Oslo eller for flyktningene når de etter en viss periode velger å flytte til Oslo fra den kommunen hvor de har fått tilsagn på integreringstilskuddet. Man kan ikke forvente at Oslo skal ta disse utgiftene i tillegg når integreringstilskuddene ikke følger med. Det er kanskje derfor vi ser at Oslo har en enorm utfordring, fordi både Reikvam og andre partier på venstresiden har vært så naive at de faktisk har bygd opp – som jeg betrakter det – en farlig underklasse i Oslo som man ikke har tatt alvorlig. Å blande dette med rasisme blir så usaklig at man distanserer seg fra de utfordringene man burde ha tatt fatt i.

Presidenten: Rolf Reikvam har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Rolf Reikvam (SV) [12:52:28]: Jeg tilhører dem som ikke blir så veldig imponert når Per Sandberg kommer og skal evaluere en debatt. Etter at vi andre har holdt på ganske lenge, kommer han og evaluerer. Jeg blir overhodet ikke imponert.

Det som jeg har gjort så langt, er å sitere det som Fremskrittspartiet har skrevet på to punkter, og det gjelder fri innvandring til Oslo – for å si det slik – for noen, mens andre ikke skal få lov til å komme hvis de ikke har nok inntekt. Det går på grupper, og det går på etnisitet. Jeg har ikke sagt noe om hva fremskrittspartifolk måtte være, men jeg har sagt at disse utsagnene kan nærme seg rasisme. Jeg har ikke sagt at de er rasistiske, men at de kan nærme seg rasisme. Det som vi diskuterer, og det som jeg prøver å ta opp, er denne måten å segregere på når det gjelder etnisitet. Det er det jeg har følt ubehag ved og har gitt uttrykk for.

Og som sagt: Jeg blir overhodet ikke imponert over Per Sandbergs evaluering av debatten.

Per Sandberg (FrP) [12:53:50]: Min oppgave som stortingsrepresentant for Fremskrittspartiet og for Trøndelag er ikke å imponere representanten Reikvam fra SV. Min oppgave er heller ikke å komme til salen nå for å evaluere

debatten. Men jeg synes det ligger til min plikt å ta ordet og kommentere når representanten Reikvam beveger seg i nærheten av å kalle Fremskrittspartiet rasistisk. Så må gjerne representanten riste på hodet, men for meg blir det i nærheten av det når representanten Reikvam sier at vi nærmest balanserer i forhold til å bevege oss fra det som ikke er rasisme, og over i det.

Så snakker representanten om etnisitet. Ut fra det jeg vet om flyktningstrømmen til Norge, er det veldig vanskelig å snakke om etnisitet. Flyktningene er mangeartede, og det er jo det som også er utfordringen. Her handler det rett og slett om å skape et system som ikke belaster hovedstaden vår når det gjelder å ta økonomiske belastninger, når Reikvam har plassert flyktninger rundt omkring i kommunene. Når man har bevilget integreringstilskuddet i en kommune, burde det jo være nærmest obligatorisk at flyktningen bodde i denne kommunen i den perioden hvor kommunen fikk integreringstilskuddet. Hvis Reikvam mener at det ikke skulle ha vært slik, skulle han ha foreslått stykkpris, et slags DRG-system, hvor integreringstilskuddet følger flyktningen uavhengig av hvor han måtte flytte. Fremskrittspartiet motsetter seg ikke at flyktninger som finner seg et engasjement, studier, eller hva som helst, vil flytte til en annen kommune. Det er jo stønadsordningene som er feil. Da må heller representanten angripe det, istedenfor å angripe og sitere Fremskrittspartiet og koble det opp mot rasisme. Det er jo det som er så beklagelig.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering se side 2522 (fredag 14. mars))

Sak nr. 2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 1 (Innst. S. nr. 170 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008))

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

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra partienes hovedtalere og etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Truls Wickholm (A) [12:57:06] (ordfører for saken): Det er en glede for meg som Oslo-representant i dag å få lov til å være saksordfører og legge fram fase 1 av Oslopakke 3. Det som er fint med Oslopakke 3, i tillegg til de åpenbare fordelene, de gode og nye trafikale løsningene, er at den er basert på et veldig godt lokalpolitisk kompromiss. Dette er viktig fordi Oslopakke 3 er en pakke som skal gjennomføres og bestå i over 20 år. Da er det viktig

at man ikke på bakgrunn av skiftende flertall, enten her, i bystyret i Oslo eller i fylkestinget i Akershus, går inn og gjør store endringer i pakken. Det er også flott å se at lokalpolitikere i Oslo har tatt et så viktig ansvar for dette transportsystemet som vi vet at hele landet er avhengig av. Som sagt: Fra Fremskrittspartiet i Oslo til SV i Oslo, med mulig unntak av noen FrP-ere i Akershus, står man nå altså sammen om denne pakken.

Nå er det vår tur her på Stortinget til å vedta dette, og derfor er jeg også som saksordfører glad for at vi har kommet fram til veldig mange felles merknader i saken. Jeg kan bare beklage at Fremskrittspartiet på Stortinget ikke er med på dette, ikke engang er med på den rosen som blir gitt til egne partikolleger i Akershus og i Oslo. Denne pakken og lokalpolitikere hadde fortjent full støtte. Vi har alle våre prinsipper og ting vi er uenig i eller kanskje skulle ønske var annerledes. Personlig synes jeg rushtidsavgift er en god måte å løse trafikkproblemer på, men jeg velger altså å se bort fra det, fordi jeg er mer opptatt av å komme fram til samtlige og gode politiske løsninger enn av å markere prinsipper som ikke bidrar til noen utvikling for folk i regionen. Derfor hadde jeg kanskje ønsket at Fremskrittspartiet i denne store og viktige samfunns- og samferdselsaken kunne gått i dialog og kommet fram til løsninger, og ikke bare skulle markere seg og sin egen posisjon.

Oslopakke 3 fase 1 er finansieringsopplegget for pakken. I fase 2, som kommer til høsten, vil vi komme tilbake til og diskutere mer de konkrete prosjektene, men det er allikevel viktige og konkrete ting som skjer også nå. Vi kommer i gang igjen med Ulven–Sinsen, et veiprojekt som har stått stille altfor lenge, og vi kommer i gang igjen med byggingen av Kolsåsbanen, som er viktig for en stor del av befolkningen vestover.

Men kanskje det viktigste som skjer, er satsingen på kollektivtrafikken. Det at vi nå som følge av endringer i veiloven kan bruke bompenger til drift av kollektivtrafikken, gjør at vi kan satse skikkelig. Bilistene kjøper kapasitet på veien på en helt annen måte enn det man gjorde før med å kjøre på asfalt. Nå kjøper man den fordi T-banen til Stovner kan gå hvert sju og et halvt minutt, og det betyr at mange flere vil kunne ta T-banen og finne det praktisk, og dermed vil det også avlaste veistrekninger som rv. 4 og E6.

Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser i tillegg til et forslag de hadde i forbindelse med behandlingen av Ot.prp. nr. 15, om at pengene fra Fjellinjen må gå direkte til det nye kollektivselskapet Ruter. Det mener vi er ivare tatt gjennom det som Samferdselsdepartementet skriver i proposisjonen, om at Vegvesenet skal strekke seg langt for ikke å ha innvendinger til det som det er oppnådd lokalpolitisk enighet om. Det skal nærmest bare betraktes som en tur innom kontoen, som er viktig for at vi skal ivareta det regelverket som er rundt bompenger, og ha kontroll med at dette skjer på en skikkelig måte.

I tillegg er det viktig at man merker seg det vi skriver om at vi også i framtiden vil at 25 pst. av inntektene skal gå til drift. Men jeg er spesielt stolt av den felles merknaden som viser at vi som transportpolitikere her på Stortinget

tar klimaproblemet på alvor, når vi skriver at endringer i klimaet også skal være en forutsetning og et grunnlag for å kunne diskutere videre endringer.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [13:02:26]: La meg få åpne med å gratulere saksordføreren med å ha lyktes med å få gjennomslag for historiens største bompengepakke – sådd med så stor tvil. Det er mitt utgangspunkt for spørsmålet. Jeg forventer ikke svar, men jeg stiller spørsmålet likevel.

Saksordfører Wickholm avslutter sitt innlegg med å vise til at man kan gjøre endringer i Oslopakke 3 knyttet til klimaet. Hva ser representanten Wickholm for seg som endringer knyttet til klimaendringene når det gjelder innholdet i Oslopakke 3? Er det det at en større andel av bompengene skal føres fra vei og eventuelt over til investering og drift av kollektivtrafikken, er det ytterligere avgifter representanten Wickholm tenker på når man i merknadene åpner for endringer av innholdet, eller finnes det noen form for smertegrense i det hele tatt for representanten Wickholm når man skal ta hensyn til det lokale forliket?

Truls Wickholm (A) [13:03:35]: Jeg er veldig glad for at representanten Sandberg spør om nettopp dette, for i motsetning til det jeg oppfatter er Fremskrittspartiets posisjon her, er jeg veldig interessert i og opptatt av å ha en god dialog og jobbe sammen med lokalpolitikere. Det er jo nettopp lokalpolitikere som har søkt Samferdselsdepartementet og Stortinget, til og med en partikolleger av representanten, og jeg har da som saksordfører vært opptatt av å prøve å imøtekomme og understreke de ønskene som er.

Så er det også slik, som vi skriver i merknadene våre, at endringer i betongpriser og f.eks. større utfordringer knyttet til klima muligens vil komme til å få den effekt at vi må diskutere dette videre. Men da understrekes det veldig sterkt i merknaden at dette selvfølgelig skal skje i samarbeid og dialog, og med enighet mellom lokale og sentrale myndigheter.

Trond Helleland (H) [13:04:46]: Jeg har lyst til å ta saksordfører Wickholm for en vel utført jobb, der han har lagt vekt på å samle en bredest mulig enighet om flest mulig merknader.

I og med at saksordføreren som alle andre bare har fem minutter, fikk han ikke gått igjennom alle merknadene. En av de merknadene som er viktig, er jo der en viser til Nils Aage Jegstad, Høyres fylkesordfører i Akershus, og Arbeiderpartiets Rune Gerhardsen, som begge uttalte:

«I vårt miljø er pakken robust. Men for press utenfra er den skjør.»

Dette fant da Wickholm det nødvendig å ta med også i merknadene.

Da er egentlig spørsmålet mitt: Hvem ser Wickholm utgjøre det største presset utenfra? Er det den litt uavklarte statlige finansieringsdelen som er den største faren for pakken, eller er det andre faktorer som kan komme inn?

Det står jo også, som Wickholm påpekte, at alle parter skal være med dersom det gjøres endringer. Kan Wickholm utdype litt på hvilken måte det kan skje?

Truls Wickholm (A) [13:05:58]: Nå er jo dette som representanten Helleland viser til, merknader fra alle partiene. Hadde representanten Helleland lest videre nedover i merknaden, hadde han sett at det står:

«Flertallet merket seg videre at de samme personene også erkjente at det ville kunne oppstå situasjoner der justeringer kunne være nødvendig, men at dette måtte gjøres i nært samarbeid med de lokale partene.»

Vi skriver jo også videre:

«Flertallet har forstått at det i denne saken er viktig at partiene, som var en del av kompromisset, trekkes med i det videre arbeidet, og ber departementet merke seg dette.»

Det er jo nettopp på denne måten at endringer knyttes til klimaspørsmål, betongpriser og press i økonomien bør håndteres. Det er også viktig, synes jeg, å merke seg at partene her nødvendigvis ikke bare er de til enhver tid sittende eller styrende partiene, men partiene som var en del av det opprinnelige kompromisset.

Arne Sortevik (FrP) [13:07:08]: La meg også gratulere saksordføreren med å ha gjennomført en rekordrask behandling av norgeshistoriens største bompengebaserte transportpakke, en altfor rask behandling, som er understreket av at en rekke spørsmål omkring uavklarte opplysninger i proposisjonen har måttet bli sendt og besvart i ekspressfart. La meg også kvittere på det som saksordføreren sier om at det burde hatt tilslutning fra alle. Fremskrittspartiet støtter 80 pst.

Hva vil klimaforliket medføre for pakkens innhold? Saksordføreren sier utenfor salen at pakken har mange bra klimaeffekter i seg. Spørsmålet er om det er godt nok, det må vi diskutere i det videre arbeidet. Hva kan bilistene forvente seg av innholdsmessig endring av det de nå er forespeilet å betale for? Vi oppfatter at man kan forvente seg helt andre ting enn bortforklaringer omkring betongpriser og priser i markedet, nemlig at det innholdsmessig kan bli vesentlig endret. Vil det det?

Truls Wickholm (A) [13:08:16]: Nå ble jeg litt usikker, fordi jeg først gratuleres, men videre anklages for å ha hatt en altfor rask behandling. Det er to ting som ikke står i stil med hverandre, men det er også en vant prosedyre fra Fremskrittspartiet.

Jeg synes ikke at å vise til betongpriser eller andre markedsmessige situasjoner er å bortforklare det. Det er viktige ting som det er viktig at man har diskutert på forhånd, sånn at man kan håndtere det dersom problemer skulle oppstå. Det vi ber om, er at ting vurderes fortløpende, og at man på bakgrunn av de fortløpende vurderingene har diskusjoner med partene. Det vil ikke være riktig av meg, uten å ha informasjon, eller uten å ha vært i dialog med andre, å si at Oslopakke 3 skal forandres sånn eller sånn. Det har jeg ikke noe ønske om, og det kommer jeg heller ikke til å gjøre.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Arne Sortevik (FrP) [13:09:41]: Nok en rekord blir satt – nok en bompengerekord i bompengelandet Norge. Under regjeringen Stoltenberg har bruk av bompengefinansiering skutt fart. Nesten halvparten av regjeringen Stoltenbergs veisatsing finansieres med bompenger. Regjeringen Stoltenberg sender statens regning til bilistene.

I Oslopakke 3 går det fra vondt til verre. Ikke bare er Oslopakke 3 rekordstor – 54 milliarder kr, hvorav 42 milliarder kr fra bilistene – tilleggsregningene er også rekordstore. For modernisering av bomstasjoner, bygging av nye og årlig innkreving i 20 år skal bilistene også betale nesten 3 milliarder kr. For prosjekter som er påbegynt i henholdsvis Oslopakke 1 og Oslopakke 2, skal de betale nesten 3,5 milliarder kr gjennom innkreving i Oslopakke 3. Hvordan totalrammen i Oslopakke 3 da skal rekke til alle nye prosjekter, er i beste fall dårlig forklart.

Det som er avklart, er at 20 pst. av pakken skal brukes til investering i kollektivtrafikk, og 20 pst. skal brukes til drift av kollektivtrafikk. Det siste tiltaket er også gjort mulig av regjeringen Stoltenberg. Denne regjeringen har dreiet bomskruen i vegloven ytterligere ett hakk – nå kan bompenger brukes til drift av buss, trikk og bane. Om denne regjeringen får holde på, blir det nok snart en ny endring i vegloven også. Da kommer nok toget susende inn med høyhastighet finansiert med bompenger fra bilistene.

Oslopakke 3 er et viktig samferdselsprosjekt. Fremskrittspartiet mener at det faktisk er et viktig *nasjonalt* samferdselsprosjekt. Hele landet er tjent med at transportnettet rundt hovedstaden fungerer bra. Derfor blir det også helt feil at innbyggerne i Oslo og Akershus skal finansiere mesteparten av denne pakken med bompenger. At de delvis har sagt seg villig til det, skyldes politisk utpressing utviklet under Stoltenberg og statsråd Navarsete, med et tydelig budskap: Ingen bom, ingen vei!

Dessverre fører denne politiske utpressingen til at partier i mange kommuner bøyer nakken og lar seg presse til å godta bompenger. Det gjelder kommuner med ordførere fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, og kommuner med politiske flertall der Fremskrittspartiet ikke er med. I noen få tilfeller gjelder det også kommuner der Fremskrittspartiet enten er styrt av et annet flertall, eller er med i et flertall som lar seg presse til å godta bompenger. Uansett hvem som lar seg presse, har Fremskrittspartiet den oppfatning at staten skal betale for bygging, vedlikehold og drift av samferdselsmessig infrastruktur i Norge. Og jeg minner om at det er Stortinget, hvor vi nå er, som vedtar bruk av bompenger.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen. Det er omfattende forslag.

Vi vil gjennomføre dette omfattende prosjektet som et statlig finansiert prosjekt, med prosjektfinansiering. Det gjelder vei- og kollektivinvestering. Fremskrittspartiet foreslår at staten også dekker finansieringen av de prosjektene fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2 som skal finansieres med nye bompenger i forslag til Oslopakke 3. Fremskrittspartiet foreslår også å fjerne bomringen rundt Oslo.

Fremskrittspartiet er avvisende til å bruke bompeng-

ger til drift av kollektivtrafikk. Fremskrittspartiets løsning er først og fremst at de to fylkene som har ansvar for kollektivtrafikken, gjør mer selv. I tillegg vil Fremskrittspartiet gjennom statlig kjøp av kollektivtjenester for 100 mill. kr årlig gi Oslo-området et bidrag til forbedret kollektivtilbud.

Fremskrittspartiet vil videreføre Oslopakke 3 til en østlandspakke. Fremskrittspartiet vil gjennom et eget statlig prosjekt modernisere transportnettet – veinettet og jernbanenettet – i trianglet Hamar–Skien–Halden. Også dette må etter Fremskrittspartiets mening være et statlig drevet og statlig finansiert nasjonalt prosjekt utenfor rammen av Nasjonal transportplan. Med en modernisert samferdselspolitikk, slik Fremskrittspartiet fremmet forslag om i Stortinget i går, er dette fullt mulig å gjøre uten bompengefinansiering og i løpet av en 20-årsperiode – ikke bare mulig, men nødvendig!

Fremskrittspartiet fremmer også forslag knyttet til den finansieringsløsningen som et flertall i Stortinget velger. Vi åpner for fullmaktsvedtak fra Stortinget, slik at Samferdselsdepartementet kan inngå en forpliktende, juridisk bindende avtale som sikrer statlig bidrag på 12 milliarder kr med forskuddsutbetaling de ti første årene av avtaleperioden.

På vegne av Fremskrittspartiet ber jeg om at forslag nr. 4, som er omdelt i salen med ny tekst, og forslag nr. 5 stemmes over hver for seg. Deretter ønsker vi at det votes alternativt mellom forslagene nr. 2 og 3 og komiteens innstilling.

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

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [13:15:02]: Representanten Sortevik kommer stadig tilbake til det som Fremskrittspartiet beskriver som politisk utpressing, men som vi andre velger å kalle flotte politiske initiativ og stor politisk vilje til å gjennomføre ting i sin egen region.

Et problem er at vi sjelden eller aldri finner igjen de samme kostnadene til denne type prosjekter i Fremskrittspartiets budsjetter. Her har man altså nå over 50 milliarder kr som skal dekkes inn, og jeg kan bare si at jeg venter i spenning på å se om dette også kommer til å bli synliggjort i neste budsjett. Fremskrittspartiet har, som kjent, ikke prioritert samferdsel når de har hatt makt.

Men til slutt: Innser ikke representanten Sortevik at hans totale omlegging av pakken, med nye utredninger og nye prosjekter, vil bidra til en vesentlig forsinkelse og dermed også ødelegge for denne satsingen som hans egne partifeller i Oslo nå venter på?

Arne Sortevik (FrP) [13:16:09]: Ikke nye utredninger, men ny finansiering. I det alt vesentlige går vi inn for det investeringsprogrammet som ligger når det gjelder vei og kollektiv. Vi har altså en annen finansieringsløsning, slik at bilistene i Akershus og Oslo blir spart for den omfattende bompengefinansieringen, og ikke minst blir spart for de omfattende tilleggsregningene som ligger i Oslopakke 3.

Hvis representanten Wickholm leser innstillingen, bl.a. de referatene som er gjengitt fra behandlingen i Oslo kommune, finner han også litt av de betenkeligheter og de begrunnelser som Fremskrittspartiet i Oslo har hatt for subsidiært å slutte seg til den bompengepakken som man føler seg presset til å vedta. Jeg tror ikke noe kommunestyreflertall som under press går inn for å bruke bompenger, gjør det med jubel. Jeg tror tvert imot de føler et ganske klart press fra sentrale myndigheter, fra en stat som ikke betaler sine regninger, og som forlanger at kommunene og innbyggerne skal gjøre det istedenfor.

Per Sandberg (FrP) [13:17:25]: Under hovedinnlegget fra saksordføreren i dag kom det ingen garanti for eller bekreftelse på at staten stiller opp med sine 12 milliarder kr. Mitt første spørsmål til representanten Sortevik er: Hvordan kan vi stole på at staten vil vise sitt ansvar, hvis forslag nr. 4 faller under voteringen i dag?

Min andre utfordring til representanten Sortevik gjelder at Fremskrittspartiet stadig vekk blir utfordret på at vi har så mange penger. Da vil jeg gjerne utfordre representanten Sortevik: Finnes det dekning for Fremskrittspartiets forslag, tidligere forslag om strukturendringer og framtidige forslag når det gjelder fondsavsetninger til infrastruktur osv?

Arne Sortevik (FrP) [13:18:28]: Jeg er veldig glad for spørsmålet!

For å ta det siste først. Det er helt klart, også med tanke på foregående taler, at hvis man følger med på de forslagene som er fremmet av Fremskrittspartiet, er poenget nettopp at vi har en selvstendig finansieringsløsning for å gjennomføre de store samferdselsmessige løftene som nasjonen Norge må ta i løpet av de kommende 20 årene. Vi har mulighet, og vi har finansieringsløsning og finansieringsverktøy for å gjøre det på 20 år uten bompenger.

Vi har, siden flertallet ser ut til å tvinge gjennom den løsningen som ligger i saken, vært opptatt av å sikre en garanti for at staten faktisk betaler det som staten lover – men ikke forplikter seg til – å betale. De fleste som er i inngrep med prosjekter der staten skal betale små andeler, og der bilistene betaler store andeler, har dårlige erfaringer. Derfor er det viktig at Stortinget utstyrrer Samferdselsdepartementet med fullmakt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:19:38]: Eg forstår at Framstegspartiet vrir seg når dei må bruka replikkar seg imellom for å skaffa seg betre tid til bortforklaring. Det er jo veldig interessant.

Eg har erfart Framstegspartiet i budsjettposisjon under Bondevik II. Dei skrik altså opp og brukar 50 milliardar kr i det eine sekundet, og når dei kjem inn i forhandlingar i samband med budsjett, er det berre eit musepip igjen. På tre år klarte Framstegspartiet i posisjon 1 mill. kr på vegvedlikehald, mens no når ein er ute av kontoret og ute av forhandlingar, har ein plutsleg 50 milliardar kr på bordet – utan problem. Dette blir lite seriøst.

Mitt spørsmål til Sortevik gjeld det som Framstegs-

partiet stadig vekker konfronterer andre med, klimaforliket. No har jo Sortevik vore i Kyoto, og alle andre parti på Stortinget seier at kvar ny regjering skal ha klimaforliket i botnen. Skal Sortevik i regjering for å skaffa verkelege pengar?

Arne Sortevik (FrP) [13:20:49]: Nå har ikke representanten Sortevik vært i Kyoto, men han har et forhold til en god miljøpolitikk akkurat som Fremskrittspartiet har et forhold til en god miljøpolitikk, og den er først og fremst energibasert og ikke klimabasert.

Det kommer stadig nye innspill som tyder på og bekrefter at det er smart og lurt å bygge et velfungerende transportnett, også for dem som er opptatt av eventuelt å få ned CO₂-utslipp. Det er litt av kjernepunktet når Fremskrittspartiet velger å ta tak i Oslopakke 3 som et stort nasjonalt transportsystem for å få et mer effektivt nasjonalt transportsystem rundt og til og fra nasjonens hovedstad, Oslo. Vi legger betydelig mer vekt enn det de andre partiene gjør, på at vi skal ha en kraftigere veiutbygging, men vi har også vist frem at vi ønsker å videreføre det som ligger i Oslopakke 3, til et større østlandsprosjekt, hvor vi ser på hele triangelet rundt Oslo, også på jernbanedelen.

Dette skulle kanskje tilfredsstille spøreren når det gjelder det som det ble spurt om.

Jan Sahl (KrF) [13:22:09]: To ting:

For det første har Fremskrittspartiet i flere sammenhenger nå vært sterkt opptatt av å få til et bredt ikke-sosialistisk samarbeid. Så har vi et flott eksempel på at det er gjort et slikt forsøk i Oslo. Når det så kommer til Stortinget, torpederes det fullstendig med bulder og brak av Fremskrittspartiet sentralt. Hvordan ser representanten Sortevik for seg at dette samarbeidet skal fungere på samferdselssiden framover, slik situasjonen er pr. i dag?

Så kort til behandlingstiden. Fremskrittspartiet er sterkt opptatt av at det ble altfor kort behandlingstid på denne saken. Det kan vi for så vidt være enig i. Det hadde vært greit om vi kunne brukt lengre tid. Så foreslår Fremskrittspartiet at man i løpet av to måneder, allerede i revidert nasjonalbudsjett, skal kaste om på denne pakken. Man skal ha statlig finansiering av de gjenstående prosjekter, og man skal legge ned bomringen i løpet av juni måned. Er det seriøs behandling?

Arne Sortevik (FrP) [13:23:13]: Ja, det er faktisk seriøs behandling. Det vi hele tiden snakker om, er å finne en alternativ finansiering til det som er foreslått. Prosjektene som skal fullføres, er vel kjent, og prislappen på de prosjektene som skal fullføres, er vel kjent. Det som er en ny oppskrift, er at staten skal betale regningen og bilistene skal slippe.

Det er ingen overraskelse at Fremskrittspartiet på Stortinget, der bompengepakker behandles, er imot bruk av bompenger. Det er vel kjent for våre velgere, og det er en vel kjent del av vårt program. Det er også vel kjent at vi har det syn at staten skal betale for statens veier. Det kan ikke overraske noen at vi fortsatt vil ha statlig finansiering.

Det er Fremskrittspartiets politikk, og det bør det være i tiden fremover.

Torstein Rudihagen (A) [13:24:17]: Det er interessant at Framstegspartiet vil gå mykje lenger enn det som ligg i Oslopakka, nemleg ta med seg det dei kallar for triangelet rundt Oslo. Da vil eg starte med å seie at alle i mitt heimfylke i alle fall kan merke seg at dei stoppar det triangelet på Hamar. Når det gjeld intercity-triangelet, har ein heile tida prata om Oslo–Skien–Halden–Lillehammer.

Så er det eit inntrykk eg har, at Framstegspartiet ikkje har fått med seg kva det er vi no behandlar, nemleg at vi no opnar for ei førehandsfinansiering for å fullføre ein del av desse prosjekta. Den diskusjonen som Framstegspartiet dreg opp, kjem jo langt inn i neste fase.

Så merkar me oss òg at Arne Sortevik seier at dei vil gå mot at ein skal bruke bompengar til kollektivsatsing, det bør vere statens oppgåve. Men det harmonerer veldig dårleg når Arne Sortevik står og pratar om at ein skal bruke statleg kjøp og nettopp Framstegspartiet både har kutta i det som er til belønningsordninga, gjennom faktisk å nulle ho ut til kollektivtransport, og har kutta i statens kjøp av transport frå NSB på ein slik måte at det ville fått dramatiske konsekvensar. Vil verkeleg Framstegspartiet satse på kollektivtransport?

Arne Sortevik (FrP) [13:25:25]: De som fulgte med i vårt alternative budsjett for 2008, tror jeg fikk med seg at vi hadde en belønningspakke – uten pisk, en ren gulrot-pakke – til de tre store byene på 100 mill. kr. Jeg tror Fremskrittspartiets fraksjon, som har levert en ganske grundig merknad og et ganske omfattende forslag, er klar over hva denne saken faktisk gjelder. Det denne saken som vi behandler i dag, faktisk gjelder, er norgeshistoriens største bompengepakke. Det er norgeshistoriens største pakke, der staten fornekter sitt ansvar for å bygge statlig infrastruktur i Norge og serverer norgeshistoriens største regning direkte til innbyggerne og til bilistene. Det har Fremskrittspartiet fått med seg, og det er Fremskrittspartiet imot.

Vi gjør forsøk på å finne en annen løsning på finansieringsbiten. Vi ønsker statlig finansiering, og når et flertall presser gjennom bruk av bompenger, ønsker vi gjennom stortingsvedtak garantier for bilistene for at staten faktisk betaler det staten faktisk er forpliktet til å betale.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

Trond Helleland (H) [13:26:55]: Som saksordfører Wickholm var inne på i sitt innlegg, er det i Oslo bystyre og Akershus fylkesting en bred politisk enighet om tiltakspakken Oslopakke 3. Overenskomsten må kunne kalles historisk. Det er bare Akershus Fremskrittsparti som har stilt seg på sidelinjen. Ellers er alle partiene lokalt med og sikrer at Oslopakke 3 kan bli en realitet. Det er grunn til å gi ros for konstruktivt samarbeid mellom forlikspartene.

I dag behandler vi tiltakspakkens finansieringsløsning. Innkrevingsmessige hensyn har medført en oppdeling av Stortingets behandling. Høyre slipper på ingen måte jubel-

len løs før vi ser Regjeringens proposisjon for tiltakene, som først kommer til høsten. Jeg minner om at både fylkesordfører Nils Aage Jegstad fra Høyre og Arbeiderpartiets forhandlingsleder Rune Gerhardsen på høring i komiteen understreket at pakken er robust forlikspartene imellom, men at den er svært skjør for press utenfra. Praktiske og fornuftige justeringer av mindre art må det selvsagt være rom for, men tiltakene i pakken, prosjektporteføljen, må det ikke tukles med.

Høyre vil understreke at Oslopakke 3 er en tiltakspakke som inkluderer bompengefinansiering, og ikke en bompengepakke med tiltak. Pakken er en helhet. Dersom Regjeringen tar ut enkelttiltak i den framforhandlede enigheten om Oslopakke 3 ved framleggelse av trinn 2, faller grunnlaget for en bred politisk enighet bort.

Høyre vil særlig framheve «Ny E18 Miljøvei» – veien fra Asker til Oslo. Det er en absolutt forutsetning for støtte fra Høyres side at en kommer raskt i gang med dette prosjektet. At «Ny E18 Miljøvei» realiseres, er dessuten også en forutsetning for støtte til et innkrevingspunkt på Lysaker.

Når jeg fokuserer så sterkt på forutsetningene, er det fordi vi fra Høyre har merket oss at statsråden ikke vil love at proposisjonen som skal komme til høsten, inneholder «Ny E18 Miljøvei», eller for øvrig at pakken blir gjennomført i tråd med forliket. Vi håper selvsagt at høsten vil vise både at staten bidrar med investeringsmidler som forutsatt, og at pakken ikke klusses med av Regjeringen.

Det vil være totalt uakseptabelt om Regjeringen endrer innholdet i Oslopakke 3 uten at alle parter er enige om det. Det er grunn til å framheve at dersom en må begynne forfra igjen, står ikke bare Oslo og Akershus, men faktisk hele landet og miljøet igjen som tapere. Det er vi trygge på at velgerne vil merke seg. La oss håpe det ikke skjer. Skulle Regjeringen ikke bidra som forutsatt, eller klusse med pakken, går selvsagt verdifull tid tapt, men sikkerhetsventilen er valget i 2009, og det er heldigvis ikke så veldig langt unna.

Så til noe som angår både finansieringen som vi behandler her i dag, og utføringen av tiltak som skal komme. Oslo og Akershus har i dag store trafikale utfordringer. Dagens infrastruktur, både på vei og bane, holder ikke lenger. Det er derfor ingen tid å miste i arbeidet med å realisere Oslopakke 3, og det er helt avgjørende at arbeidet skjer på en rasjonell måte. Med økte priser på asfalt, stål og betong vil det være utfordrende å få realisert selv de mest presserende tiltakene raskt nok. Selv ikke de mest presserende tiltak kan gjennomføres på en rasjonell måte og innen en rimelig tidshorisont på den forutsatte årlige kontantstrømmen. Høyre er helt overbevist om at uten lånefinansiering eller annen forskuttering vil det ramme både vei- og kollektivprosjektene. Vi vil derfor benytte alternative finansierings- og organiseringsløsninger. Etter at prosjektfinansieringen ble lagt på hylla, har det ikke kommet noe initiativ fra Regjeringen til alternativ organisering og finansiering. Nå venter vi i spenning på Regjeringens syn på OPS.

Høyre har i lang tid fremmet forslag om Offentlig Privat Samarbeid. Det er to prosjekter der vi mener OPS er

mulig og som bør vurderes av partene. Jeg vil understreke at partene må være enige om det. Det er «Ny E18 Miljøvei», Asker–Oslo og Mosseveien i tunnel. Jeg er helt sikker på at alle som står i kø her hver dag, støtter Høyres oppfatning om at prosjektene for lengst skulle ha vært i gang, og at de sier ja takk til en realiseringstid ned mot det halve.

Avslutningsvis vil jeg bare understreke at jernbaneinvesteringene som er planlagt i Osloregionen, må på plass. At dobbeltsporet Oslo–Ski ikke er inne i etatenes planforslag til ny Nasjonal transportplan, er tragisk. Men jernbaneinvesteringene skal ikke blandes inn i Oslopakke 3. Der er Høyre helt på linje med forlikspartene lokalt. Det er staten som har ansvaret for drift og finansiering av jernbaneinfrastruktur, ikke bilistene i Oslo og Akershus. Høyre vil understreke viktigheten av at staten følger opp dette ansvaret med tilstrekkelige bevilgninger. Det er nødvendig for å sikre at de kollektivreisende i Oslo og Akershus får et godt togtilbud. Bompenger skal ikke bli brukt til å erstatte en manglende statlig satsing på jernbane.

Jeg tar opp det forslaget Høyre er med på.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har tatt opp det forslaget han refererte til.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:32:19]: Eg takkar saksordføraren for arbeidet. Eg vil òg takka politikarane i Oslo og Akershus for det handverket dei har gjort. Det handverket trur eg blir nyttig for resten av Noreg, ikkje minst den delen som dette lokale kompromisset no får av nasjonale konsekvensar. Det dreier seg spesielt om det Oslo SV og den nye leiaren der, Heikki Holmås, er glad for, nemleg at ein no kan bruka bompengar til drift og investeringar i kollektivtilbodet. Det gjev moglegheiter. Det gjev òg moglegheiter for andre landsdelar til å bruka dette, f.eks. min eigen landsdel, Nord-Jæren, til å ta inn bompengar og bruka dei til å styrkja busstilbodet, auka busstilbodet eller gjera det billegare. Det er store moglegheiter her til å få ned biltrafikken. Det er me jo alle interesserte i.

Så er det slik at Oslopakken har utfordringar. Det skulle berre mangla! Pakken er jo bl.a. laga i ei litt anna tid. For å seia det litt spøkefullt: Med SV i regjering forandrar jo Noreg seg. Det kjem nye vedtak som gjer at ein må retta seg etter ein ny politikk. Det skjedde i samband med klimaforliket. Eg er ikkje i tvil om at dei lokale politikarane i Oslo og Akershus forstår at når det er eit nasjonalt klimaforlik, inneber det at ein må sjå på om ein må gjera noko med dei planane ein hadde. Det er sjølvsagt ikkje slik at me eller eg skal vera med på å bestemma det. Det må dei gripa fatt i, og så må ein ha ein dialog om korleis dette skal gjerast. Alle norske politikarar forstår at når ein har inngått eit nasjonalt kompromiss om klima, får det konsekvensar. To tredelar av klimagassutsleppa skal takast nasjonalt. Då må me altså gjera noko.

Eit eksempel i klimaforliket som det frå min ståstad er gunstig å ta fatt i, er belønningssordninga. Det er no eit breitt fleirtal – alle minus Framstegspartiet, som stort sett nullar ut slike ting som går på å få fleire kollektivreisande – for å dobla belønningssordninga. Ein får mykje meir pen-

gar å gje til dei byane, byområda og distrikta som gjer noko offensivt for å redusera klimagassutsleppa. Føresetnaden er at dei kjem med tiltak som reduserer biltrafikken: Det kan vera parkeringsrestriksjonar. Ein kan sjølvsagt gjera det slik som ein gjer i tyske byar, der ein seier at dei og dei bilane ikkje får kjøra inn, for dei forureinar for mykje, og det kan gjerast med bensinavgifter osv.

Eg, Oslo SV og SV nasjonalt har veldig tru på rush-tidsavgift eller køprising. Grunnen til det er at folk flest, i Stockholm og i London, bestemte seg for at det ville dei ha. Det var ikkje berre fordi det førte til reduserte klimagassutslepp. Det gjer det vitterleg. I Stockholm har det vore 14 pst. reduksjon i klimagassutsleppa. Men det var på grunn av alle dei positive følgjene ein fekk med mindre biltrafikk – mindre støy, mindre lokal forureining og færre trafikkulykker.

No skal det jo vera val i London. Ken Livingstone, Raude Ken, stiller igjen til val. Denne gongen stiller han til val på at dersom ein skal kjøra med ein SUV, eller Chelsea tractor som dei kallar det, skal ein betala 250 kr i bommen for å koma inn til London. Det er forslaget hans, og det går han til val på. Sannsynlegvis blir han vald, for folk ser at dette verkar. I London er det altså slik at biltrafikken har blitt redusert med 21 pst., og kollektivtransporten har auka med ca. 50 pst. Så mi enkle forklaring på kvifor SV er så positiv til rush-tidsavgift, er at det verkar. Det verkar for klima. Det verkar for støy. Det verkar for lokal forureining.

Fleirtalets innstilling seier at ein må ta omsyn til klimaforliket i det vidare arbeidet. Som eg sa innleiingsvis: Dette arbeidet må sjølvsagt skje i samarbeid med Oslo og forliket der. Det er ikkje noko me skal påleggja dei. Men eg trur at alle politikarar – kanskje med unntak av Framstegspartiet, dersom dei ikkje vil vera med på å ta klimaforliket på alvor framover – vil gjera noko for at denne pakken skal bli betre for klimaet.

Eg synest i utgangspunktet at det er fantastisk at så mange parti stiller seg bak ein så stor pakke som får så stor betyding for folk flest i Oslo.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [13:37:42]: Representanten Langeland kjenner jeg som en åpen og ærlig politiker. Derfor vil jeg utfordre han med et åpent og ærlig spørsmål, og håper på et åpent og ærlig svar.

Jeg hører hva representanten sier om klimaforliket, at det garantert vil få konsekvenser for Oslopakke 3 og innholdet der. Kan representanten Langeland si hvilke konsekvenser han mener klimaforliket vil måtte medføre for Oslopakke 3 og innholdet der? Vil det måtte medføre andre eller nye avgifter, høyere avgifter? Vil det eventuelt måtte medføre at man må prioritere litt mindre til vei og mer til drift og investering i kollektivtrafikken? Eller er det andre momenter representanten Langeland tenker på som kan bli konsekvensene av klimaforliket for Oslopakke 3? Jeg registrerer at han sier at dette skal skje i form av dialog, men han sier også at det garantert må få konsekvenser.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:38:47]: Me har eit nasjonalt klimaforlik – som SV og alle parti, trur eg, er glade for at me har fått, fordi klimapolitikken er verdas viktigaste sak – det seier alle parti unnateke Sandberg sitt. Når ein skal gripa fatt i utfordringa med dei store klimagassutsleppa som er på ulike sektorar, inklusiv transport, må ein sjå på om det ein held på med å utvikla i sin by, får negative eller positive konsekvensar. Det er ikkje noko meir enn det eg seier, at det no er eit nasjonalt kompromiss. Det er eit ærleg svar – det var det eg blei bedt om – at ein no har eit nasjonalt kompromiss som må få konsekvensar ikkje berre for Oslo, men for alle kommunestyre og bystyre. Dei må retta seg etter eit klimaforlik som nasjonalfor-samlinga, med unnatak av Framstegspartiet, har vedteke, og då må alle kommunar sjå på: Kva skal me for vår del gjera for å redusera klimagassutsleppa og gjera noko med verdas største utfordring?

Trond Helleland (H) [13:39:59]: Det er både litt skremmende og litt fascinerende at det er inngått et forlik som er så bredt at alle, fra Framskrittspartiet til SV i Oslo, står bak det. Derfor er jeg også veldig glad for at det nå legges så stor vekt på, også her fra Stortingets side, at det er de lokale partene som må være enige dersom det skal gjøres endringer. Grunnen til at jeg er glad for det, er at vi har representanter som Hallgeir H. Langeland, som ikke vil unnså seg en eneste anledning til å påføre bilistene ekstreme utgifter à la det en viste til i London, der en skulle betale 250 kr for å kjøre en SUV inn i byen.

Jeg er også litt overrasket over at Langeland så konsekvent snakket om Oslo når det gjelder Oslopakke 3. Det er vel, så vidt jeg vet, to relativt store fylker som er involvert i dette. Men kan Hallgeir Langeland bekrefte at han ikke vil øve noe press – heller ikke fra regjeringshold – for å legge inn som en premiss at rush-tidsavgift skal inn i Oslopakke 3?

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:41:02]: Eg beklagar at eg ikkje har nemnt Akershus' og Akershus Høyres heroiske innsats for å få til Oslopakke 3. Men det har eg gjort no.

Når det gjeld mitt forhold til bilavgifter o.l., trur eg ein skal nyansera det. Eg er oppteken av å skilja mellom by og land, at det kan bli dyrare å kjøra bil i byen fordi me har eit tilbod på kollektivsida. Det var òg for så vidt Høgre med på i og med at dei i klimaforliket ønskjer restriksjonar på biltrafikken for å få fleire kollektivreisande. Men på landsbygda er det annleis, for der er jo bilen kollektivmiddelet. Så me må skilja mellom dei to tinga.

Eg kjem ikkje til å tvinga rush-tidsavgift nedover Oslopakke 3. Eg skulle ha ønskt det, men sånn som situasjonen er, så har eg ikkje makt og myndigheit til å gjera det.

Borghild Tenden (V) [13:42:04]: Representanten Langeland brukte mye tid på klimaforliket, som nettopp er blitt behandlet her i Stortinget. Kan representanten Langeland være så ærlig og innrømme at det var Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som greide å bevege Regjeringen

i en mer klimavennlig retning enn det SV greide innad i egen regjering?

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:42:34]: Eg er glad for at Venstre er med i klimaforliket. Den innsatsen som Venstre har gjort, tippar eg ikkje har vore liten. Men alternativet er jo Bondevik II-regjeringa. Dersom Venstre hadde vore i posisjon, ville dei ha vore avhengige av eit parti som seier at dei ikkje vil ha noko av klimaforliket. Dei bryr seg ikkje om det, for dei er ikkje redde for framtida til kloden. Det er jo parhesten. I vurderinga av at Venstre sat i regjering og bygde Snøhvit gasskraftverk med 1 million tonn CO₂-utslipp, eller alternativet med eit fleirtal med Framstegspartiet i posisjon, synest eg Venstre berre skal vera glad for at SV sit i ei regjering som tryggjer eit breitt klimaforlik, med Venstre som god samarbeidspartnar.

Bård Hoksrud (FrP) [13:43:39]: Jeg hører ofte Langelands nesten religiøse hylling av Stockholmsprosjektet og rushtidsavgiften i Stockholm. I dag hørte man også at Langeland sa at folk flest vil ha rushtidsavgift, og han hevder sågar at et stort flertall av folk i Stockholm vil ha rushtidsavgift. Så vidt jeg vet, var det et stort flertall i kommunene rundt Stockholm som stemte imot rushtidsavgiften, og det var faktisk bare så vidt et bitte lite flertall i Stockholms sentrum som stemte for. Da kan det jo være interessant å høre når Langeland står her på talerstolen og hyller dette og sier at folk flest ønsker det, om han kan dokumentere overfor Stortinget hva statusen er pr. dags dato, og hvordan han i det hele tatt kan påstå at folk flest ønsker rushtidsavgift – også overført til Oslo.

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:44:29]: Det vil vera gale å bruka religion imot meg, eg som er agnostikar og får mykje kjeft fordi eg dyrkar for lite religion, i motsetning til Framstegspartiet, som – med Israel-syn og sånt – stadig vekk spekulerer i å stela veljarar frå dei kristne, så det vil eg ha meg fråbedt.

Når det gjeld spørsmålet om Stockholm, var det folkeavstemming etter at dei hadde prøvd dette ut. Då var folk så fornøgde at det i indre del av Stockholm var over 50 pst. – og for meg er det folk flest – som stemde for at dette vil dei halda fram med.

Resultata av dette skal eg bli oppdatert på i Stavanger i april, for då kjem det folk frå Stockholm og Nordisk Råd for å ha ein konferanse om korleis me kan gjera noko med klimagassproblema, den viktigaste utfordringa i verda, som Framstegspartiet ikkje tek.

Borghild Tenden (V) [13:45:27]: Jeg prøver en gang til. Jeg følte på ingen måte at representanten Langeland svarte på mitt spørsmål. Han snakket seg bort. Han snakket om Bondevik II, og det mener jeg blir helt feil. Så jeg prøver en gang til.

Kan representanten Langeland være ærlig og innrømme at det var Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som greide å bevege Regjeringen i en mer klimavennlig retning enn det SV greide innad i regjering?

Hallgeir H. Langeland (SV) [13:45:58]: Som eg sa i det førre innlegget mitt, er eg veldig glad for at Høyre, Venstre og Kristeleg Folkeparti var med og gjorde klimapolitikken betre i Noreg enn det han var i utgangspunktet. Det er eigentleg svaret på spørsmålet.

Men så var motsvaret mitt at eg er veldig glad for at partia til Borghild Tenden, Trond Helleland og Jan Sahl er ute av regjering, for eg veit at ein av deira samarbeidspartnarar hadde vore Per Sandberg, og han seier: Klima – what's that? Det er liksom utgangspunktet. I ei regjering med Venstre og Framstegspartiet ser eg for meg at det ikkje berre er eit gasskraftverk på Snøhvit Venstre skal byggja, då tippar eg det blir ganske mange motorvegar, og då har dei sikkert like god råd som Framstegspartiet òg.

Poenget mitt var å supplera svaret mitt til Venstre når det gjaldt spørsmålet om Venstre og dei andre borgarlege partia sin innsats for klimaforliket. Takk skal de ha!

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF) [13:47:01]: Det er gjort et imponerende arbeid i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å få Oslopakke 3 på plass. Gjennom fire års politisk håndverk har politikerne på lokalt og regionalt nivå lyktes i å nå fram til et samlende kompromiss for å bedre hovedstadens trafikkutfordringer. Men kompromisset er skjørt. Det er helt avgjørende at Regjeringen, når trinn 2 legges fram, ikke tar ut enkeltelementer i den framforhandlede pakken. Skulle det skje, faller grunnlaget for en bred politisk enighet bort.

Det vi diskuterer i dag, er en ny bompenggeordning som er basert på et forslag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som igjen bygger sine vedtak på tverrpolitisk enighet lokalt. Gjennom behandling av Oslopakke 3 i to faser kommer man raskere i gang med utsatte prosjekter og overføringer til drift av kollektivtrafikk enn om man skulle behandlet pakken samlet. Kristelig Folkeparti støtter departementets forslag til trinn 1 og er positiv til at man på denne måten kommer raskere i gang.

Det er lagt til grunn bruk av trafikantbetalingsmidler til drift av kollektivtrafikken. Begrunnelsen for dette er behovet for å se transportsystemet i Oslo og Akershus i en helhetlig sammenheng. Det er nødvendig å forbedre kollektivtilbudet samtidig som det gjennomføres store investeringer i infrastrukturen. Den kommunale/fylkeskommunale økonomien tillater ikke alene et slikt løft i tilbudet. 20 års innkreving og bruk av trafikantbetaling også til kollektivdrift er viktige forutsetninger for den brede politiske enigheten lokalt. Den politiske enigheten strekker seg fra Fremskrittspartiet til SV, og enigheten bygger på at pakken inneholder elementer som tilfredsstillende krav fra alle partier. Det vil derfor være enkeltsaker vi vil være uenige om i våre primærstandpunkter. Men vi må nå sørge for, og være glade for, muligheten til å gi østlandsområdet et betydelig samferdselsløft.

Det er skuffende å oppleve Fremskrittspartiets torpedering av den lokale enigheten, noe jeg også var inne på i

replikordskiftet. Det er to ting her som fra Kristelig Folkepartis side synes merkelig: for det første at man har tro på at man i løpet av to måneder skal kunne omgjøre hele pakken og hele grunnlaget for pakken ved at man skal få til et kompromiss på nytt – for det må nemlig et kompromiss til hvis man skal kunne finansiere de gjenværende prosjektene med statlige midler. I tillegg skal altså bomringen fjernes på samme tidspunkt og finansieringsgrunnlaget for allerede påbegynte prosjekter og framtidige prosjekter falle bort. Fra Kristelig Folkepartis side virker ikke det troverdig.

Oslopakke 3 må realiseres, og den må gjennomføres i tråd med og i respekt for det lokalpolitiske forliket. En betydelig styrking av kollektivtilbudet er nødvendig, men vi er også helt avhengige av god veistandard. Det er ikke slik, som noen hevder, at vi med dette legger til rette for et mer miljøfiendtlig trafikkmønster. Tvert imot vil Oslo-pakke 3 gjennom de lovendringene og prioriteringene som foretas, gi oss et langt bedre kollektivtilbud.

Kristelig Folkeparti mener det er framtidsrettet og nødvendig at bompenger også brukes til drift av kollektivtrafikk. Antallet bussavganger skal økes, og prisen på månedskort skal reduseres. Tilbudet til kollektivreisende skal styrkes, og jeg er glad for planer om tilrettelegging for egne traséer for syklistene. Dette er nødvendig og god miljøpolitikk.

Når det gjelder vei, er det ikke ensidig lagt opp til kapasitetsutvidelser. Mer vei i tunnel og frigjøring av areal, bl.a. ved sjøen, er eksempler på gode miljøtiltak.

Trafikken i Oslo-området vil øke kraftig de neste årene. Antall innbyggere og behovet for mobilitet vil vokse. Vi må legge til rette for gode løsninger både på vei og kollektivt. De grepene som nå kan og bør foretas fra statlig hold, takket være en lokalt framforhandlet avtale basert på tverrpolitisk enighet, gir Regjeringen en gylden mulighet til å sørge for bedre samferdselsløsninger i det sentrale østlandsområdet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [13:52:14]: Jeg registrerer at representanten Sahl betrakter seg og Kristelig Folkeparti som nærmest overlegen i forhold til å ha finansielle løsninger på samferdselsprosjekter. Det synes jeg er litt trist.

Jeg registrerer også at representanten Sahl bruker både replikkordskifte og sitt innlegg til nærmest å koble dette opp mot stortingsvalget i 2009. Jeg tror jeg skal minne representanten Sahl om at valget i 2009 er et stortingsvalg og ikke et regjeringsvalg.

Mitt spørsmål til representanten Sahl er imidlertid: Når man påstår at Fremskrittspartiet torpederer et lokalt forlik, hvilke begrunnelser kan en finne for det når lovverket tilsier at det er i denne sal denne type saker skal behandles? Er det slik at representanten Sahl uansett hvilket lokalt initiativ som måtte komme, mener at Stortinget nærmest bare skal legge seg flat og akseptere disse lokale initiativene? Hvilken oppgave mener representanten Sahl Stortinget har som lovgiver?

Jan Sahl (KrF) [13:53:22]: Her står vi overfor det som vi fra Kristelig Folkepartis side vil karakterisere som et historisk forlik lokalt, der faktisk alle partier i Oslo og i Akershus fylkeskommune ved å gå for mange kompromisser var enige om en løsning som de nå har bedt Stortinget om å være med på for å få orden på trafikken i det sentrale østlandsområdet. Her var Fremskrittspartiet også med, i hvert fall på 80 pst. av det. Da er det at vi fra Kristelig Folkeparti forundrer oss over, når man har kommet fram til et forlik der de ikke-sosialistiske partiene faktisk er enige – nå forholder jeg meg til dem, og det er det valget skal stå om i 2009 – at Fremskrittspartiet på Stortinget vil gå imot dette og torpedere noe som Kristelig Folkeparti er veldig opptatt av, som Venstre er veldig opptatt av og Høyre er veldig opptatt av, og som jeg skjønner at Fremskrittspartiet er opptatt av skal være samarbeidspartnere i neste runde.

Arne Sortevik (FrP) [13:54:40]: Jeg lar meg forundre over representanten Sahls forundring over at Fremskrittspartiet holder seg til det lovverket faktisk også foreskriver, at staten har et ansvar for å sørge for finansiering av veibyggingen i Norge. Det kan verken komme som en overraskelse på noen eller tolkes slik at dette på noen måte er torpedering av lokale initiativ. Lokale initiativ er først og fremst for å få bygget vei raskere. Vi vil gjerne imøtekomme det, men med statlig finansiering.

Mitt spørsmål til representanten Sahl, som jubler over å bruke bompenger til drifting av kollektivtrafikk, er hvor lenge bompengene med slik jubel skal vare. Er det åpenhet også i Kristelig Folkepartis øyne for en evigvarende bompengering som skal sikre en evigvarende drift av kollektivtrafikken i Oslo-området, slik at bommene ligger fast for alltid med Kristelig Folkepartis politikk?

Jan Sahl (KrF) [13:55:41]: Til det siste først: Nei, her er det satt en tidsramme for hvor lenge det skal være bompenger. Kristelig Folkeparti er opptatt av at når bompengeperioden er over, skal også bomringene tas ned – så også i dette tilfellet. Kristelig Folkeparti ser på bompengereordninger som et nødvendig onde for å få løst de store trafikktutfordringene som vi står overfor lokalt i østlandsområdet nå, og da er det også fornuftig å bruke noen av de samme midlene til kollektivtiltak for å få løst opp i de trafikkorkene som vi ser for oss skal komme i østlandsområdet.

Så er det sånn at Kristelig Folkeparti også har sine primærstandpunkt. Vi har også våre primærstandpunkt her i Stortinget, men vi er villig til å inngå kompromisser. Det er det Kristelig Folkeparti etterlyser i forhold til Fremskrittspartiet når det gjelder samferdsel spesielt. Det er umulig å få til kompromisser på det området med Fremskrittspartiet.

Per Sandberg (FrP) [13:56:59]: Først vil jeg få lov til å utfordre representanten Sahl på dette: Nå må snart Kristelig Folkeparti bestemme seg. De viser hele tiden til at Fremskrittspartiet søker å få til et samarbeid med Kristelig Folkeparti og Venstre eventuelt etter stortingsvalget i 2009. Sånn som jeg har forstått det, har både Kristelig

Folkeparti og Venstre avvist en sånn konstellasjon, og da tror jeg ikke det spiller noen rolle i så måte hvor man inngår forlik hen. Nå har jo Kristelig Folkeparti inngått forlik på samtlige politiske områder med venstresiden i norsk politikk. Det var det.

Men spørsmålet er: Representanten Sahl sier at Kristelig Folkeparti har også primære standpunkt. Ja, tilkjennegi da Kristelig Folkepartis primære standpunkt! Er det slik at Kristelig Folkeparti også, hvis de hadde politisk vilje til det, kunne finne statlig finansiering til den type infrastrukturpakker som vi ser? Eller er det sånn at Kristelig Folkeparti støtter bruk av mer og mer bompenger til drift og investering i kollektivtrafikken?

Jan Sahl (KrF) [13:58:07]: Jeg konstaterer at det er betydelig forskjell på den pengeboka som Kristelig Folkeparti har, og den pengeboka – for å snakke litt i symboler – som Fremskrittspartiet har. Kristelig Folkeparti har nylig sittet i to regjeringer og vært nødt til å ta et helhetsansvar for hvordan man bruker de økonomiske midler som staten har. Det tilsier at når man skal prioritere mellom helse, samferdsel og kultur, må man finne en balansegang. Kristelig Folkeparti ser det sånn at skal vi make å løse de store infrastrukturoppgavene som vi har i landet, ligger det også en fornuftig mulighet i å kombinere statlige midler med privat finansiering via ulike former for bompengefinansiering.

Truls Wickholm (A) [13:59:16]: Nå er det jo satt standard her i dag for ulike typer replikker. Jeg kunne godt tenke meg å spørre representanten Sahl – siden han er en av dem som sitter i komiteen i denne perioden, som også satt her i forrige periode – om det er sånn å forstå at Sahl har hatt løpende kontakt med sine partikolleger i Akershus fylke og i Oslo kommune, og at Sahl har vært i forkant av denne stortingsbehandlingen og forstått hva som kunne komme til å skje, og på den måten nå ikke er totalt overrasket over standpunktene til sine lokale partifeller som det kan virke som om andre partier i denne salen er.

Jan Sahl (KrF) [14:00:08]: Jeg takker for spørsmålet. Jeg kan svare bekreftende på at vi selvfølgelig har vært i kontakt med våre partifeller både i Akershus fylkeskommune og i Oslo kommune om hvordan denne saken har utviklet seg, og det er helt klart at vårt standpunkt her er helt i tråd med det standpunktet som våre lokalpolitikere har tatt. Det skulle jo ellers bare mangle. I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at det vi gjør, skal henge sammen fra kommunenivå via fylkesnivå og opp til Stortinget, og vår stemmegivning i dag er også et resultat av det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:01:15]: Senterpartiet er særs godt nøgd med at Regjeringa har lagt opp til å vedta Oslopakke 3 i to trinn. Ved å gjere det har ein fått fortgang i finansieringa av eit velfungerande transportsystem for hovudstadsområdet. At transporten i hovudstadsregionen fungerer effektivt og er mest

mogleg miljø- og klimavenleg, er svært viktig for heile landet.

Eg vil understreke at den nye bompengoordninga er basert på forslag frå Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det lokale forslaget til Oslopakke 3 omfattar ei rekkje ulike veg- og kollektivprosjekt. Det er no avgjerande å få ei god samhandling mellom dei lokale politikarane og det statlege nivået, etatane og departementet, i arbeidet med å samordne prioriteringane lokalt med dei nasjonale interessene som den nye nasjonale transportplanen skal innehalde.

Det betyr at dersom det nye bompengesystemet kjem i gang frå juni 2008, vil det vere om lag 220 mill. kr i meirinntekter til disposisjon for tiltak innafor Oslopakke 3 allereie i 2008. Ved å dele handsaminga av Oslopakke 3 i to kan ein no kome i gang med overføringar til drift av kollektivtrafikk langt tidlegare enn dersom ein skulle ha handsama pakka samla.

Eg er godt nøgd med fordelinga mellom kva som skal brukast til investeringar, til drift av kollektivtrafikken og til vedlikehald. Denne fordelinga ligg fast og er eit resultat av einigheita lokalt. Grunnlaget for at denne fordelinga er mogleg i dag, er at Stortinget vedtok endringa i veglova som Regjeringa la fram tidlegare denne sesjonen. Av ei økonomisk ramme på om lag 54 milliardar kr kan ein no nytte 20 milliardar kr til kollektivtrafikk. Av dette kan ein betydeleg del nyttast til drift av kollektivtransport.

Eg vil understreke at for Senterpartiet er det viktig at bruk av bompengar til drift av kollektivtransport skal vere basert på heilskaplege planar som er lokalpolitisk handsama.

Eit velfungerande transportsystem som innehar eit godt utbygt og tilgjengeleg kollektivtransportalternativ, er viktig av fleire årsaker. Senterpartiet ser at innføring av trengselavgift/køprising i dei store byane våre kan vere eit godt eigna verktøy for å redusere klimautslepp og betre lokalmiljøet i desse lokalsamfunna. Difor er det viktig at det i det vidare arbeidet med Oslopakke 3 vert vurdert om pakka har ein positiv verknad på klimautslepp, og om så ikkje er tilfellet, at planane då kan verte justerte, med lokal einigheit om det.

Eg har merka meg at næringslivet i brev til Stortinget har støtta Oslopakke 3. Dei er positive til bruk av bompengar, men hadde ynskt at det skulle vere basert på ei form for trengselavgift/køprising. Dette håpar eg at Oslo- og Akershus-politikarane vil lytte til når det skal forhandlast vidare med statleg mynde i dei neste fasane av Oslopakke 3.

Senterpartiet har stor forståing for dette synet, men viser òg til at alle løysingar vidare må ta omsyn til alle partia som er del av det lokale omforeinte vedtaket.

Det nasjonale jernbanesystemet er eit nasjonalt ansvar. Eg har merka meg at det i framlegget frå etatane til Nasjonal transportplan ikkje er lagt inn dobbeltspor til Ski. Framlegget er ikkje politisk handsama, og det er i Stortinget me skal vedta prioriteringane for ny Nasjonal transportplan. Utan å forskottere verken høyringane som er på gang, eller Senterpartiet og Stortinget si handsaming av ny Nasjonal transportplan, vil eg seie at me ser utford-

ringa, og at me må ta denne saka alvorleg i vårt vidare arbeid.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [14:06:01]: Representanten sa at Senterpartiet er godt fornøyd med denne pakka. I Senterpartiets program slås det ganske klart fast at Senterpartiet er imot bruk av bompenger, og at dersom man skal kunne gå for dette, skal bompengene være et supplement. Da blir det store spørsmålet til representanten Aarflot Kalland: Mener representanten at over 40 milliarder kr i bompenger av en totalpakke på 54 milliarder kr er å anse som et supplement, og hvordan kan Senterpartiet stemme for dette, som helt klart er i strid med partiets program?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:06:38]: Det er vel slik at i motsetning til Framstegspartiet lyttar Senterpartiet til dei lokale folkevalde i denne saka. Så det kan svarast så kort og greitt.

Arne Sortevik (FrP) [14:07:06]: Når man er vitne til det Senterpartiet ynder å kalle det lokale initiativ, men som er initiativ etter et kraftig sentralt press, burde man kanskje være opptatt av å gi forsikringer og garantier til dem som kommer med slike pakker. Er ikke Senterpartiet opptatt av at det skal gis garantier for at staten stiller opp, på samme måte som bilistene skal stille opp? Det som er klart etter flertallets vedtak senere i dag, er at bilistene får et veldig klart og tydelig ansvar for å betale 42 mill. kr, men det er meget uavklart hva staten stiller opp med, og når staten stiller opp. Det er omtrent som å bygge hus med åpen finansiering. Det eneste du som bygger får lov å være sikker på, er at du skal betale. Du vet ikke helt når huset ditt er ferdig, og du vet ikke helt hva det kommer til å koste, men du må begynne å betale. Hvorfor vil ikke Senterpartiet sikre bilistene, også initiativtakerne, i forhold til det statlige bidraget?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:08:12]: No er det slik at det er vel ikkje høve til å kunne gje ein slik garanti på lang sikt framover. Det er det som er svaret på det spørsmålet.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [14:08:34]: Jeg kunne ikke unnlate å høre representantens svar til representanten Bård Hoksrud, hvor hun sa at Senterpartiet har stor tiltro til de lokale folkevalgte som har kommet med forslag til Oslopakke 3. Det er det vi får høre gang på gang, at dette er et lokalt forslag og derfor skal man støtte opp om det. Det synes jeg er greit.

I denne pakken er det forutsatt fra lokalt hold 12 milliarder kr i statlig finansiering, og derfor støtter representanten Kalland den finansieringen. Ville representanten og Senterpartiet ha støttet det lokale forslaget hvis det hadde innebåret – la oss si – 40 milliarder kr i statlig finansiering?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:09:27]: Å svare på det ville vere å svare utan å sjå heilskapen i dette. Det

kan eg ikkje garantere for. Men det er klart at når dei lokale folkevalde tek initiativ til ei slik pakke som dette, vil vi i stor grad lytte til det, og vi ser den konstruktive dialogen ein har hatt for å få nettopp dette til. Då må eg berre beklage at Senterpartiet ikkje har vore med i handsaminga til Oslo kommune, då vi ikkje har bystyreprerentant frå Senterpartiet der. Men det kan vel ordnast ved neste kommuneval.

Arne Sortevik (FrP) [14:10:16]: Det var svaret jeg fikk på mitt forrige spørsmål, som gjør at jeg ber om ny replikk.

Her må Senterpartiets representant enten være feilinformert eller mangle informasjon. Jeg lurer på hvor den informasjonen kommer fra som gir grunnlag for å svare at det ikke er mulig for Stortinget å gi signal, gi fullmakt, til at staten kan inngå en mangeårig avtale. Dette gjøres hvert år. Jeg står her med Gul Bok, budsjettet for 2008. Det er fullt av fullmaktsvedtak. Dette kan Stortingets flertall gjøre, og det gjør de hvert år når de vedtar budsjettet. Det gir fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekt utover budsjettåret. Dette kan Stortinget vedta, også i denne saken, hvis man ønsker å forsikre både Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og ikke minst bilistene som skal betale 42 milliarder kr, om at staten faktisk kommer til å betale sin del, de 12 milliarder kr som ligger i pakken. Vil ikke Senterpartiet gå inn for en slik fullmakt?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [14:11:21]: Det er slik at Senterpartiet tek inn over seg det som ein har høve til, men så må ein også ta med seg kva som er klokt å gjere på det noverande tidspunktet, og så gå vidare i forhold til det å ta dei forpliktingane. Det er vel der vi no ser at på dette tidspunktet er det ikkje det vi skal gjere.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Borghild Tenden (V) [14:12:05]: Først takk til saksordføreren, som har hatt god kontakt med opposisjonen og på den måten fortsatt det tverrpolitiske arbeidet som har vært en suksessfaktor i forbindelse med Oslopakke 3.

Venstre synes det er positivt at Regjeringen gjennom proposisjonen følger opp det lokale arbeidet med denne pakken. Jeg er også glad for at et bredt flertall på Stortinget i innstillingen stiller seg bak hovedtrekkene i proposisjonen. Det er positivt at vi på tvers av partipolitiske skillelinjer kan komme sammen i et konstruktivt samarbeid som vil gi befolkningen i Norges tettest befolkede område et bedre samferdsels- og kollektivtilbud i framtiden.

Det som derimot ikke er så bra, er at det i proposisjonen heter at Samferdselsdepartementet legger opp til at også jernbanetiltak skal inngå som en del av Oslopakke 3, når trinn 2 skal legges fram for Stortinget. Jeg vil peke på at Oslopakke 3 er en helhetlig samferdselspakke med ca. 80 pst. lokal finansiering. I dag er jernbanen sinens ansvar. Det ville være en grov ansvarsfraskrivelse dersom Regjeringen velger å velte ytterligere utgifter i tilknytning til jernbanen over på de lokale myndighetene. Det vil slå

ben under Oslopakke 3 og kan velte hele det skjøre tverrpolitiske forliket. Jeg er veldig glad for det senterparti-representanten Ragnhild Aarflot Kalland sa her på talerstolen i sted, som jeg oppfattet slik at Regjeringen vil komme med dobbeltsporet Oslo–Ski ved første anledning.

I lys av de miljøutfordringene vi står overfor, og de visjonene Regjeringen og regjeringspartiene har levert i forhold til en satsing på et bedre jernbanetilbud, har Venstre store forventninger til at dette følges opp med handling.

Med det forslaget til NTP som ligger til behandling, tar ikke staten sin del av ansvaret for Oslopakke 3. Det er foreslått en ramme som er 60 pst. lavere enn forutsatt. Det er særlig tilskuddet til øvrige riksveier som er betydelig lavere enn tidligere. Dette skyldes bl.a. at veilengde er gitt høyere prioritet enn befolkning. Derfor kommer Oslo og Akershus og delvis Østfold veldig dårlig ut i tildelingen.

Til slutt vil Venstre også understreke at det lokalpolitiske forliket om at bompengene som kreves inn gjennom det nye snittet på fylkesgrensen Oslo–Akershus, i sin helhet benyttes til å legge større deler av E18 i miljøtunnel. Det er umulig å forsvare et nytt betalingsnitt i Vestregionen dersom ikke planlegging og arbeidet med prosjektet «Ny E18 Miljøvei» kommer i gang umiddelbart. Venstre legger til grunn at Regjeringen følger også opp dette i det videre arbeidet med Oslopakke 3.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [14:15:27]: Representanten Tenden og Venstre har vært en sterk pådriver for og en sterk forsvarer av det lokale forliket. Det står det respekt av. Jeg registrerer også at representanten Tenden i mange sammenhenger har advart mot at man, enten i storting eller i regjering, eller i Vegdirektorat for den del, tukler med innholdet i avtalen, for det er veldig skjørt. Derfor er mitt spørsmål til representanten Tenden følgende: Hvor går smertegrensen til Venstre – enten det gjelder Oslo Venstre eller Akershus Venstre, eller Venstre hvor som helst – i forhold til tukling med denne avtalen? Vil Venstre og representanten Tenden ta initiativ til å stoppe hele forliket hvis man f.eks. flytter store deler av midlene fra vei til kollektivtrafikk, eller at det kommer nye avgifter inn i bildet? Vil representanten Tenden da følge opp sin kritiske holdning til den tukling som vi har vært vitne til fra forskjellige institusjoner?

Borghild Tenden (V) [14:16:27]: Jeg mener at jeg sa mye om det i mitt innlegg. Jeg har en del bekymringer knyttet til hva som kommer, både på bakgrunn av den NTP som nå foreligger – selv om vi jo ennå ikke vet hva Regjeringen kommer med – og det med dobbeltsporet Ski–Oslo, som er en forutsetning for Oslopakke 3. Så jeg har mine bekymringer, og jeg skal love at jeg kommer til å følge veldig godt med, for det er ikke mye her som skal svikte før hele greia klapper sammen.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [14:17:10]: I denne debatten har vi hørt en rekke representanter, da spesielt representanter for regjeringspartiene, uttale seg po-

sitivt til bruk av veiprisning. Nå er det jo ikke forslag om veiprisning i Oslopakke 3 så langt. Jeg vet også at Venstre i utgangspunktet er positive til veiprisning.

Jeg tror at vi om noe tid kommer til å få forslag om veiprisning i Oslo-området. Da kunne det være interessant å spørre representanten Tenden om Venstre mener at veiprisning er et godt virkemiddel i samferdselspolitikken i dette området?

Representanten Tenden er jo fra Bærum. Der får vi altså en bommur midt gjennom en kommune. Synes representanten Tenden at dette er et godt gjennomtenkt forslag?

Borghild Tenden (V) [14:18:12]: Når det gjelder det første spørsmålet, om rushtidsavgift, er det helt rett, som representanten sier, at det står i Venstres program. Dermed er det ikke sagt at vi ikke også kan gå for andre kloke lokale løsninger, som det vi oppfatter Oslopakke 3 som. Den er en videreføring av Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Venstre har vært en pådriver og har jobbet med dette på bakrommet over lang tid.

Det er veldig mange tiltak som ligger i Oslopakke 3, som er veldig viktige for Venstre. Et av de viktige tiltakene er, som representanten nevnte, miljøtunnel E18, for å skåne Asker sentrum, for å skåne Bærum sentrum, for å skåne innbyggerne som bor i nærheten av den sterkt miljøbelastede strekningen. Og så er det ikke sånn, som mange hevder, at det vil føre til masse biler inn mot byen. Det er ikke sånn. Her skal det være kollektivfelt som gjør at kollektivtrafikken vil flyte lettere.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [14:19:21]: Vi hørte i et replikkordskifte som jeg hadde med representanten Kalland, at regjeringspartiene er veldig opptatt av å følge opp lokale forslag. Så vet vi at man i dette forslaget, som er et lokalt forslag for Oslo og Akershus, foreslår en total pakke på 54 milliarder kr, hvorav 12 milliarder kr skal være statlig finansiering. Representanten Kalland fra Senterpartiet kunne ikke utelukke at Senterpartiet ville ha støttet en høyere andel statlig finansiering i Oslopakke 3 hvis det hadde blitt foreslått fra lokalt hold. Synes representanten Tenden og Venstre at politikerne i Oslo og Akershus har vært for beskjedne når det gjelder andelen statlig finansiering som er foreslått i Oslopakke 3?

Borghild Tenden (V) [14:20:16]: Jeg synes at lokalpolitykerne i Oslo og Bærum har vært veldig realistiske med hensyn til hva de mener kan gå gjennom i Stortinget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:20:47]: Hovedstadsområdet står overfor store transport- og miljømessige utfordringer. Det er difor flott at lokale styresmakter har teke dette på alvor og har klart å oppnå ei brei tverrpolitisk semje om at trafikantbetalinga i Oslo og Akershus skal halde fram. På denne bakgrunn er det lokalt vedteke eit forslag til Oslopakke 3, som er ei pakke med bompengefinansierte samferdsletiltak i Oslo og Akershus i perioden 2008–2027. Dei lokale vedtaka legg til grunn at tilta-

ka i pakka skal gjennomførast over ein periode på 20 år, og skal finansierast med trafikantbetaling og statlege midlar. Den økonomiske ramma i det lokale forslaget er på om lag 54 milliardar kr. Oslopakke 3 vil avløse dagens bompengoordning, Oslopakke 1 og Oslopakke 2.

Det er tidlegare lagt til grunn at framlegget av Oslopakke 3 skal skje i to trinn. Med dette første trinnet vert det sikra at ein så tidleg som mogleg i år kan kome i gang med den auka bompenginnteninga. Departementet har gjort alt det har kunna for å tilfredsstille ynsket frå lokalt hald om å få leggje fram denne proposisjonen så tidleg som mogleg. Regjeringa har ikkje teke stilling til nokon prosjektportefølje i Oslopakke 3 ved dette framlegget av trinn 1. I trinn 2 vil den samla utbyggingsplanen for Oslopakke 3 og Regjeringa sitt forslag til økonomisk ramme for pakka verte presentert, m.a. på bakgrunn av det pågåande arbeidet med kvalitetssikring, såkalla KS1. Trinn 2 vil som kjent verte lagt fram i samband med framlegget av NTP for perioden 2010–2019 i desember månad. Jernbanetiltak er ikkje med i det lokale forslaget til Oslopakke 3, men eg meiner at jernbana er ein naturleg del av kollektivsystemet i hovudstadsområdet, og legg difor opp til at jernbana skal inngå som ein del av pakka. Denne skal, som før, finansierast av staten, men er viktig å få med i pakka for å sjå heile transportinfrastrukturen i samanheng.

Eg er glad for at fleirtalet i komiteen er samd med Regjeringa i at det er viktig å kome i gang så tidleg som mogeleg med den auka innkrevjinga, slik at dei gode tiltaka i pakka kan få si finansiering. På bakgrunn av endringa i veglova som Stortinget handsama tidlegare i vinter, inneber dette m.a. at bompengar kan nyttast til driftstiltak for kollektivtrafikk. På vegsida vil eg spesielt trekkje fram rv. 150 Ulvensplitten–Sinsen, som no kan starte opp att. Eg er glad for at Stortinget har prioritert å gi Oslopakke 3 trinn 1 ei rask handsaming.

Innkrevjinga skal skje i eksisterande bomring, og det skal etablerast eit nytt automatisk betalingssnitt i Bærum. Overgangen til automatisk innkrevjing inneber eit langt meir effektivt innkrevjingssystem enn det som me har i dag, noko som igjen gjer det mogeleg å nytte meir av midlane til dei tiltaka pakka er etablert for.

Regjeringa har ikkje ynskt å overprøve dei lokale vedtaka om takstsystemet, sjølv om dette til ein viss grad avvik frå dei generelle takstretninglinene. Takstane vil verte tredobla for tunge køyretøy, og eg ser dei utfordringane som dette kan føre med seg, spesielt for næringstransportane. Eg legg difor opp til at takstane og konsekvensane av dei skal evaluerast.

Med dei nye takstane og det nye betalingssnittet i Bærum vil bompenginnteninga auke med om lag 750 mill. kr pr. år. Frå og med 2009 utgjer dette totalt om lag 1 850 mill. kr pr. år i netto bompenginntekter. Men det vil også verte meirinntekter allereie i år – i storleik om lag 220 mill. kr – som kan nyttast til tiltak innfor pakka. Avhengig av kor raskt ein etter Stortinget sitt vedtak kjem i gang med den auka innkrevjinga, kan dette beløpet verte høgare. Eg vil i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2008 kome tilbake med nærare omtale av bruk av inntektene.

Når det gjeld forvaltninga av bompengemidlane som skal nyttast til driftstiltak for kollektivtrafikk, er staten og lokale styresmakter samde om at Statens vegvesen skal forvalte den samla pengestraumen frå bompengeselskapet. Det er vidare semje om at bruken av driftsmidlane skal styrast på bakgrunn av lokalpolitiske vedtak innfor dei rammene som vert lagde av Stortinget. Det skal etablerast eit enkelt og føreseieleg system for overføring av midlar direkte til Ruter AS. Den overordna styringsmodellen for Oslopakke 3 vert drøfta vidare i samband med arbeidet med trinn 2.

Eg har vidare merka meg at eit stort fleirtal i komiteen viser til klimaforliket, og at transportsektoren er ei viktig kjelde til CO₂-utslepp og difor ein sektor det må kuttast i. Dette er ei haldning eg er glad for at det er så stor tverrpolitisk semje om. Eg er difor samd med fleirtalet i at klimaeffekten for Oslopakke 3 må vurderast i det vidare arbeidet for å sjå om det er behov for justeringar for å betre klimaeffekten av pakka. Det er her viktig å sjå på kombinasjonen av kollektivsatsing og trafikkreduserande tiltak.

Som nemnt vil heilskapen i pakka verte omhandla i trinn 2-framlegget seinare i år. Eg er sjølv sagt klar over den skjøre lokalpolitiske semja om Oslopakke 3 og dei ulike inngangsbillettane som dei ulike partia har hatt for å kunne gå med i samarbeidet. Det er difor heilt naudsynt og naturleg å ha ein nær dialog med lokale styresmakter i det vidare arbeidet med trinn 2. Dette er eit arbeid eg ser fram mot.

Lodve Solholm hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [14:26:11]: De aller fleste spørsmålene i forhold til Oslopakke 3 er jo stilt tidligere i dag, men det gjenstår en liten avklaring av det som går på de siste merknadene som er kommet her rundt klimaforliket i Stortinget. Jeg skal ikke utfordre statsråden på hva Senterpartiet sa under klimaforliket i 1989, nemlig at Senterpartiet ønsket å kutte CO₂-utslippene med 50 pst., og hvorvidt de har lyktes med det, men heller utfordre med hensyn til hva man tror at Oslopakke 3 vil gi av resultater for miljø og klimautslipp. Tror man at tankene rundt restriksjoner på bil og det som nå også kommer fra direktoratet når det gjelder lavutslippssone, vil medføre at man vil redusere utslipp fra trafikken i Oslo?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:27:11]: Fyrst må eg beklage at Senterpartiet dessverre ikkje har fått så stor oppslutnad i folket at me har kunna kutte klimagassutslippa med 50 pst. Tenk om vi kunne gjort det!

Dernest er eg oppteken av at me skal følgje opp det som eit breitt fleirtal i Stortinget er einige om, nemleg at me skal gå gjennom klimaeffektane av pakka og sjølv sagt kome tilbake med vår vurdering av det. Lavutslippssone er eit tiltak som er utprøvt, og som har vist seg å kunne gje effekt på klimautslipp.

Trond Helleland (H) [14:27:55]: Jeg er glad for at vi på de viktigste punktene har funnet fram til en enighet også i Stortinget om trinn 1 i Oslopakke 3, og jeg var også glad for den presiseringen statsråden nå gjorde. I innlegget hennes var det sitater fra proposisjonen, men hun la inn en bisetning når det gjaldt jernbane, der hun sa at denne skal, som før, finansieres av staten – hvis jeg husker noenlunde riktig.

Det høres jo bra ut, men det skal likevel inn i pakka. Og da er spørsmålet: Skal de pengene da, f.eks. til jernbane Oslo–Ski, gå av den potten på 12 milliarder kr som er forutsatt brukt av staten for å finansiere Oslopakke 3? Altså: Betyr dette nå at det å legge jernbanen inn pulveriserer det statlige bidraget til veier bl.a. og kollektivtrafikk i Oslo, eller skal det holdes helt utenfor? Kan statsråden være tydelig på det nå, slik at vi får ro i sjelen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:28:57]: Det er ei glede for statsråden å kunne gje representanten Helleland ro i sjela. Eg kan bekrefte at det vert ikkje noko samansurium av finansiering her. Staten skal finansiere jernbanesatsinga, men årsaka, som eg sa, til at me legg den inn i pakka, er at me då kan sjå heile transportsystemet i samanheng. I eit område med så komplekst transportsystem som i Oslo-regionen er det ein klar fordel for alle partar at me kan evne å sy saman dette på ein god måte. Så det er åleine det som er hensikta, og ikkje triksing og miksing med dei midlane som er tenkte på i pakka.

Borghild Tenden (V) [14:29:45]: Den 8. mars ble statsråden intervjuet av Asker og Bærums Budstikke. Hun ble utfordret på en ny E18. Der sier statsråd Navarsete:

«Men vi får vente på annet trinn av Oslopakke 3. Foreløpig får vi håpe at den kommende bomringen, sammen med et betydelig forbedret kollektivtilbud, løser problemet så det ikke blir nødvendig med noen utvidelse.»

Jeg håper hun er rett sitert. Hvis ikke, får hun korrigere etterpå.

Mitt spørsmål er: Forventer statsråden at folk i vestregionen skal betale en ekstra bomring uten at de får noe igjen i form av en ny E18?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:30:32]: For det fyrste er statsråden ikkje rett sitert. Det eg refererte til, var at ein starta innkrevjinga no, og at eg håpa at det – saman med ei betring av kollektivtilbodet som var knytt ikkje minst til tog, og dei uheldige omstenda me har hatt der, og som me no har gripe tak i – skulle gjere at presset vart mindre i den tida, men eg har ikkje referert til innhaldet i pakka. Det gjer eg av prinsipp ikkje, for eg er ikkje i gang med å vurdere det innhaldet i det heile, og derfor refererer eg heller ikkje til det.

Eg har stor forståing for at dei som skal vera tungt med og finansiere pakka, òg vil ha noko igjen for det. Det er sjølv sagt òg mi haldning i forhold til E18. Slik sett har eg ikkje planar om å torpedere det frå mi side, men det gjeld det same for det som for alle andre prosjekt, eg har ikkje vore inne og teke stilling til samansetjinga på førehand.

Arne Sortevik (FrP) [14:31:34]: Statsråden bekreftet gjennom sitt innlegg at svært mye er uavklart når det gjelder Oslopakke 3. Det som er klart, er at bilistene skal begynne å betale med en gang, og at de skal betale 42 milliarder kr. Det som kan avklares gjennom stortingsvedtak i dag, er at bilistene får sikkerhet for at den statlige parten faktisk stiller opp med sitt bidrag på 12 milliarder kr. Det må gjøres gjennom fullmaktsvedtak, og derfor har jeg igjen tatt med meg den gule boken, som jeg vifter med, og som er full av fullmaktsvedtak. Dette er normal prosedyre i Stortingets behandling av økonomiske saker. Oslopakke 3 er i høyeste grad en sak med store økonomiske konsekvenser.

Jeg spør – og håper på et klart svar: Er det noe til hinder, slik statsråden ser det, for at Stortinget i dag kan fatte et fullmaktsvedtak som gir departementet anledning til å inngå en forpliktende juridisk avtale med Akershus og Oslo?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:32:41]: Ja, eg vil seia det er nokre hinder. For det fyrste er sjølv pakka ikkje ferdig handsama. Me er ikkje ein gong begynt på den handsaminga i departementet. For det andre skal me i desember leggje fram ein nasjonal transportplan. Denne pakka må sjølv sagt inn i Nasjonal transportplan, til liks med alle andre prosjekt rundt om i dette landet. Eg skjønner iallfall godt at folk elles i landet ville føle seg ganske dårleg behandla viss ein gav eitt prosjekt ei heilt spesiell særbehandling. Det finst pakker i dei andre store byane. Det finst andre pakker rundt om som òg gjerne skulle ynskt seg ei slik behandling. Eg ynskjer å likebehandle alle pakkene. Oslopakke 3 skal inn i Nasjonal transportplan. Finansiering skal inn i Nasjonal transportplan.

Arne Sortevik (FrP) [14:33:39]: Jeg takker for svaret, men føler det nødvendig å gjenta spørsmålet.

Jeg registrerer henvisningen til pågående planprosess knyttet til Nasjonal transportplan, men dette er faktisk en stor pakke som går 20 år frem i tid, og hvor bilistene i dag ikke bare inviteres til, men pålegges å begynne sin betaling av sin andel av 42 milliarder kr i inneværende år, 2008.

Selv om man selvfølgelig må se statens bidrag innenfor rammen av de tolv milliardene også knyttet til Nasjonal transportplan, kan det ikke være noe formelt til hinder for at Stortinget gir den garantien allerede i dag, knyttet til at staten på den ene eller annen måte møter sin forpliktelse på 12 milliarder kr i løpet av 20 år. Det er det ene. Det er det politiske. Men det formelle må jo også være fullt mulig, og det vil jeg gjerne at statsråden bekrefter.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:34:43]: Me har eit system i Noreg der me prioriterer samferdsleinvesteringane innafor ei ramme som Regjeringa føreslår i Nasjonal transportplan og Stortinget fastset. Det arbeidet er heller ikkje påbegynt. Nasjonal transportplan er no til høyring i fylkeskommunane. Når det arbeidet er gjort, skal Regjeringa sjå på både Oslopakke 3 og alle andre prosjekt. Ikkje minst skal Regjeringa fastsetje ei ramme som me skal prioritere innafor. På bakgrunn av det er det uaktuelt

for statsråden å gje ei slik fullmakt i dag. Saka er rett og slett ikkje handsama godt nok til at ein kan gjere det. Me har altså ei halvferdig sak. Me har trinn 1, som er ferdig handsama, og som Stortinget gjer seg ferdig med si handsaming av i dag. Men trinn 2 er langt ifrå ferdig handsama, og alle element som skal inn der, er ikkje klarerte. Dei prioritertingane kjem me med i desember.

Presidenten: Replikskordskiftet er over.

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

Morten Høglund (FrP) [14:36:06]: I et svar til representanten Arne Sortevik sa statsråden at av hensyn til resten av landet, som kanskje ville føle seg dårlig behandlet, kunne man ikke nå gå inn og ha en type spesiell behandling av Oslo-regionen. Jeg kommer fra en region, Asker og Bærum, og har relativt god erfaring derfra. Men vi føler at vi er blitt relativt dårlig behandlet i mange år når det gjelder samferdsel. De utfordringene vi har med veisituasjonen, har vært en gjenganger i årevis, først og fremst når det gjelder E18. Jeg vil si det slik at det er en betydelig grad av utmattelse som eksisterer hos både befolkning og politikere i de to kommunene.

Representanten Sortevik har snakket om at kommuner og fylker har blitt presset inn i en situasjon. Når man har utmattet noen lenge nok, kan man også få til løsninger som kan se gode ut for staten ved en form for utpressing.

I årevis har vi blitt lovet handling, men lite eller ingenting har skjedd. Utfordringen nå, for ikke å dvele for lenge ved historien, blir jo om det er grunn til større optimisme. Jeg er usikker, særlig når vi vet at flere av de partier som jo danner flertallet for denne pakken, i utgangspunktet er både skeptiske og endog motstandere av ny E18. Med den erfaring vi har, er det grunn til å være betydelig skeptisk til om det er vilje til å satse de midler som det er signalisert skal komme fra staten. I tillegg velger flertallet å gi seg selv en fluktrute ved å si at man skal ha en klimavurdering av hele oslopakken. Statens Vegvesen sier jo allerede at det innebærer en høyere kollektivandel og færre større veiprojekter. Ny E18 er vel av de største veiprojekter som ligger i Oslopakke 3. Så sett fra min side er det en betydelig redsel for at her vil noe skje.

Noen av oss har trodd at vi har vært med på å finansiere ny E18 i i hvert fall nesten 20 år når vi har betalt i eksisterende bomring. Det eneste som synes sikkert, er at bilistene i Asker, Bærum, Oslo og Akershus kommer til å fortsette å betale bompenger. Om vi får noe som helst igjen på veisiden, er jeg spent på – jeg er spent på om flertallet klarer å innfri det løftet.

Vidar Bjørnstad (A) [14:39:21]: Som representant fra Bærum, Akershus og hovedstadsregionen gleder jeg meg over framlegget fra Regjeringen og innstillingen fra komiteen. Det har vært en lang vei, men nå har vi tatt første steg i Stortinget for realisering av Oslopakke 3. Det er det største helhetlige og samordnede prosjektet for et forbedret transportsystem for hovedstadsregionen, men med nasjonal betydning, hvor ny og miljøvenn-

lig E18 i vestkorridoren utgjør det største enkeltprosjektet.

Jeg vil gi ros til lokale folkevalgte myndigheter i Akershus og Oslo som har lagt grunnlaget for Oslopakke 3. Jeg vil også understreke at Oslopakke 3 er en helhet, et kompromiss, både i prosjektportefølje og finansiering.

Det er nødvendig at trafikantbetaling iverksettes raskest mulig i både Oslo-ringen og det nye snittet på grensen mellom Bærum og Oslo for at finansiering skal sikres til allerede igangsatte prosjekter på vei- og kollektivområdet, f.eks. E16 Vøyen–Bjørnum og ny Kolsåsbane, og at bompenger skal kunne brukes til drift av bedret kollektivtilbud. Midlene må brukes i tråd med forutsetningene i Oslopakke 3, som også departementet understreker.

Jeg er sikker på at statsråden ser de store muligheter som trafikantbetalingen gir, og det ansvar lokale folkevalgte med bred tverrpolitisk enighet har tatt for å bedre transportsystemet i hovedstadsregionen, og at Regjeringen derfor vil følge hovedlinjene i Oslopakke 3. Jeg forutsetter at justeringer skjer i samråd og enighet med lokale myndigheter og partene i avtalen. En viktig forutsetning er også at Regjeringen følger opp de statlige bidragene i Nasjonal transportplan og kommende budsjett.

Jeg støtter komiteen i at Regjeringen ved framlegg av fase 2 for Oslopakke 3 til høsten vil vurdere mulighetene for en forskutteringsordning for raskere realisering og for å sikre rasjonell framdrift i de store, tunge prosjektene som f.eks. ny E18.

Regjeringens selvstendige ansvar for oppfølging og finansiering av jernbaneinvesteringer, f.eks. dobbeltsporet, er også nødvendig for et totalt bedret transportsystem.

Jeg ser at Fremskrittspartiet også i denne saken har stilt seg helt på sidelinjen, til tross for en modig innsats fra Oslo Fremskrittsparti. Men det får bli en parentes i dag, med den øvrige tverrpolitiske enigheten i saken. Men jeg forstod av representanten Høglund at de var så utslitt at de ikke stod hele løpet ut.

Det er mange som mener at kompromiss er et honnørord og undervurdert som redskap for gode politiske løsninger. Jeg er enig, og saken her i dag er en ny bekreftelse på det.

Ib Thomsen (FrP) [14:42:22]: Fremskrittspartiet frykter at bilistene i Oslo og Akershus må betale meste parten av veiinvesteringene i regionen de neste 20 årene, med skyhøye bomavgifter. Jeg frykter at staten vil svikte i innhold i Oslopakke 3, noe som kan gi mindre veibygging, mindre kollektivsatsing og økte priser i bomringen.

Det har vært mye støy og uro rundt norgeshistoriens største veisatsing de siste månedene. Man skulle tro at uro, støy og misnøye har Regjeringen nok av. Vil Regjeringen innfri sine forpliktelser i Oslopakke 3, og dermed bidra med de 12 milliarder kr av oslopakkens pris på hele 54 milliarder kr? Et enkelt ja fra statsråden hadde vært på sin plass her i dag. Vi hørte i en tidligere sak i dag, om hovedstadsmeldingen, at representanten Rolf Reikvam nærmest garanterte pengene, men jeg frykter at det ikke er nok i denne saken.

Når statsråden ikke vil bekrefte statens forpliktelser,

skaper hun en usikkerhet om hele Oslopakke 3. Men ikke minst fyrer statsråden opp under ren spekulasjon. Det ene er at bilistene vil måtte betale mye mer i bomringen enn det som var meningen. Det andre er at Regjeringen nå vil sende regningen for svært mangelfullt vedlikehold av jernbane over flere tiår, og for framtidig utbygging av jernbane, til bilistene i Oslo og Akershus.

Oslopakke 3 er bygd på en meget skjør politisk enighet mellom politikere i Oslo og Akershus. Fremskrittspartiet i Akershus stemte mot at Oslopakke 3 skulle finansieres av bompenger. Jeg ser for meg at den rød-grønne regjeringen vil få nok en krevende utfordring hvis denne skjøre enigheten skulle ryke.

Storingsrepresentant Sverre Myrli uttalte seg til Romerikes Blad og bad Høyre stå sammen med Arbeiderpartiet om å sørge for at Regjeringen ikke svikter Oslopakke 3. Han ville være vaktbikkje, som han uttrykte det. Det kan ikke tolkes annerledes enn at representanten Myrli heller ikke har tiltro til statsråden når det gjelder garanti på 12 milliarder kr.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [14:45:06]: Når Oslopakke 3 nå avløser Oslopakkene 1 og 2, skjer det også i en viktig erkjennelse av at det i denne regionen må tas kraftige grep for å styrke kollektivtrafikken på bekostning av privatbilene. Det vil være hovedstadsregionens viktigste bidrag til å realisere klimaforlikets mål om utslippsreduksjoner.

Å observere alle bilene hvor sjåførene sitter alene morgenen og kveld i kø på hovedveiene våre, kan være sannhetsbevis godt nok for at noe må gjøres. Det kan framføres gode argumenter om at bompengene er en usosial skatt for småbarnsforeldre som er avhengige av bilen for å kunne kombinere levering i barnehage med jobben. Den som observerer, vil se at det nok er langt flere av min kategori i den bilkøen – når det gjelder både alder og kjønn – enn det er småbarnsforeldre.

Noe må gjøres, og jeg registrerer med tilfredshet at et bredt flertall i innstillingen sier seg glad for at vi gjennom dagens behandling i Stortinget får på plass vedtak som gjør at bompengeringen i Oslo-regionen om kort tid går over i en ny fase.

Det er viktig å merke seg at også innbyggerne i Oslo og Akershus stiller seg bak Oslopakke 3. Folk flest skjønner sammenhengen mellom trafikkork og miljøforringelse og nødvendigheten av å satse på kollektivtrafikk.

Fremskrittspartiet er ikke partiet for «folk flest» i denne saken – i hvert fall ikke her på Stortinget. Lokalt er det også i det partiet en større forståelse for at noe må gjøres.

Vi har fått på plass lovendringen som gir oss rom for å bruke bompengene til kollektivtrafikk. Vi vil gjennom dagens behandling få på plass vedtak om oppstart av ny bompengene og nytt bomsnitt i Bærum. Så må vi vente på Nasjonal transportplan før vi får vedtak om statlige transportinvesteringer i Oslo og Akershus de neste ti årene. Vi vil få en ny sak om Oslopakke 3-prosjektene, spesielt de som gjelder de store investeringene på veisektoren.

Alt avgjøres ikke i dag. Enkelte varsler nærmest om kaos om ikke alle forutsetninger fra Oslo og Akershus

garanteres oppfylt. Jeg forstår for så vidt at man er redd for de skjøre kompromissene, men jeg vil også advare litt mot å bygge opp under en slik alt-eller-ingenting-trussel. Vi vet at det ligger skjøre kompromisser til grunn for flertallet bak pakken i Oslo og Akershus, men verken vi her på Stortinget, fylkespolitikere eller kommunepolitikere vet alt om kostnader ved og konsekvenser av de prosjektene som er lagt inn i pakken. Det er det man nå arbeider med.

Et bredt flertall ber i innstillingen om at klimaeffektene av Oslopakke 3 vurderes nærmere i det videre arbeid. Det er jeg glad for. Vi tåler rett og slett ikke en miljøpakke til 53 milliarder kr som ikke har en forutsatt miljøeffekt.

Akershus har i sine prioriteringer lagt til grunn at 57 pst. av de inntektene de får fra pakken, skal brukes til kollektivtiltak. 43 pst. skal brukes til vei. Oslo har en mindre satsing på kollektivtiltak. Jeg synes det er vel verdt å se på om dette er det optimale – vi har tid til å vente på fase 2.

Marianne Marthinsen (A) [14:48:36]: Jeg synes det er all grunn til å gi ros for den viktige tverrpolitiske jobben som er gjort i Oslo og Akershus når det gjelder Oslopakke 3.

Over 50 pst. av Oslos klimagassutslipp kommer fra veitrafikken. Det er åpenbart at vi må fokusere mest på å redusere utslippene fra biler hvis vi skal få gjort noe av betydning med klimagassutslippene i vår region.

Jeg er glad for at Oslo og Akershus går i front når det gjelder å ta i bruk bompenger for å finansiere drift av kollektivtrafikk. 25 pst. av bompengene skal brukes til drift og vedlikehold, og til investeringer i kollektivtiltak. Det vil bety et formidabelt løft. Det er enormt viktig at vi nå får trinn 1 på plass, slik at man kan begynne å overføre midler til drift av kollektivtrafikk.

Jeg synes det er flott at alle partier i transport- og kommunikasjonskomiteen – unntatt Fremskrittspartiet – trekker fram klimaforliket. Det viser at bevisstheten om transportsektorens bidrag til klimaproblemet er høy. Det er flott for oss i energi- og miljøkomiteen å ha transport- og kommunikasjonskomiteen med på laget i kampen for å få klimagassutslippene ned.

Det er bra at klimaeffekten av Oslopakke 3 skal vurderes. De utfordringene som vi står overfor på klimasiden, krever at den ene hånden vet hva den andre gjør. Kunnskap om klimaeffekten av et så stort samferdselsprosjekt er helt nødvendig. Om klimaeffekten av Oslopakke 3 er negativ, må det justeres til. Og det er åpenbart at det må skje i tett samarbeid med de lokale politikere, om det skulle være aktuelt.

Så må jeg si noen ord om Fremskrittspartiet. Det blir rett og slett litt spesielt å sitte i salen i dag og høre at byråd Peter N. Myhre nærmest har blitt tvunget til å være med på Oslopakke 3. Når man hører på noen av fremskrittspartirepresentantene, kan man nærmest få inntrykk av at her har Myhre sittet bastet og bundet i stolen og med påholdt penn skrevet under på denne enigheten. Men jeg observerte under valgkampen i Oslo i fjor høst den samme Myhre i en rekke sammenhenger, hvor han dro fra den ene

debatten til den andre og skrøt oslopakken og enigheten opp i skyene. Selv om dette er vondt å svelge for Myhres partikolleger her på Stortinget – det har vi tydelig sett demonstrert i dag – mener jeg at det får være grenser for dobbeltmoral og for forsøk på å ri flere hester på én gang.

Henning Skumsvoll (FrP) [14:51:31]: Stortinget behandler i dag St.prp. nr. 40. Denne omhandler forslag om å innføre en ny bompenggeordning for Oslo-området, Oslopakke 3.

Trafikksituasjonen rundt flere av de store byene i Norge er prekær. Biltettheten er stor, og veikapasiteten er sprengt. Kollektivtilbudet i og rundt byene er ikke oppgradert slik at det avlaster biltrafikken i vesentlig grad.

Årsakene til de store trafikkproblemene er en klar mangel hos dagens regjering, men også hos tidligere regjeringer: Det er ikke blitt bevilget nok midler over statsbudsjettene til å bygge veisystemer med nødvendig kapasitet til å kunne ta seg av dagens trafikk. De samme mangler gjelder også for tog og bane.

Den rød-grønne regjering vil finansiere Oslopakke 3 med 42 milliarder kr fra bompenggeinnkreving og bare 12 milliarder kr fra staten.

Finansiering, planlegging og bygging av hovedveier er en statlig oppgave. Med dagens avgifter betaler bilistene årlig 60 milliarder kr, hvorav bare en fjerdedel blir brukt til veiformål.

Fremskrittspartiet er og har alltid vært imot å finansiere veiprojekter med bompenger, så også når det gjelder dagens sak med innkreving av bompenger til finansiering av Oslopakke 3.

I mitt hjemfylke, Vest-Agder, har vi hatt flere bompengeprojekter. Mest kjent er de to OPS-prosjektene Listerpakken og ny firefeltsvei mellom Grimstad og Kristiansand. Hovedkomponenten i Listerpakken var en ny og kortere trasé av E39, mens hele pakken bestod av ni delprosjekter. Det mangler 290 mill. kr på å ferdigstille de resterende prosjekter. Kostnadssprekken skyldes dårlig fjell og økte utbyggingskostnader. Ekstrakostnader på til sammen 290 mill. kr er ikke unormalt. Det unormale er imidlertid at staten nekter å betale ekstrakostnadene. Kommunene i Listerregionen samt Vest-Agder Fylkeskommune har blitt presset til å dekke ekstrakostnadene dersom Listerpakken skal fullføres. Fylkeskommunen tar 60 mill. kr fra andre sårt trengende riksveiprojekter i Vest-Agder, mens regningen på de resterende 230 mill. kr sendes til bilistene. Bompengeperioden økes fra 15 til 19 år, og prisen pr. kjøretøy økes med 25 pst.

Når staten har over 2 000 milliarder kr på bok, er bompenggeinnkreving til samferdsel helt unødvendig. Fremskrittspartiet vil, som tidligere, arbeide for å avskaffe bompengefinansieringen og går derfor imot Regjeringens forslag i denne saken.

Sverre Myrli (A) [14:54:28]: Oslo og Akershus opplevde en kraftig vekst i befolkningen etter krigen, og dermed også en kraftig vekst i trafikken. På 1980-tallet gikk det ikke lenger: Biltrafikken stod bom stille – over Vålerenga, i Bygdøy allé og flere andre steder. Politikerne i

Oslo og Akershus måtte ta noen grep og noen upopulære avgjørelser. Vi fikk oslopakken, basert på den såkalte Fjellinjen. Bilistene skulle betale og staten skulle betale for vegutbygging i Oslo og Akershus. Oslopakke 1, som vi nå sier, har vært en suksess.

På 1990-tallet kom Oslopakke 2, som medførte betydelige investeringer i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus – et nytt spleiselag. Oslopakke 1 og Oslopakke 2 har vært avgjørende for å finne gode transportløsninger i hovedstadsregionen. Men det holder ikke. Skal vi nå finne gode transportløsninger, må vi gjøre noe fundamentalt med kollektivtrafikken. Derfor er det historisk at vi nå kan bruke bompenger til drift av kollektivtrafikken. Og la meg understreke: Denne finansieringen skal komme i tillegg til det Oslo, Akershus og staten bruker på kollektivtrafikk i hovedstadsregionen i dag. Allerede i år vil kollektivtrafikken få tilført betydelige midler. Kollektivtilbudet i Oslo og Akershus vil bli vesentlig forbedret og utbygd. Men det er ikke enten veg eller kollektivtrafikk – begge deler må til. Det er det som er så unikt med Oslopakke 3. Oslopakke 3 vil medføre at vi får løst også viktige og helt nødvendige vegprosjekter.

For min egen del vil jeg nevne rv. 22 mellom Fetsund og Lillestrøm, der trafikken står pal morgen og ettermiddag, og jeg vil nevne rv. 4 i Nittedal. Rv. 22 er forbindelsen mellom østre deler av Romerike og deler av Østfold til Lillestrøm og Oslo. Rv. 4 er en viktig forbindelsesåre mellom Oppland og Nittedal inn til hovedstaden. Med Oslopakke 3 får vi endelig gjort noe med rv. 22 og rv. 4. Det er på tide.

Så vil jeg til slutt si til representanten Thomsen: Det er ingen grunn til å spekulere i om staten ikke skal oppfylle sine forpliktelser til Oslopakke 3. Alle partier i Oslo er enige om Oslopakke 3. Alle partier i Akershus, bortsett fra Fremskrittspartiet, og alle partier på Stortinget, bortsett fra Fremskrittspartiet, er enige om Oslopakke 3. Dersom det representanten Thomsens frykter, skulle bli en realitet, at staten ikke stiller opp når det gjelder Oslopakke 3, så måtte jo velgerne ved neste valg gi Fremskrittspartiet reint flertall i denne forsamlingen. Det er jeg ganske sikker på at det norske folk ikke gjør.

Marit Nybakk (A) [14:57:46]: Jeg vil først slutte meg til alt det som Sverre Myrli sa helt til slutt.

Store deler av Oslos transportutfordringer og -planer når det gjelder samferdselsløsninger, er inkludert nettopp i Oslopakke 3. Den historiske satsingen på kollektivtransport betyr bedre regularitet, bedre frekvens og smidighet, noe som igjen betyr bedre tilbud til alle som skal på jobb, som skal levere barn i barnehage, eller som skal hjem fra teater, kino eller hvor de nå har vært.

Oslopakke 3 er også viktig som et miljø- og klimatiltak. Derfor er det viktig at klimaeffekten av Oslopakke 3 ses på i det videre arbeidet, slik komiteflertallet understreker. Vi har nylig fått et klimaforlik, vedtatt i Stortinget. Der er betydningen av økt kollektivsatsing og trafikkreduserende tiltak i byområdene slått fast.

Så er det viktig at vi slutter opp om Oslopakke 3. Det er grunn til å gi ros for det tverrpolitiske forliket som

politikerne i Oslo og Akershus har forhandlet fram. Det har Rune Gerhardsen karakterisert som robust, i hvert fall lokalt sett. Da er det viktig at vi også sikrer at det blir robust.

Jeg vil også gi ros til saksordføreren for en veldig god innstilling og for en rask behandling i transport- og kommunikasjonskomiteen.

Et prosjekt som ligger i Oslopakke 3, er – eller kan karakteriseres som – et rent miljøprosjekt. Det dreier seg om et miljølokk over eller en miljøtunnel under dagens E6 fra Alnabru til Karihaugen, altså gjennom Groruddalen. Dette dreier seg faktisk om livskvalitet for 130 000 mennesker i det mest folkerike dalføret i Norge. Jeg vil fra Stortingets talerstol i dag be statsråden om å sikre at man får en utredning i Statens vegvesen om akkurat dette prosjektet.

Til slutt: Det er slik at jernbane ikke er inkludert i Oslopakke 3. Når vi skal ha en ny rullering av Nasjonal transportplan, er det viktig å se på nærtrafikken i Oslo-regionen, og særlig gjelder det dobbeltspor Oslo–Ski og de forbedringer som det vil bety for alle som skal på jobb, enten det er fra Søndre Nordstrand eller det er fra Østfold, lenger ut. Det kan jo være verdt å nevne at Holmlia stasjon i dag faktisk er landets mest trafikkerte jernbanestasjon – det er verken Oslo S eller for den saks skyld Trondheim og Bergen, men det er lille Holmlia stasjon i Søndre Nordstrand bydel.

La meg helt til slutt få si at aldri har jeg sett et parti som har satt seg så til de grader på sidelinjen som Fremskrittspartiet har gjort i denne debatten og i denne saken.

Bård Hoksrud (FrP) [15:01:09]: Ikke bare har stortingsflertallet vellet brorparten av statens veiinvesteringer over på bilistene, man er også i full gang med å bompengefinansiere kollektivtrafikken i dette landet. Og kronen på verket er nå den tuklingen med innholdet i Oslopakke 3 som flertallet varsler – av hensyn til eget klimaforlik.

Det er tydeligvis ikke nok for styringskåte politikere at bilistene, som skal betale over 40 av 54 milliarder kr, bare i begrenset grad skal få vei for disse pengene. Nei, i rusen som ethvert tiltak med relasjonen «klima» for tiden gir, anvises en symbolsk endring av Oslopakke 3 i til en såkalt mer klimavennlig retning. Dette er det reneste tøv og bekrefter bare flertallets ønske om å bygge enda mindre vei, til tross for stadig flere nye og kreative påtvungne skatter og avgifter i klimaets tegn.

Jeg konstaterer at nå, ved selve behandlingen av Oslopakke 3, er et samlet flertall villig til å overkjøre den ellers så høyt besungne lokale enigheten som i det hele tatt har gjort pakken mulig. Dette er verdt å merke seg også utenfor denne sal.

Utredningen fra Statens vegvesen fastslår at veiprising har begrenset effekt på utslipp av klimagasser, og endringen i biltrafikken med endret konsept – mindre til vei og mer til kollektivtiltak for bilistenes bompenger – er helt marginal, fortsatt ifølge utredningen fra Statens vegvesen.

Det er på sin plass å minne om SINTEFs rapport fra i fjor, som viser til massive utslippsreduksjoner og til kraftig forbedret framkommelighet ved utbygging av veisyste-

mene – også inn mot storbyer, men selvsagt supplert med kollektivtiltak om ikke biltrafikken skal overta helt.

Fremskrittspartiet har foreslått et statlig investeringsprogram for dette samferdselsprosjektet av stor nasjonal betydning, som Oslopakke 3 i realiteten er. Vi har sågar løftet blikket og sett hele intercity-triangelet mellom Skien, Halden og Hamar/Lillehammer under ett og foreslått en samferdselspakke for Østlandet hvor Oslopakke 3 inngår i en helhetlig nasjonal samferdselsatsing. Dette omfatter effektive, sikre og miljøvennlige firefeltsveier, ringveiløsninger utenom byene og selvfølgelig dobbeltsporet jernbane hele veien. Den statlige finansieringen handler kun om å omplassere litt mer av vår finansielle formue i utlandet til realinvesteringer i verdiskaping i eget land. Ikke én krone skal hentes inn i bompenger, det er ikke nødvendig.

Men Fremskrittspartiet er mer opptatt av å investere i funksjonelle og lønnsomme samferdselsprosjekter enn av å lansere stadig nye måter å tyne enda mer skatter og avgifter ut av innbyggerne på.

Presidenten: Presidenten er av den meininga at ordet «tøv» ikkje er eit parlamentarisk uttrykk – berre for å ha sagt det.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [15:03:57]: Undertegnede synes at representantens påpekninger her var veldig bra.

La meg begynne dette innlegget med å komme med en sterk beklagelse. Jeg beklager på vegne av innbyggerne i Akershus at de lokale politikere i Akershus har vært så beskjedne som de har vært.

Vi har i løpet av denne debatten flere ganger fått høre fra bl.a. statsråden og fra en del representanter at det er viktig å støtte opp om lokale prosjekter. I et replikkordskifte fikk vi sågar høre at det ikke var utenkelig at Regjeringen ville ha støttet en høyere statlig andel av finansieringen av Oslopakke 3 hvis det hadde blitt foreslått fra lokalt hold. Jeg tror vi alle kan være enige om at det har vært en betydelig beskjedenhet i forslaget fra lokalt hold i Oslo og Akershus. Det er bare Akershus Fremskrittsparti og Fremskrittspartiets stortingsgruppe som har vært våkne i denne saken. Og det er enkelte som har prøvd å få det til å virke som om Fremskrittspartiet er imot Oslopakke 3. Nei, vi er ikke imot Oslopakke 3. Vi har kommet med en egen løsning til finansiering, hvor staten tar det ansvaret som man har når det gjelder å skaffe landet en fungerende infrastruktur.

Man kan jo stille det neste spørsmålet: Når staten altså løper fra ansvaret sitt når det gjelder investeringer i vei og kollektivtrafikk, og overlater det til innbyggerne, hva er det neste? Øker man da egenandelene i helsevesenet, tar man mer i foreldrebetaling i skolen, osv., osv.? Her kan man tenke seg mange løsninger.

Men det jeg synes har vært mest bekymringsfullt i denne debatten, er at jeg tror at vi kommer til å få veiprising rundt Oslo. Det har nå kommet så mange signaler fra representanter fra regjeringspartiene og fra enkelte opposisjonspartier at det er meget sannsynlig at dette kommer til

å komme i løpet av forholdsvis kort tid. Det er ikke sikkert at Regjeringen kommer til å foreslå dette i forbindelse med Oslopakke 3, men i forbindelse med klimaforlik osv. kommer det til å komme forslag om en økning av satsene i bomringen rundt Oslo. Senterpartiet ønsker dette, Arbeiderpartiet ønsker dette, Venstre har vært oppe og sagt at de er positive til veiprising, SV er det – en rekke representanter har ikke utelukket dette. Vi vet at Statens vegvesen er for. Jeg vet at det er store sjanser for at byråkratiet også i Samferdselsdepartementet er for en slik løsning, og jeg er redd for hva slags råd statsråden kommer til å få når dette kommer på hennes bord.

Carl I. Hagen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

André Oktay Dahl (H) [15:07:28]: Det har vært en forholdsvis forutsigbar debatt med et ganske stort innslag av forpostfekting, ikke minst gjelder det den mulige blandingen mellom Oslopakke 3 og jernbaneinvesteringer som ikke er en del av det lokale forliket, selv om statlige midler til bygging av nytt dobbeltspor Oslo–Ski er en forutsetning for at forliket i det hele tatt foreligger.

Representanten Langeland hadde helt rett i det han sa tidligere i debatten: Dette forliket er så langt et godt håndverk. Men hvor nyttig det vil bli, får vi se til høsten. Det er i hvilken grad finansiering og tiltak henger sammen, som avgjør hvorvidt det er i pakt med hva Høyre hele tiden har forutsatt som avtalepart, nemlig at rushtidsavgift ikke er en del av det bildet.

Når det gjelder klimautfordringene, er det grunn til å peke på at Akershus fylkeskommune, helt uavhengig av denne regjeringen, har lagt opp til en storstilt miljøoffensiv under ledelse av Høyres fylkesordfører Jegstad, mens Oslo under tilsvarende ledelse med støtte av Fremskrittspartiet ved tidligere anledninger fortjent nok har blitt utpekt som miljøby.

Som tidligere fylkestingspolitiker i Akershus har jeg ikke spesielt god erfaring med staten og NSB, på tross av at man er en av NSBs største kunder. Jeg håper derfor at representanten Langelands antydningvisse opposisjon mot forliket, som rushtidsavgift vil være, ikke er et signal om at den forpliktende dialogen alle andre, med unntak av Fremskrittspartiet, ser ut til å være enige om, ikke blir en dialog, men et diktat – eller at det blir en parentes slik representanten Kalland gjorde det til i sitt innlegg, men raskt korrigerende etterpå.

Representanten Helleland fra Høyre har fått ro i sjelen ved at statsråden klart forvissnet oss om at det ikke skal skje en sammenblanding av Oslopakke 3-midler og statlige midler til jernbane. Skal en skarve fylkesleder fra Akershus Høyre ikke bare få ro, men også nattesøvn, har statsråden all mulig foranledning til å legge inn igjen de 2,3 milliarder kr som er i underdekning i etatenes forslag til Norsk transportplan.

For øvrig håper jeg at prosessen med Oslopakke 3 blir omvendt proporsjonal med den erfaringen en har med oppfølginger til filmer, hvor nummer to og tre sjelden blir like bra som nummer én. Når det gjelder gjennomføringen av

oslopakkene, er jeg enig med representanten Myrli i at det har vært viktig, men jeg har et håp om at alle gode ting er tre, og at Oslopakke 3 blir enda bedre enn Oslopakke 1 og 2. Det skal ikke altfor mye til.

Når det gjelder beskjedenhet, og at representanter fra Fremskrittspartiet beklager enkeltes beskjedenhet i fylkestinget i Akershus og i Oslo kommune, tror jeg dessverre at i denne saken er beskjedenhet en dyd.

Torstein Rudihagen (A) [15:10:30]: Det som skiller Framstegspartiet fra dei andre partia i denne saka, som i nær sagt alle andre bompengesaker, er at Framstegspartiet har ei Sareptas krukke å ause av. Her skal dei bruke 54 milliarder kr, og slik er det i alle andre samanhenger. Måtte det aldri skje at det norske folk får oppleve at Framstegspartiet kjem i posisjon til å setje landets økonomi aldeles over styr.

Det som er viktig her no, er at det blir teke eit fyrste steg i ei stor og viktig satsing for å løyse transportutfordringa i Oslo-regionen. Særleg viktig er det at ein får ei kollektivsatsing, og avgjerande her er nettopp det stortingsvedtaket der vi endra lova slik at ein no kan bruke bompengar til investering i kollektivtransport. Eg opplever at det er nokså stor vilje til å akseptere bompengebetaling, all den tid ein ser eit resultat av det, bl.a. i form av ei betre kollektivløsning. Det merkar òg transportbrukarane, Lastebileierforeningen med fleire, for det blir opna for at det blir langt betre framkomelegheit for dei òg på vegen.

Men mykje av den debatten som har vore her i dag, tilhøyre eigentleg fase to. Framstegspartiet går langt inn i den debatten som nødvendigvis tilhøyre neste fase. Regjeringa er òg i proposisjonen veldig open om at det er svært ulik status på dei ulike prosjekta som ligg her og at det er ein del uvisse omkring det. Derfor må sjølve pakka bli behandla seinare og sjåast i samanheng med NTP. Vi må kome attende til dei endelege statlege rammene og mange av dei andre forholda som Framstegspartiet kritiserer proposisjonen for.

Elles er eg aldeles einig i den merknaden som Kristeleg Folkeparti, Høgre og Venstre har i fellesskap, om at Oslo–Ski er eit viktig prosjekt som det hastar med å få gjennomført, nær sagt uavhengig av ei oslopakke. I så måte meiner eg at ein fortast mogleg burde få bygd ut dobbeltspor på heile triangelet Oslo–Halden–Ski og mot Lillehammer. Det ville ha vore ein god start på ein eventuell framtidig høgastigheitsbane. Da har vi staka ut kursen i så måte.

Eg synest samferdselsministeren fortener ros for måten ho har behandla denne saka på og fått ho fort fram for Stortinget på. No kjem ein i gang med bl.a. overføring til drift og kollektivtransport langt tidlegare enn om ein skulle ha behandla pakka samtidig.

Det er gitt klårt uttrykk for at ein vil ha respekt for dei lokale føresetnadene og vedtaka her. I så måte har eg lyst til å kommentere det som har blitt sagt om klimaforliket. Det er sjølv sagt slik at det har blitt mykje meir fokusering på konsekvensane av biltrafikken for klimaet etter at forliket om oslopakka kom i mål. Då er det ikkje unaturleg at ein går gjennom dette og even-

tuelt i fellesskap justerer ting som kan bli bedre undervegs.

Arne Sortevik (FrP) [15:13:47]: Jeg håper inderlig at representanten Rudihagen tar feil, og jeg håper inderlig at Fremskrittspartiet får skikkelig styring på bl.a. samferdselspolitikken etter valget i 2009.

Vi er for mesteparten av Oslopakke 3, vi er for 80 pst., det gjelder investeringene både på veisiden og på kollektivsiden. Fremskrittspartiet har en annen finansieringsform. Vi foreslår et statlig prosjekt, med statlig fullfinansiert prosjektfinansiering. Da er det også naturlig å minne om at foregående taler, representanten Rudihagen, utenfor denne bygning og utenfor denne salen ofte har vært opptatt av å få på plass en prosjektfinansiering som kan gjøre det mulig å bygge mer fortere. Det er nettopp resepten til Fremskrittspartiet i denne saken, og vi har også flere andre finansielle verktøy som gjør det mulig å forsterke og forsterke utbygging av norsk infrastruktur, av norsk transportnettverk.

Statsråden sa i sitt innlegg og i sin replikkveksling at denne saken ikke er ferdigbehandlet. Men det vi behandler i dag, er finansieringsrammene. Det som blir ferdigbehandlet når vi i dag behandler finansieringsrammene, er at bilistene skal betale. De får vite at de nå skal begynne å betale, og de får vite hvor mye de skal betale. Det de ikke får vite, er at de kan være helt sikre på at staten skal betale, og når staten skal betale sine 12 milliarder kr. Og hvis man er så inderlig sikker på at denne statlige forpliktelsen i dette prosjektet vil bli oppfylt til punkt og prikke, skulle det ikke være noe til hinder for at man faktisk da sikrer det med en garanti. Derfor har vi justert vårt forslag nr. 4. Jeg gjentar det: Derfor har vi justert vårt forslag nr. 4 – til det som er omdelt i salen i dag – slik at Stortinget faktisk da gir en fullmakt til en statsråd som åpenbart da ikke vil ha en slik fullmakt. Men Stortinget kan like fullt gi statsråden en slik fullmakt. Det er nettopp for å kunne inngå en garanti med de to andre partnerne i denne store pakken, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, som sikrer at statens andel på 12 milliarder kr kommer på plass. Fremskrittspartiet vil også foreslå at den forskuddsbetales, og at den betales gjennom en tiårsperiode.

Det gir meg til slutt anledning til å minne om følgende: Vel er det slik at dette er en 20-årspakke, og at den har en ramme på 54 milliarder kr. Men vi må jo aldeles ikke fortape oss i det beløpet, vi må dele på 20. Vi snakker altså om en årlig statlig investering på 2,7 milliarder kr. Men slik oljepengene renner inn i kassen, skulle det ikke være noen problemer med å møte det gjennom statlig prosjektfinansiering, slik vi gjorde på hovedflyplassen og på Gardermobanen.

Per Sandberg (FrP) [15:17:08]: Det er noe forunderlig med denne debatten. Jeg registrerer at samtlige partier som nå vil tyne bilistene for nye over 40 milliarder kr, velger å ha en innfallsvinkel i debatten som går på å kritisere Fremskrittspartiet. Man skulle jo ikke bry seg om Fremskrittspartiet, man har jo et voldsomt flertall bak seg! Vi kan jo ikke påvirke det flertallet som står bak innstillin-

gen her, de har makten i begge endene. Alle partier unntatt Fremskrittspartiet har makten. De har valgt å springe raskest mulig bort fra statens ansvar, som er nedfelt i lovverk. Det samme flertallet i dag som tidligere har valgt å vedta nye lover for å slå i hjel gamle, eksisterende lover som presiserer at staten har ansvaret.

For meg som kommer fra en liten bygd i Trøndelag, betyr det direkte uansvarlighet. For meg som kommer fra en liten bygd i Nord-Trøndelag, betyr det umoral når det øverste politiske nivået i Norge, lovgiverne, vedtar nye lover for å slå i hjel gamle lover som slår fast at staten har ansvaret. Det er det dreier seg om. Men ikke kritiser Fremskrittspartiet for det da!

Representanten Rudihagen presterer til og med å kritisere Fremskrittspartiet fordi vi diskuterer mer enn det som går på finansieringen. Hva skal man forvente, når proposisjonen sier at vi nå skal vedta den nye bompengereordningen som er basert på forslag i Oslo og Akershus, og tiltakene i pakken er planlagt gjennomført over en periode på 20 år? Og så blir vi kritisert fordi vi debatterer og tar innholdet alvorlig – det som det samme flertallet ønsker å vedta. Jeg skjønner godt at representantene fra dette flertallet har et behov for å springe og gjemme seg. Det er jo det de gjør – og totalt viser uansvarlighet. Det er min påstand, og det skal gjentas på inn- og utpust fram til valget i 2009.

Og den frektheten også – unnskyld president – som kommer fra forskjellige representanter her, som sier at Fremskrittspartiet er imot Oslopakke 3 – ja, da kunne jeg sagt det samme om klimameldingen og forliket der. Da stemte altså de samme partiene imot å redusere avgiften på hybridbiler, de stemte imot å bygge moderne, effektive og sikre miljøvennlige veier, de stemte imot å effektivisere og optimalisere dagens jernbanenett, de stemte imot å flytte transport av gods fra vei til bane og kjøll, de stemte imot å stimulere til mer effektive kollektivtilbud i befolkningstette strøk. Sånn kunne jeg også argumentert, men jeg gjør det ikke.

Per Roar Bredvold (FrP) [15:20:29]: Aldri har Norge vært rikere, og aldri har Norge vært bedre i stand til å løse de problemer vi har, som bl.a. nedslitt samferdselsnett og herunder veinettet vårt.

I spørretimen onsdag 12. mars 2008 hadde jeg et spørsmål om hva samferdselsministeren mente om den nye asfaltbanen ved Norsk Trafikksenter i Hedmark, som de bygger nå. Den er som sagt helt ny. Men for å få en mest mulig troverdig bane får denne masse hjulsporslitasje og ujevnt veidekke, og blir ellers så lik en hullete, slitt og vanlig vei vi bilister opplever hver dag. Jeg synes dette forteller oss mye om hvordan hverdagen ute i distriktene er, og selvfølgelig også i byer og tettsteder.

I dag har vi et forslag på hvordan vi kan løse noe av dette, men hvem betaler? Jo, vi bilister – om ikke vi betaler nok fra før fra den dagen vi kjøper en bil, nettopp i form av skatter og avgifter. Mange familier ute i distriktene, som f.eks. i Hedmark, må ha to biler nettopp for å løse alle de utfordringer en vanlig familie har med de daglige transportbehov. Svært mange av disse bilene er noe eldre.

Eierne av disse har nå nettopp fått en eller flere innbetalingsgiroer på 3090 kr i årsavgift for å kjøre på dårlige veier hvor gebisset kan ryke – noe vi leste om i en avis for noen dager siden.

Totalt legger Norges bilister igjen mange milliarder kroner, og hvis alle disse hadde vært tatt i bruk for å utbedre veinettet vårt, hadde bompenger ikke vært nødvendig. Eller la meg si det sånn: Dette er utfordringer der staten selv må betale. Videre er bompenger også en stor belastning for varetransporten, noe som igjen belastes brukerne. Derfor blir varene dyrere, og folk flest får enda større utgifter. Denne varetransporten er også størst nettopp for distriktene. Derfor er bompenger totalt sett noe vi ikke skal ha. Norges økonomi tilsier at dette heller ikke er nødvendig. Så enkelt er det.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [15:22:47]: I likhet med representanten Per Sandberg synes jeg også at denne debatten begynner å ta en noe merkelig retning. Jeg kunne heller ikke unnlate å høre representanten Rudihagens innlegg, hvor han sier at Fremskrittspartiet har en ubegrenset pengebruk. Vi har en Sareptas krukke som vi liksom kan øse utover landet fra, uten noen begrensninger.

Det må være grunn til å minne Stortinget om at statsøkonomien går med et dundrende overskudd. Vi går i inneværende år med rundt 400 milliarder kr i overskudd på statsbudsjettet. Oljefondet er på 2 000 milliarder kr. I 2030 vil oljefondet være på 10 000 milliarder kr, og så skal vi ikke tenke på fremtidige generasjoner når det gjelder å investere i det viktigste vi har, nemlig infrastruktur. Det tror jeg er ganske uforståelig for folk flest, kanskje ikke for en del representanter i denne sal, men det er uforståelig der ute.

Og så kommer representanten André Oktay Dahl og sier at beskjedenhet er en dyd i denne sak. Da må han altså si at lokalpolitikeres oppgave er å være beskjedne. Ja, hvis man skulle følge det prinsipp, skulle man vel kanskje ha foreslått 100 pst. bompengefinansiering av Oslopakke 3. Faktum er, og det skjønner jeg at Høyre ikke tør innrømme, at Høyre er blitt lurt trill rundt. Høyre er blitt lurt trill rundt i forbindelse med utarbeidelse av Oslopakke 3, men ikke minst også i forbindelse med klimaforliket. For med en gang klimaforliket ble vedtatt, tok det jo ikke lang tid før man begynte å diskutere hva innholdet i klimaforliket egentlig dreide seg om. Det er helt åpenbart at de sosialistiske partiene tenker på å komme med høyere avgifter, veiprisning osv. Noen må sette begrensninger for hva som er statens ansvar, og hva som er et privat ansvar. Det er beklagelig at Høyre har mistet noe av sin gamle ideologi – om å sette grenser i forhold til hva som er et offentlig ansvar, og hva som er et privat ansvar.

Jeg ser også at mange representanter fra andre deler av landet er veldig positive til innholdet i Oslopakke 3. Det er helt åpenbart, med de begrensede bevilgningene til samferdsel som flertallet her har, at man ser at jo mer bompenger man har i Oslo og Akershus, jo mer får de til investeringer til sitt eget område. Så her er det mange som har forskjellige agendaer.

Truls Wickholm (A) [15:26:06]: Det er godt ikke alle i denne salen er så konspiratoriske som forrige taler.

Det er også godt flere i denne salen ikke går så langt i å karakterisere sine stortingskollegaer som det representanten Hoksrud gjør. Det får vi la ligge til en annen gang. Men til en del av innlegget hans: Han hevder at flertallet i denne sal, som i dag er stolte og glade for å presentere en viktig pakke for Oslo og Akershus, tar til orde for å tvinge løsninger ned over hodet på folk, og også at man skal påtvinge andre klimaløsningen. Da må jeg bare henviser representanten Hoksrud til det flertallet har skrevet i sin merknad, et flertall som går helt fra SV til Høyre. Der skriver man en hel rekke ting om klima, at man er glad for Stortingets klimaforlik. Og dersom pakken ikke har positiv effekt på klima, mener flertallet at pakken – etter en vurdering – bør justeres. Så kommer setningen som representanten Hoksrud glemt:

«En klar forutsetning for dette er enighet mellom partene.»

Jeg har tidligere, i replikkordskiftet, forklart at partene i denne sammenheng er å forstå de partiene i Oslo og Akershus som har stilt seg bak dette forliket, og som har søkt om å få gjennomføre pakken.

Jeg er som sagt glad for at vi nå får til denne pakken. Jeg er glad for at vi har en regjering og en samferdselsminister som tar ansvar, og jeg er glad for at vi har et storting som tar ansvar. For det er nemlig å ta ansvar å stemme for løsninger og komme fram til løsninger som er viktige for folk, og som får noe å si for folks liv. Det som ikke er å ta ansvar, er å ri prinsipper, være ren og rank og alltid kunne hevde at man selv har rett og er best – men da får man heller ikke til noe. Jeg trodde at en av de viktige grunnene til at folk lot seg velge til Stortinget og stilte på lister rundt omkring i fylker og kommuner, var at de hadde lyst til å utgjøre en forskjell for folks liv, ikke at de hadde lyst til å stå på talerstolen og ha rett.

Derfor vil jeg nok en gang bare gratulere det brede flertallet i denne salen med at man i dag gjør et kjempeviktig vedtak som vil få mye å si og være til glede for mange av innbyggerne – antakeligvis de aller fleste – i Oslo og Akershus.

Per Sandberg (FrP) [15:29:11]: Ansvar er det å ta ansvar. Ansvar er ikke det å presse andre til å utføre eller finansiere de oppgavene man selv har ansvaret for. Derfor er det vedtaket som blir gjort i dag, uansvarlig.

Jeg har vært med i politikken i noen år. Jeg har stilt til valg under noen valg. Når jeg har gjort det, har jeg gjort det fordi jeg har gitt en lovnad og en garanti overfor mine velgere. Og det holder jeg fast ved. Det gjør jeg i dag, og det har jeg gjort under samtlige debatter når det gjelder bompengebruk. Det at andre representanter, deriblant representanten Wickholm og andre, stiller til valg på lovnader og garantier overfor velgerne, for derigjennom å bli valgt og så gjøre det motsatte av det velgerne hadde inntrykk av, er umoralsk. Jeg stiller ikke til valg fordi jeg skal sitte på Stortinget og inngå forlik på samtlige politiske områder. Dessuten: Hvis man virkelig hadde vært interessert, hvis man hadde hatt politisk vilje, viste jo representan-

ten Sortevik der til den økonomiske situasjonen som dette landet er i. Det er ikke slik som representanten Rudihaugen, representanten Sahl og andre sier, at Fremskrittspartiet har større og fetere pengebok. Samtlige representanter og parti har den samme pengebok i denne saken. Spørsmålet er bare hvordan man prioriterer innholdet i pengeboken. Fremskrittspartiet prioriterer i mye større grad å ta ansvar og sørge for å få en moderne, effektiv og miljøvennlig infrastruktur gjennom å bruke noe av innholdet i pengeboken, ikke ved å straffe resten av befolkningen.

Hvis man virkelig hadde vært interessert i å gjøre noe med kollektivtrafikken – jeg kommer med et lite hjertesukk til slutt – har vi glemt noe alle sammen, og det er sjøen. Hvorfor har man ikke inkludert de båtene som går i Oslofjorden, i kollektivtrafikken, noe som sannsynligvis ville ha vært et virkelig stort inngrep med tanke på miljøet og klimaet – hvis man er bekymret for det – når det gjelder å redusere trafikken rundt Oslo? Der har Fremskrittspartiet gjort en brøler, og der har resten av Stortinget gjort en brøler. Men det lover Fremskrittspartiet at vi skal komme tilbake til, og da vil vi sannsynligvis igjen bli kalt useriøse.

Presidenten: Hans Frode Kielland Asmyhr har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Hans Frode Kielland Asmyhr (FrP) [15:32:26]: Jeg ser at statsråden så langt ikke har tegnet seg for et nytt innlegg. Men jeg kunne tenke meg å utfordre statsråden på ett punkt, og det er at i denne debatten har representanter fra alle regjeringspartiene og Venstre uttalt seg positive til bruken av virkemiddelet veiprising. Man synes at det er et godt virkemiddel i samferdselspolitikken, og man har tro på at det også vil være en god løsning klimamessig.

Representanten Sundsbø fra Senterpartiet, statsrådets eget parti, sa at de miljømessige virkninger av Oslopakke 3 og de forskjellige forslagene som kommer til høsten, måtte vurderes i så henseende. Da kunne jeg tenke meg å spørre statsråden, når vi først har henne her i salen, om hun kunne komme opp her på talerstolen og garantere at det ikke vil komme noen forslag fra den sittende regjering når det gjelder veiprising i forbindelse med Oslopakke 3.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:33:44]: Eg hadde ikkje tenkt å forlengje debatten, men når eg vert direkte utfordra, må eg svare på dei spørsmåla som kjem.

Den faglege gjennomgangen som no vert gjort av KS 1, vil gje veldig mykje viktig informasjon til den handsaminga som skal skje når fase 2 skal leggjast fram for Stortinget. I den samanhengen vil ein sjølvstøtt og sjå på dei effektane som Oslopakke 3 har på klimaet, på trafikavvikling, på framkomst osv. i dette store, folketunge området. Regjeringa har sagt veldig tydeleg frå om at me ikkje kjem til å leggje fram forslag om rushtidsavgift – kjært barn har mange namn – vegprising, køprising. Det er initiativ som må takast lokalt. Det vil òg sjølvstøtt gjelde Oslopakke 3, men det kan vere andre ting som me kan diskutere med dei lokale partane i det forliket som er inngått. Eg har òg sagt ved mange høve at eg har stor respekt for det forliket som

er inngått, frå yttarste venstre til yttarste høgre i Oslo og Akershus. Eg synest at det skal vere tunge årsaker dersom ein skal inn og gjere noko som set forliket i fare. Men det betyr ikkje at ein ikkje kan diskutere ulike forslag.

Me har hatt ein særdeles god dialog med Oslo og Akershus i denne prosessen. Det har ikkje alltid vore enkelt å finne vegen fram til der me er i dag, men det har vore konstruktive og gode dialogar. Me har hatt mange møte på mitt kontor om denne saka. Eg vil gje ros til politikarane i Oslo og Akershus for den haldninga dei har vist, det at ein står fast på det ein har samla seg om, og det at ein står rakryggja på ei pakke, som sjølvstøtt legg nokre belastningar på folk, men som i den andre enden vil gje folk ein betre kvardag, både mindre lokale utslepp – det legg pakka opp til – og meir kollektivsatsing, ein enklare kvardag for folk i eit område der køane veks og veks. Det er klart at det òg er verdt ein pris. Eg vil gje ros til Framstegspartiet i Oslo, som står rakryggja på det dei er med på når det gjeld bompengefinansiering. Eg skulle ynskje at Framstegspartiet slutta med dobbel bokføring, men at dei hadde ei linje i partiet som ein kunne halde seg til, anten ein snakkar med lokale eller sentrale politikarar i partiet.

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

Per Sandberg (FrP) [15:36:52]: Det ble helt nødvendig å ta ordet, for nå må statsråden snart dokumentere hvilken dobbel bokføring Fremskrittspartiet har. Og så må statsråden bestemme seg for hvorvidt det er Stortinget som har myndighet, eller hvorvidt det er bystyret i Oslo som har myndighet. Er det noen som driver med dobbel bokføring her, er det jo de som faktisk står bak Oslopakke 3.

Det andre jeg vil si, kommer klart og tydelig fram i innlegget fra statsråden her nå. Når det gjelder oddsen på det, har jeg ikke spekulert i det hele tatt i å sette store penger på at den sittende regjering på et eller annet tidspunkt vil måtte ta initiativ overfor partene og presse dem på samme måte som de gjorde med hensyn til belønningsordningen, for å innføre veiprising eller rushtidsavgift.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:37:55]: I dei fleste politiske saker med betydning for utviklinga av dette landet avklarar dei aller fleste partia sine standpunkt, slik at dei partia ein møter, er attkjennelege anten ein møter dei i kommunestyret, i fylkestinget, i bystyret eller i Stortinget.

Det som undrar meg når det gjeld bompengefinansiering og Framstegspartiet – og det har eg av og til nemnt for mine vener i pressa – er kor lett dei slepp unna med å kunne stå rakryggja lokalt for bompengar, men stå like rakryggja her og vere imot det i sak etter sak. Det er ikkje mange parallellar til dette i andre saker av vesentleg betydning i norsk politikk, og det var det eg meinte med «dobbelt bokføring».

Eg kan nemne eit eksempel. For kort tid sidan fekk eg ein førespurnad frå ein representant frå Framstegspartiet i Møre og Romsdal med eit ynske om bompengeneinkrevjing for å finansiere ein veg der. Når eg høyrer det dei leiande politikarane i det same partiet – med sine haldningar til

bompengar – står her i dag og seier, undrar eg meg og vert i tvil om kva partiet egentleg står for i denne saka. Det må eg få lov til å gje uttrykk for i ein kort kommentar.

Når det gjeld forslaget elles, har me ikkje pressa Oslo og Akershus til noko som helst. Det er heilt omvendt, det er dei som har utøvd konstruktivt press på oss for at me skulle få saka fram så fort om mogleg, for at dei skulle kome i gang med innkrevjing av bompengar. Og der er Framstegspartiet ein viktig aktør.

Presidenten: Det har tegnet seg noen til på talerlisten.

Presidenten tillater seg å gjøre oppmerksom på at presidenten har til hensikt noe senere, hvis nødvendig, å fremme forslag om at dette møtet forlenges inntil dagens kart er ferdigbehandlet, selv om det blir etter kl. 16.00. Som følge av en meget viktig åpen høring som skal begynne kl. 16.15, bør alle representantene være klar over at det vil bli foreslått å forlenge møtet til dagens kart er ferdigbehandlet.

Truls Wickholm (A) [15:40:26]: Denne debatten kunne kanskje blitt ferdig før, hvis Fremskrittspartiet hadde sluttet å tillegge andre standpunkter eller meninger som de overhodet ikke har. Det er etter undertegnades mening en ganske ufin debattaktikk.

Jeg kunne f.eks. gjort det samme ved å si at man ikke kan lese noe annet ut av representanten Sandbergs innlegg når han snakker om uansvarlighet, enn at Oslo Fremskrittsparti og Fremskrittspartiets representanter der er uansvarlige politikere – politikere som har gått til valg på Fremskrittspartiets program om at de ikke skal ha bompengefinansiering med mindre det finnes alternative kjøreruter. Da kan jeg ikke skjønne annet enn at dette er svært uansvarlige politikere. Det er i tilfelle bare Fremskrittspartiet i denne salen som synes det om sine egne partikamerater. Jeg tror vi andre i salen synes det er svært ansvarlige politikere som tar ansvar på vegne av byens befolkning når det gjelder samferdselsutfordringene i Oslo.

Jeg reagerer også på at man tolker statsråden på den måten man gjør. Når jeg hører statsråden, hører jeg en statsråd som er engasjert og ute etter å finne løsninger med partene, men som samtidig er såpass ærlig at hun sier at man står overfor en del utfordringer, og at hun ikke har noen andre intensjoner enn å løse dem i nært samarbeid med partene som har søkt om å få innføre denne pakken.

Dobbel bokføring er selvfølgelig å ha to standpunkter på én gang. Det er når Fremskrittspartiet prøver å vinne velgere på nasjonal basis ved at man skal være imot bompenger, og man prøver å vinne velgere på lokalt nivå ved å hevde at man er for Oslopakke 3, og ved å reklamere for alle de gode tiltakene som vil være viktige for byens befolkning.

Jeg skulle ønske at Fremskrittspartiet gjorde det som statsråden også oppfordret til, og som jeg har gjort med mine partikamerater i Oslo, nemlig å ha tett og nær dialog med dem for å sørge for at vi kan presentere det samme synspunktet, og sørge for at de for-

slagene jeg fremmer her, og de tingene jeg er opptatt av på Stortinget på vegne av mitt parti, også skjer på vegne av mitt partis representanter i Oslo og i Akershus.

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

Arne Sortevik (FrP) [15:43:16]: Det var dette med dobbelt bokholderi. Jeg tror Fremskrittspartiets velgere er klar over to ting, nemlig at bompengefinansiering vedtas her i Stortinget, slik vi gjør i dag, mot våre stemmer, og at Fremskrittspartiet har alternativ til bompengefinansiering, slik vi også har vist det i dag.

Derimot er det vel andre som har mer påtrengende behov for å forklare dobbelt bokholderi. De som har gått til valg og trodd at Senterpartiet var imot økende bruk av bompenger, har jo tatt sørgelig feil, og de oppfatter det slik at Senterpartiet i regjering aktivt bruker bompenger til å finansiere statens oppgaver. Det synes Fremskrittspartiet er å drive dobbelt bokholderi. Vi tar avstand fra det, og samtidig viser vi frem at det finnes finansielle verktøy som kan brukes, og som gjør at bruken av bompengefinansiering faktisk er helt unødvendig.

Bård Hoksrud (FrP) [15:44:28]: Jeg hadde ikke tenkt å ta ordet, men etter statsrådens innlegg følte jeg et visst behov for det.

Statsråden antydet at det var vanskelig å vite hva Fremskrittspartiet mente lokalt, hva man mente på Stortinget, og hva man faktisk gjorde. Da har jeg lyst til å lese fra partiprogrammet til Senterpartiet. Jeg hadde også tidligere en replikk til en representant fra Senterpartiet. Det står faktisk i Senterpartiets program for perioden 2005–2009:

«Utbygging av vei er en offentlig oppgave. Senterpartiet mener at finansieringa av nye veiprosjekter bør skje over offentlige budsjetter, og er skeptisk til en utvikling som går i retning av stadig flere bompengeprosjekter. I dag er en for stor andel av samferdselsinvesteringene basert på brukerfinansiering. Bompengeprosjekter kan være et supplement der det blir tatt lokalt initiativ til dette. Geografisk avgrenset bensinavgift kan være et annet alternativ.»

Der står det «supplement».

I denne sal har Senterpartiet altså 16 ganger tidligere stemt for bompengeprosjekter med en gjennomsnittlig bompengandel på over 70 pst. I dag er Senterpartiet i ferd med å stemme for det 17. bompengeprosjektet, hvor altså den statlige andelen er 12 milliarder kr og den bilistfinansierte andelen er på over 40 milliarder kr. Da blir det vanskelig å kjenne igjen Senterpartiet.

Jeg registrerer at man tar avstand fra sitt eget partiprogram på et viktig område hvor man faktisk garanterer overfor velgerne sine, før valget, at Senterpartiet i perioden 2005–2009 skal være imot bompenger, med mindre det er et supplement. Her er det altså hovedfinansieringskilden. Dessverre er det slik.

Det kunne vært interessant å vite hvor mange steder i

landet Senterpartiet lokalt også har stemt imot programmet sitt. I Senterpartiet lokalt – i hvert fall stort sett hver gang jeg prater med senterpartipolitikere rundt omkring som går inn for dette – innrømmer man at dette er statlig utpressing og ikke noe annet. Hvis man hadde hatt noen som helst mulighet, hadde man stemt imot. Senterpartiet, som sitter i regjering og har samferdselsministeren, har mulighet til å sørge for at prosjektene kommer med statlig finansiering, og da slipper man denne tvangsutpressingen av egne politikere lokalt.

Statsråd Liv Signe Navarsete [15:47:05]: Eg sit ikkje i ei regjering og regjerer på Senterpartiet sitt program. Eg trudde faktisk at Hoksrud var så oppegående som stortingsrepresentant at han visste det. Eg regjerer på Soria Moria-erklæringa og det forliket som ligg der. Der står det ingenting om bompengar, men det står at me skal satse på samferdsle. Det gjer statsråden, det gjer Senterpartiet og det gjer Regjeringa. Eg står svært oppreist på det som me har fått til på dette området i denne perioden, ikkje minst på at me har auka vegløyvingane med 1,5 milliard kr, som er ei varig og viktig heving av rammene.

Senterpartiet er attkjenneleg lokalt og sentralt på at me er pådrivarar for å få meir midlar til samferdsle. Me er attkjennelege lokalt og sentralt, både på samferdsle og på andre område, for at me opnar for spleiselag der alle bidreg, og me har absolutt ein gjennomdrøfta situasjon på dette området. Eg har enno til gode å høyre ein senterpartirepresentant – og eg har svært god kontakt ute på det lokale og regionale nivå – som seier at me driv utpressing. Det er eit uttrykk som er innført av Framstegspartiet. Det har ingenting med realitetane å gjere. Dei lokale initiativa som kjem opp, er initierte lokalt. Eg har enno til gode å gå ut og seie at ein må gå til det steget å bompengefinansiere. Men det har eg sett i media at representanten Sandberg gjorde i Trøndelag. Han sa til sine folk i Fosen at dei burde få opp bompengeprojekt fort, for at ikkje alle samferdslemlidiane skulle gå til Vestlandet – dersom eg ikkje husker heilt feil. Eg hadde med meg det sitatet og utklippet tidlegare i Stortinget.

Det er høgst frivillig om ein vil satse på bompengar, eller om ein vil stille seg i kø for statlege midlar. Årsaka til at ein likevel vel bompengar lokalt, er at ein ser nytta av å få gjennomført prosjekta mykje raskare, og dermed ser den nytta lokalsamfunnet då har gjennom å få betre vegar.

Så arbeider denne statsråden og denne regjeringa kontinuerleg med å finne meir midlar til samferdsle innanfor ei ansvarleg økonomisk ramme, som gjer at alle dei som no har teke opp svære lån og etablert seg, ikkje minst den yngre del av befolkninga, ikkje skal verte pressa frå hus og heim gjennom ei rente som går i taket, noko som vil få utruleg uheldige konsekvensar for enkeltpersonar, men ikkje minst for industrien langs kysten vår, som me er avhengige av for å ha velferd inn i framtida.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2523)

Sak nr. 3

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Jon Jæger Gåsvatn, Anders Anundsen, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om innføring av setebeltepåbud i buss, og sikker og forsvarlig skolebusstransport (Innst. S. nr. 149 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:28 (2007-2008))

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

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Eirin Faldet (A) [15:50:32] (ordfører for saken): Nå skal jeg prøve å snu stemningen her. Det er nemlig en glede for meg på vegne av komiteens medlemmer å ta opp et forslag til vedtak – og det skal være et ansvarlig vedtak – om å sikre at alle skoleunger skal få sitteplass på skolebussen. Det er en viktig politisk oppgave å gi ungene en trygg reise til og fra skolen.

Det har heldigvis vært svært få alvorlige ulykker med skolebuss i Norge, men dersom det først skjer en ulykke med en skolebuss, er nesten en hel generasjon i bygdene våre i fare. Buss er i utgangspunktet et sikkert transportmiddel. Sjåførene er dyktige og ansvarsbevisste, og derfor er det svært få alvorlige ulykker med skolebuss. Med dagens vedtak kan skoleskyssen bli enda tryggere.

Det er liten tvil om at de som står i bussen, er mer utsatt ved eventuelle ulykker. Statsråden har for lengst tatt initiativ til utredninger med tanke på endring av praksis med ståplasser i skolebussene. Jeg vil berømme statsråden for engasjementet for trygg skoletransport, både før og etter at dette forslaget ble fremmet. Når utredningene foreligger, forhåpentligvis i løpet av våren, vil departementet starte arbeidet for å få en bedre praksis når det gjelder sikkerheten til skoleunger i buss. Da er det som står først på agendaen, sitteplass til alle.

Når disse rosende ordene til statsråden er sagt, vil jeg også gjøre noe så uvanlig som å skryte litt av Fremskrittspartiet. De har fremmet denne saken på en skikkelig måte. Og når de – jeg hadde nær sagt for en gangs skyld – fremmer en sak med de beste hensikter, vil jeg skryte litt.

Nå er det regjeringspartiene som har fremmet flertallsforslaget i komiteen, og jeg hadde jo gjerne sett at vi kunne hatt en samlet komite og et samlet storting bak vedtaket. Men Fremskrittspartiet har hengt seg opp i at ståplassene på skolebussene bare kan fjernes gjennom å endre vegtrafikkloven, og det er ikke flertallet like sikre på. Det er nok flere veier som fører til målet i denne saken.

Noen fylkespolitikere vil sikkert tenke penger når vi fatter dette vedtaket. Til dem vil jeg si at sitteplassene

slett ikke er en kostbar affære. Nord-Trøndelag har innført rett til sitteplasser for skoleunger i buss til mindre enn 500 000 kr pr. år. Selv om det blir dyrere i noen fylker, vil jeg tillate meg å si at det er sikkerheten til ungene våre vel verdt.

Jeg vil berømme Nordland og Nord-Trøndelag fylkeskommuner for å ha innført krav om sitteplasser uten statlig pålegg, og dermed gjort mye for å forebygge ulykker. Også i andre fylker er det tatt initiativ som skal lede fram til sitteplasser for alle. Komiteen mener at det er viktig at alle unger, uavhengig av hvilket fylke de vokser opp i, skal kunne reise tryggest mulig til og fra skolen. Derfor ber vi i dag om at Regjeringen foretar de vurderingene som skal til for å få endret praksis i de gjenstående fylkene.

For ikke å spenne forventningene for høyt omfatter vedtaket vårt først og fremst skolebuss i mer tradisjonell forstand. Bybuss holdes utenfor fordi det stort sett er lavere hastighet og mindre risiko i bytrafikk, og fordi disse bussene er tilpasset mange ståplasser. Bybussene er heller ikke omfattet av krav om setelbelter. Vi gir departementet en utfordring når det gjelder praksis eller regelverk for skolebuss som også kjører som ordinær bussrute. Det er vanskelig å vite hvor mange unge eldre som kommer på skoleruta fra Svullrya til Kirkenær f.eks.

Med dette vedtaket kan vi gi ungene våre en noe tryggere transport til og fra skolen, og det må være det aller viktigste i denne saken.

Hans Frode Kielland Asmyhr hadde her overtatt presidentplassen.

Bård Hoksrud (FrP) [15:54:49]: Det var hyggelig å få skryt av representanten Faldet for forslaget fra Fremskrittspartiet. Jeg er nok bare dessverre ikke fullt så optimistisk når jeg leser forslaget fra flertallet kontra forslaget fra mindretallet.

Alle partiene sier at man ønsker å sikre alle barn en trygg og forsvarlig skoletransport. Dette har man sagt hver gang denne saken har vært til behandling, og nå har den vært til behandling for tredje gang. Hver gang har det blitt slått fast at dette er noe alle partiene ønsker, men det viser seg at det er langt fra de gode ønskene og festtalene til konkret handling. Dette er svært beklagelig og bidrar til at folk mister troen på og respekten for politikerne, som man opplever sier én ting, men gjør noe annet.

I dag opplever vi at det er det samme som skjer igjen. Flertallet ønsker ikke å støtte opp om Fremskrittspartiet og Kristelig Folkepartis forslag om å be Regjeringen om å

«fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss».

Forslaget legger videre til grunn at de økte kostnadene dette påfører fylkeskommunene, innarbeides i statsbudsjettet. Bakgrunnen for det er at man har hatt et forsøk med at man ønsker at fylkeskommunene skal gjøre dette. Det har vært gode intensjoner hver gang, men man opplever at fylkeskommunene ikke ser at de har rom for det. Begrunnelsen er ofte at dette ikke er noen lovpålagt oppgave. Når det ikke er lovbestemt at alle barn har rett på en

sitteplass, resulterer det i at man ikke gjennomfører dette i de fylkeskommunene som så langt ikke har gjort det.

At flertallet nå hevder at de ikke kan støtte forslaget, skyldes at de venter på en utredning fra SINTEF som skal være ferdig i løpet av april, en utredning som det faktisk tok et år å få iverksatt etter forrige behandling. Under komiteens høring var både Trygg Trafikk og Barneombudet helt klare på at det ikke var noe behov for å vente på en ny utredning, for svaret var helt klart: Dette må man bare sørge for å gjennomføre. Barn og unge som transporteres stående på overfylte busser, har ikke tid til å vente. Venting kan medføre at det inntreffer en alvorlig ulykke, og da kan det være for sent.

Allerede i dag er det ca. 40 ulykker forbundet med skoletransport årlig. Heldigvis har det så langt kun vært mindre ulykker uten store personskader. Men hva skjer hvis det skjer en alvorlig ulykke? Da er jeg sikker på at flere av representantene som i dag vil stemme nei til forslaget, vil komme på banen og kreve at alle barn og unge må sikres et sete å sitte på under skoletransporten, for å sikre barn og unge en trygg og god skoletransport.

Dette så vi bl.a. etter ulykken i Verdal, hvor spørsmål og krav om setebelte i buss kom opp for fullt. Her var flere representanter fra regjeringspartiene ute og sa at de ville vurdere et beltepåbud i buss. Dessverre vil flertallet i dag også stemme imot et forslag om å be Regjeringen faktisk bare vurdere å innføre en overgangsordning hvor man legger inn positive virkemidler, som f.eks. å se på å redusere avgifter osv., for å skifte ut gamle busser uten setebelte med nye busser med setebelte. Dette viser med all tydelighet at det fra flertallets side er store ord og fine festtaler, men dessverre liten handlekraft.

Jeg vil ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken. Jeg håper at flertallet også mener at det er viktig å sikre at alle barn umiddelbart får en trygg og sikker skolevei, med et sete å sitte på og i nær framtid også et belte å ha på seg.

Carl I. Hagen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp de forslag han selv refererte til.

Den reglementsmessige tid er over om et øyeblikk, og presidenten vil på grunn av den høring som kontroll- og konstitusjonskomiteen skal starte kl. 16.15, foreslå at Stortingets møter fortsetter inntil dagens kart er ferdigbehandlet.

Presidenten vil i den forbindelse også foreslå at Stortinget fraviker bestemmelsene i § 21 sjette ledd i Stortingets forretningsorden om at det ikke er anledning til å holde åpen høring når det er møte i Stortinget eller avdelingene, dette for at kontroll- og konstitusjonskomiteen skal kunne starte sin høring etter planen, kl. 16.15. – Det anses vedtatt.

På grunn av høringen som kontroll- og konstitusjonskomiteen starter kl. 16.15, er det behov for å gjøre en endring i Stortingets ukeprogram. Det gjelder møtet i Odelstinget som er berammet i dag etter Stortingets møte. Presidenten vil foreslå at dette møtet utgår. Den saken som er ført opp

på Odelstingets kart, vil bli behandlet i Odelstingets møte 1. april.

– Det anses vedtatt.

Øyvind Halleraker (H) [15:59:58]: Jeg vet ikke om det er debatten i forrige sak, som ble litt heit, som gjør at Fremskrittspartiet tok litt på vei i innlegget her. Jeg syns faktisk at Fremskrittspartiet har grunn til å være fornøyd i dag. De har fremmet et Dokument nr. 8-forslag som de har fått store deler av Stortinget med på – og det er faktisk ikke hverdagskost. Flertallet har sagt at det er grunn til å vente på utredningen som kommer fra fagetaten, og så får vi se hva neste skritt blir.

For Høyre er dette en svært viktig sak. I inneværende budsjettår har vi faktisk lagt inn 100 mill. kr ekstra i belønningsordningen nettopp øremerket trygge skoleveier. Jeg tror, som representanten Hoksrud, at det å ha en sikker skolevei og skoletransport for barna våre, opptar oss alle. Det gjelder både skoleveiene, hvordan busstoppene er utformet, og at barna har en sitteplass, så de sitter trygt. Så er det også noen som er opptatt av at det bør bli et setebeltepåbud. Det er jeg for min del litt avventende til.

Det er heldigvis få ulykker, og det skal vi være veldig glade for. Jeg tror det skyldes at vi stort sett har ansvarsbevisste og gode sjåførere på skolebussene våre. Men det påligger oss å lage en infrastruktur der bussen stopper, som gjør det trygt og godt.

Så er det et poeng som Høyre har reist i denne saken, som jeg har lyst til å ta opp her. Det er dette med uniformering av bussene. I andre land er man atskillig djervere på dette. Man har tydelig skilting som viser at bussen inneholder mange små barn. Lengst går man vel i USA, hvor det også er et eget lovverk knyttet til passering av skolebuss. Det er faktisk slik at man ikke kan passere en skolebuss. Vi har en kjøretøyforskrift som regulerer dette i Norge. Det er mange lovbrudd å se, så vi har antydning at man bør se nærmere på om forskriften overholdes. Aller helst bør vel dette innskjerpes slik at det blir tydelig uniformering av bussene. Jeg tror også det vil være med på å avhjelpe påkjørselsulykker, og at man viser ekstra aktsomhet når man passerer en buss full av skolebarn som har stoppet.

Hans Frode Kielland Asmyhr hadde her overtatt presidentplassen.

Jan Sahl (KrF) [16:03:17]: Etter oppfordring skal jeg kutte betydelig ned på et forberedt, åndfullt innlegg. Jeg vil med en gang understreke at Kristelig Folkeparti vil stemme subsidiært for innstillingen når de mindretallsforslag vi er med på, er falt, sånn at det er klart til avstemningen.

I Norge har vi plikt til å gå på skole. Kristelig Folkeparti mener denne plikten må følges av en rett til å komme trygt på skolen. Dette er en sak som Kristelig Folkeparti har hatt et engasjement for over lengre tid, en sak vi har brukt tid på å utrede og diskutere, men som vi ikke er kommet noe videre med. Vi vet at det fører til, i situasjoner der elever trenger buss, at vi står i fare for å sende dem ut på veien med en sikring som vi fra Stortingets side ikke kan være bekjent av. Vi mener at vi nå har diskutert dette

lengre nok. Nå må det handles. Vi er oppmerksom på at det er en SINTEF-rapport underveis, og vi vil sannsynligvis få noen gode råd der, men vi kan ikke skjønne at den rapporten vil konkludere med noe annet enn at skolebarn skal ha sitteplass i bussen, og at skolebarna skal ha sikkerhetsbelte – slik man bruker når turister er ute og kjører. Det eneste unntaket Kristelig Folkeparti kan være med på her, er unntaket for bybuss.

Det er klart at man trenger en viss økonomi i bunnen for å få dette til. Kristelig Folkeparti er derfor med på forslaget om at man fra statens side må se på om man kan være med og subsidiere en overgangsordning så man får på plass setebelter i bussene. Vi ser at det er ulike ordninger fra fylke til fylke. Vi er nå avhengige av raskt å få på plass en ordning som legger til rette for et minstekrav til fylkene når det gjelder barn i skolebuss.

Når det gjelder sitteplass for alle barn, mener Kristelig Folkeparti at det må være en selvfølge. Nødvendige lovendringer må foretas snart. Dette har selvfølgelig en kostnadsside, som jeg allerede har sagt. Den bør etter mitt skjønn staten være med og ta et ansvar for, og utgiftene bør innarbeides i statsbudsjettet. Vi har ikke sagt noe om tidspunktet, men vi forventer at denne saken nå får et hastepreg, så vi ikke går inn i nye år uten at våre skolebarn er sikret i buss.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [16:06:35]: Senterpartiet er glad for det breie engasjementet for å trygge transporten av skuleelevar. Difor er eg òg glad for at statsråden har starta arbeidet med å oppdatere dei undersøkingane som vart gjorde av SINTEF i 1998. Når rapporten «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» er lagt fram for Samferdsledepartementet, er det tid for Regjeringa å vurdere om innføring av påbod om sitjeplass for barn i skuleskyss er mogleg.

Førebyggjande arbeid er viktig, og eg vil gje honnør til dei fylka som har sett dette på dagsordenen og gjort noko med det. Målsetjinga om å nå nullvisjonen, det å redusere talet på skadde og drepne i trafikken, er viktig. Senterpartiet vil gjere merksam på at det er fleire tiltak som då kan nyttast.

Det er eit faktum at t.d. å byggje endå fleire gang- og sykkelveggar, å rassikre vegane våre og å drive haldningsendring for å få fleire til å gå til skulen, vil kunne føre til at talet på skadde og drepne i trafikken vert redusert. Det er difor svært positivt at regjeringa vår aukar budsjettet til desse formåla. I 2008 vil det samla verte nytta 590 mill. kr til tiltak for gåande og syklande, der 340 mill. kr er statleg løyvde. Det er ein auke på om lag 80 mill. kr, eller 34 pst. sidan 2007. Vidare vil det verte nytta om lag 520 mill. kr. til rassikringstiltak og 520 mill. kr til særskilde trafiktryggleikstiltak.

Det førebyggjande aspektet har fleire sider ved seg i tillegg til å redusere talet på ulykker. Elevar som går/syklar til skulen, får i tillegg til å sleppe busstransport ein positiv helsegevinst. Så er det likevel slik at ikkje alle kan, eller har moglegheit til, å gå eller sykle til skulen, men vil vere avhengige av skuleskyss med buss grunna lang avstand frå heim til skule. Difor er det viktig å sørge for

fleire ulike tiltak. Alle barn, uavhengig av kvar dei kjem frå, skal kunne ferdast tryggast mogleg til skulen. Eit bidrag for å auke trafikktryggleiken er å merkje bussane som går i skuletransport, og at sjåførane er merksame på kva brukargruppe dei køyrer. Køyretøyforskrifta stiller eit særskilt krav til merking av skulebussane. Bussane skal etter denne forskrifta ha skilt både framme og bak på bussen som fortel at det er ein buss i skulerute.

Senterpartiet arbeider for tryggast mogleg skuleveg for alle, og vi vil ha vurdert om det er mogleg å innføre påbod om sitjeplass for skulebarn i skuleskyss med buss.

Borghild Tenden (V) [16:09:46]: Jeg skal være veldig kort – bare en oppklaring: Venstre støtter i denne saken forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti.

Dette Dokument nr. 8-forslaget har vært fremmet i forrige periode i kirke-, utdannings- og forskningskomiteen. Venstre støttet det der, og det er derfor naturlig at vi også støtter det her i dag.

Statsråd Liv Signe Navarsete [16:10:39]: Eg er glad for alle initiativ som kan føre til større tryggleik for trafikantar, og særleg der det kan føre til mindre risiko for dei som ikkje sjølve kan påverke valet av transportmiddel eller sikringa i dette. Eg sluttar meg difor heilhjarta til komiteen sin merknad om at alle born, uavhengig av kva for fylke dei veks opp i, skal kunne ferdast så trygt som råd er til skulen.

Debatten om korleis vi kan, og skal, sikre borna i skulekyssen, har gått føre seg i lang tid. Eg er glad for at det i dag er få ulukker knytte til personskadar ved transport av skuleborn i buss, men likevel er det av omsyn til den uvissa som rår, og det me er redde for skal skje, viktig at det no vert skaffa fram nok uomtvistelege fakta til å kunne ta endeleg stilling til behovet for særlege tiltak for denne trafikantgruppa, utover dei ålmenne krava til sikring som følgjer av gjeldande regelverk. Departementet inngjekk difor i oktober 2007 ein avtale med SINTEF om å greie ut «Sikkerhet knyttet til transport av skulebarn i buss». Føremålet med oppdraget har vore å kartleggje fylkeskommunane sine tilbod innanfor skulekyss ved å gjennomføre risiko- og ulukkesanalysar knytte til bruk av ståplass, av- og påstiging, krav til materiell og bruk av sikkerheitsbelte- og utstyr. For meg har det vore viktig å ha eit godt grunnlag å arbeide ut frå før tiltak vert sette i verk. SINTEF skal avslutte sin rapport og leggje han fram for meg i april.

Eg er i dag svært glad for at det så å seie er ein nessten samrøystes komite som fremjar forslaget om å vurdere moglegheita av å innføre påbod om sitjeplass for skuleborn i skulekyss med buss. Forslaget seier at Stortinget har eit breitt tverrpolitisk engasjement i saka, samtidig som det er ope nok til at eg får høve til å vurdere kva lover og reglar som må endrast for at me på ein best mogleg måte kan sikre skuleborn i skulebuss.

Samstundes ynskjer eg å gje honnør til Nordland og Nord-Trøndelag fylkeskommunar, som har gått i førevegen og allereie gjeve alle grunnskuleelevar med skyssrett rett til sitjeplass på skulereiser. Det syner at det ikkje alltid må sentrale lover og reglar på plass for å få gjenn-

omført gode og rette tiltak. Fylkeskommunane har ansvar for skuleskyssen i sine fylke. At dei lokale politikarane går føre og viser veg, set eg stor pris på.

Eg har tidlegare i mitt brev til komiteen gjort greie for hovudtrekka i regelverket når det gjeld krav til montering og bruk av bilbelte i buss. Eg har synt til at krav om ettermontering av bilbelte vil ha betydelege kostnader og tekniske utfordringar, og at det er usikkert om det finst kapasitet til slik montering på kort sikt. Eg har vidare peika på særlege utfordringar som er knytte til å skilje skuleskyss frå annan busstransport, og at det her kan tenkjast ulike løysingar, der ulike regelverk, løyveordningar og avtalar vert nytta som verktøy.

Trass i dei store utfordringane som gjer seg gjeldande både med omsyn til økonomi, praktiske og juridiske løysingar, er eg positiv til at arbeidet som no har starta for fullt, skal gje føremålstenleg sikring for dei som nyttar buss i skuleskyss, og at risikoen for ulukker med personskadar i denne transporten dermed vert så liten som råd er.

Eg har difor gjeve tydeleg uttrykk for at eg er positiv til å vurdere innføring av eit krav om at det skal vere bilbelte tilgjengeleg for alle sitjande passasjerar i klasse 2 og 3-bussar, uavhengig av når køyretøyet er registrert. Denne vurderinga vil sjølvstakt skje i samarbeid med bussnæringa.

Det ligg føre eit stort behov for utgreiing både når det gjeld behovet for i det heile å setje inn tiltak på området, og når det gjeld kva for tiltak som kan vere føremålstenlege. Eg vil syte for at dei naudsynte utgreiingane vert gjennomførte, og så kome med forslag til tiltak.

Eg vil nok ein gong understreke at eg er svært glad for at ein nær samrøystes komite har sett behovet for å gje nok tid til å gjere ein grundig gjennomgang, og at SINTEF sin rapport vil vere ein naturleg start på dette arbeidet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore A. Nistad (FrP) [16:14:20]: Det har vært mange fine ord i denne saken, men jeg synes det er lite handling. Det er trist at barn ikke skal vurderes høyere enn det vi har hørt i mange av innleggene i dag. Det er tredje gang denne saken er oppe. Jeg husker godt den første gangen – og det er ganske mange år siden.

Jeg vil spørre statsråden, når hun sier hun vil vurdere mulighetene for påbud om sitteplasser for barn: Hva legger statsråden i å «vurdere» dette? Hun har jo ganske høy sigarføring når det gjelder nullvisjon for drepte og skadde, og det synes jeg er en veldig fin tanke. Men hvor langt vil hun gå i denne vurderingen når det gjelder å sikre barn?

Statsråd Liv Signe Navarsete [16:15:28]: Bortsett frå at statsråden ikkje røykjer sigar, er det sikkert rett at eg hevdar nullvisjon med stor tyngd. Og som eg sa i innlegget mitt, er eg òg glad for at me på dette området faktisk er ganske nær han i det store og heile.

Kor langt eg skal gå i å sikre born sitjeplassar, og måten me skal gjere det på, må eg få kome tilbake til. Stortinget har gjeve eit veldig tydeleg oppdrag, og då skal eg kome tilbake til Stortinget med svar på det oppdraget. Det er nettopp den vurderinga eg skal gjere, og eg må ha ein dia-

log med næringa for å sjå på korleis me på enklast mogleg måte skal gjennomføre dette. Det er slik at når ein sit og skal ha ansvaret for gjennomføringa, må ein ha eit opplegg som er gjennomførbart. Det skal eg no arbeide for å få på plass.

Borghild Tenden (V) [16:16:27]: I statsrådens svarbrev går det fram at skoleskyss er en del av det nære kollektivtilbudet i en rekke fylker, og at retten til sitteplass for skolebarn krever en generell kapasitetsøkning i tilbudet.

Bondevik II-regjeringen innførte lav momssats på kollektivreiser og belønningsordningen for kollektivtrafikken. Dette er tiltak som har bidratt med over 600 mill. kr til kollektivtrafikken, og som har gitt flere sitteplasser både for skolebarn og eldre.

Er statsråden opptatt av at flere skal få sitteplasser i kollektivtrafikken, og hvilke tiltak har den sittende regjering planlagt for å gjennomføre en økning av kapasiteten på kollektivtrafikken?

Statsråd Liv Signe Navarsete [16:17:09]: Det er fylkeskommunane som har ansvaret for kollektivtransporten. Denne regjeringa har tilført kommunesektoren over 20 milliardar kr. I motsetjing til den førre regjeringa som hadde kutt og knappe rammer, har no kommunane fått høve til å prioritere kollektivtransport. Belønningsordninga er, med respekt å melde, nesten for ingen ting å rekne i forhold til dei store summene som blir brukte på kollektivtransport i Oslo, i andre byar og utover i heile landet. Då trengst det rammer i kommuneøkonomien som gjev handlingsrom også for å prioritere samferdsle og kollektivtransport. Det er det denne regjeringa satsar på, og me har òg tillit til at dei rammene blir brukte til beste for innbyggjarane både på dette og andre område.

Arne Sortevik (FrP) [16:18:03]: For å være sikker, siden denne saken er en gjengangesak hvor vi ikke er kommet synderlig nærmere løsningen, vil jeg gjerne at statsråden bekrefter at hun ser behovet, og at det nå er snakk om å gjøre seg ferdig med en løsning – en løsning som innebærer at man gjennomfører en ordning med sitteplasser.

Statsråden har henvist til to fylkeskommuner som har skyssrettighet med rett til sitteplass på skolereiser. Hun skryter av disse to fylkene. Det må bety at statsråden mener det er nødvendig. Det vi nå skal vente på, og forhåpentligvis ikke for lenge, er en sak der man kommer med et opplegg og en ordning hvor det blir pålegg om sitteplass på skolereiser. Jeg vil gjerne at statsråden bekrefter det.

Carl I. Hagen hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [16:18:54]: Statsråden kan bekrefte at ho skal følge opp Stortinget sitt klare pålegg og kome tilbake til Stortinget med ei sak om dette.

Ja, eg roser dei fylkeskommunane som har sett i gang og viser veg på dette området. Det er fylkeskommunane som har ansvaret, som eg òg har sagt tidlegare her i Stor-

tinget. Så forventar eg at dei tek det ansvaret alvorleg og sikrar at skuleelevane får sitjeplass. Det burde eigentleg vore sjølv sagt. Eg har difor vegra meg mot å gå inn og gjere lovendingar for å få dette til. Eg hadde håpa at ein skulle gjere det utan.

Men eg tek no Stortinget si klare oppmoding til vitande. Eg skal få rapporten frå SINTEF, og skal ta dette arbeidet på alvor. Eg meiner at det bør vere sjølv sagt at barna har ein sikker transport til skulen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ad behandling av sakene på dagens kart

Presidenten: Før neste taler får ordet, vil presidenten foreslå at man med hjemmel i Stortingets forretningsorden § 43 første ledd fraviker bestemmelsen om at sakene som har vært behandlet blir tatt opp til avstemning ved slutten av dagens møte. Presidenten foreslår at voteringen over sakene som har vært behandlet i dag, utsettes til like etter møtestart i morgen tidlig.

Dette skyldes at det er problemer med utbyting av medlemmer i Stortingets kontroll- og konstitusjonskomite, som allerede har fått tillatelse til å begynne en høring, som nå er i gang. De kan ikke avbryte høringen ved å gå frem og tilbake. Derfor blir voteringen, etter presidentens forslag, utsatt til i morgen.

– Det anses vedtatt.

Det må også gjøres oppmerksom på at Lagtingets møte vil bli satt umiddelbart etter at Stortingets møte er avsluttet.

– Da fortsetter vi debatten i sak nr. 3.

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

Jon Jæger Gåsvatn (FrP) [16:21:08]: Denne saken har jeg fulgt gjennom flere år, først som fylkespolitiker i Østfold, hvor vi gjennom stortingsgruppen fikk fremmet forslag i 2004. Alle de andre partiene avviste da forslaget med at skolebusstransport var fylkeskommunens ansvar.

I 2006 fremmet undertegnede forslaget på nytt med en mer omfattende begrunnelse. En enstemmig utdanningskomite bad da Regjeringen vurdere behovet for endringer og presiseringer i veitrafikkloven, eventuelt ny forskrift til opplæringsloven for å sikre elever en forsvarlig skoleskyss. Saken ble behandlet den 24. oktober 2006.

Ved flere anledninger etterpå har det blitt stilt spørsmål til både kunnskapsministeren og samferdselsministeren om i hvilken grad de har fulgt opp anmodningen. Stortinget ble forsikret om at de to departementene var i dialog, og at saken ble fulgt opp. Så opplever vi at det går et helt år før Samferdselsdepartementet inngår en avtale med SINTEF om å utrede behovet.

Med all respekt, utredninger har vi nok av. Kristin Clemet fikk Nordlandsforskning til å utrede skoleskyss. Vi har utredninger som viser at de fleste ulykker skjer i forbindelse med av- og påstigning av skolebussen. Det var dette statsråd Djupedal viste til i 2006 da han på en noe

klønete måte gav uttrykk for at det ikke var noe problem knyttet til skolebustransport, fordi – som han sa – bare 40 barn ble skadet pr. år.

Jeg har ikke noe tro på at SINTEF vil finne noen andre tall. Derfor vil ikke denne utredningen tjene til noe annet enn at regjeringspartiene kan kjøpe seg tid og skyve problemet foran seg. Denne saken handler om å ta barn og unges trygghet på alvor og være føre var. Altfor ofte hører vi folk spørre seg: Må det skje en alvorlig ulykke før de ansvarlige tar affære?

Et annet pussig sammentreff – eller kanskje det ikke var tilfeldig – er at avtalen med SINTEF om en utredning ble inngått samtidig som vi fikk den tragiske bussulykken i Verdal der 44 personer var involvert. Tre døde og 26 ble sendt til sykehus. Dette var pensjonister på tur, og alle hadde sitteplass. Problemet var at bussen var fra 1993, altså bygd seks år før beltepåbudet kom. Ulykken skjedde klokken 8 om morgenen på en lørdag. Den kunne kanskje like gjerne ha skjedd på en hverdag? Er det noen som tør tenke tanken på hvordan det kunne ha gått om dette hadde vært en skolebuss full av skolebarn som kanskje også stod i midtgangen? Stortingsmedlemmer som satt i samferdselskomiteen i forrige periode, og som var med på forsøket med oppbremsing av buss på Rudskogen, vet at det som hadde skjedd, hadde vært at flere barn hadde blitt kastet som prosjektiler ut gjennom frontruta på bussen. Døds- og ulykkestallet ville trolig ha blitt mye høyere enn det ble i Verdal.

I denne saken har jeg hørt noen si at det ikke skjer noe før politikerne selv blir rammet og opplever en ulykke. I mitt arbeidsliv i tilknytning til akuttmottak på sykehus har jeg tatt imot mange trafikkofer. Jeg kan forsikre at er det noe som brenner seg inn på netthinnen, er det når en ser små barn som er drept, maltraktet eller lemlestet i en trafikkuulykke. Det er noe jeg ikke unner noen. På dette området trodde jeg også at det var mulig å få med seg resten av det politiske establishment – men den gang ei.

Jeg la merke til at framtrepende samferdselspolitikere fra både SV og Arbeiderpartiet dukket opp på fjernsynet etter bussulykken i Verdal. De la ansiktet i alvorlige folder og gav uttrykk for at de ville gjøre alt som stod i deres makt for å forebygge at noe slikt skulle skje igjen. I dag har de anledningen, og vi venter i spenning på om de står for det de sier. Mener de noe med visjonen om null drepte og null varig skadde, eller er det bare tomme ord?

Så til slutt en stemmeforklaring. Hvis mot formodning Fremskrittspartiets forslag ikke blir vedtatt, vil vi subsidiært stemme for innstillingen.

Hans Frode Kielland Asmyhr hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Presidenten har notert seg dette.

Eirin Faldet (A) [16:24:40]: Foregående taler stod på denne talerstol og var svært bekymret fordi det ikke var gjort noe. Jeg viste i mitt hovedinnlegg til at Nord-Trønde-

lag og Nordland fylkeskommuner faktisk har innført påbud om sitteplasser til skolebarn uten at det var noe pålegg. De innførte dette, og som fylkespolitikere kunne Gåsvatn kanskje ha innført det i sitt fylke.

Det må være noen som har tatt for mye Møllers tran i denne salen. Jeg trodde at det viktigste med å drive politikk var å få saker avgjort og ting gjort. Det er det tydeligvis ikke alle politikere som er så opptatt av – de er kanskje mer opptatt av egenmarkering!

Jeg prøvde i mitt innlegg å rose forslagsstillerne, gi støtte til en viktig sak for alle skolebarn, som nå får en tryggere skolevei. Men det var helt fänytt – for å si det rett ut. Jeg har lært i livets lange skole at angrep er det beste forsvar.

Arne Sortevik (FrP) [16:26:18]: Med fare for å være møteplager helt på slutten: Bare en kort oppfølging til statsråden etter replikkvekslingen.

Det som er viktig, er at vi får et felles regelverk og et felles rammeverk for alle skolebarn i hele Norge, uavhengig av hvor de bor og i hvilket fylke de transporteres. Vitterlig er det slik at fylkene har ansvar for dette. Uavhengig av hvor de bor, skal de være sikre på at de får en sikker transport. Det får vi nok best på plass hvis vi har et felles lovverk og en felles økonomisk ramme som gjør dette mulig. Det håper vi kan komme så fort som mulig.

Jon Jæger Gåsvatn (FrP) [16:27:09]: Jeg fikk en kort visitt fra representanten Eirin Faldet.

Etter at Stortinget hadde avvist forslaget fra Fremskrittspartiet i 2004, gjorde vi fylkespolitikere en formidabel jobb i Østfold. Hvis Eirin Faldet hadde lest saken, kommer det fram der. Men vi kom ikke i mål. Det var tverrpolitisk enighet, men vi klarte ikke å komme i mål, av økonomiske grunner. Derfor bad vi om å få denne saken tilbake til Stortinget, slik at vi fikk sett på den i et bredere perspektiv.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.

(Votering, se side 2524)

Sak n r. 4

Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 4. mars 2008 (jf. Innst. O. nr. 28):

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at innføring gjennom forskrifter av nye kjøre- og hviletidsbestemmelser utsettes. Det utarbeides nye forskrifter som tydeligere tar hensyn til særegne norske kjøreforhold, som viderefører unntak for transport innen radius på 100 km og som gir generelt unntak for transport i forbindelse med vegvedlikehold/vinterdrift.»

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.

(Votering, se side 2525)

Sak nr. 5

Forslag fra stortingsrepresentant Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet oversendt fra Odelstingets møte 4. mars 2008 (jf. Innst. O. nr. 28):

«Stortinget ber Regjeringen sørge for varig unntak for sirkusvirksomhet fra bestemmelsene og forskrifter om kjøre- og hviletiden i vegtrafikkloven, inkludert krav om fartsskrivere.»

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2525)

Sak nr. 6

Referat

1. (167) Endringer i statsbudsjettet for 2008 under Barne- og likestillingsdepartementet mv. (St.prp. nr. 43 (2007-2008))
2. (168) Dataspill (St.meld. nr. 14 (2007-2008))
3. (169) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Erik Knudsen og Karin S. Woldseth om å redusere avgiften på video/dvd og å sikre mulighet for norske nettbaserte distributører av film (Dokument nr. 8:70 (2007-2008))
Enst.: Nr. 1, 2 og 3 sendes familie- og kulturkomiteen.
4. (170) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om heving av grensen for tollfri import til 1000 kroner (Dokument nr. 8:72 (2007-2008))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
5. (171) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Vigdis Giltun, Jan-Henrik Fredriksen og Harald Valved om standard for diabetesteam i sykehus (Dokument nr. 8:71 (2007-2008))
6. (172) Representantforslag fra stortingsrepresentante-

ne Gunvald Ludvigsen, Trine Skei Grande, Odd Einar Dørum og André N. Skjelstad om en ny behandlingseenhet for rusmiddelbehandling (Dokument nr. 8:75 (2007-2008))

- Enst.: Nr. 5 og 6 sendes helse- og omsorgskomiteen.
7. (173) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Odd Einar Dørum og Leif Helge Kongshaug om å øke det strategiske handlingsrommet i norsk forskning og utvikling (FoU) (Dokument nr. 8:74 (2007-2008))
 8. (174) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Jon Jæger Gåsvatn, Åse M. Schmidt og Ib Thomsen om å overføre kontrollansvaret for læringsmiljø og innelima ved landets grunnskoler og videregående skoler, midlertidig til Arbeidstilsynet (Dokument nr. 8:77 (2007-2008))
Enst.: Nr. 7 og 8 sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.
 9. (175) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Robert Eriksson, Kari Kjønås Kjos og Per-Willy Amundsen om at Arbeids- og inkluderingsdepartementet oppretter et nytt uavhengig og bredt sammensatt styre til å forvalte Romanifolkets/taternes fond i Norge (Dokument nr. 8:73 (2007-2008))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
 10. (176) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingebrigt S. Sørfonn, Laila Dåvøy, May-Helen Mølvær Grimstad og Hans Olav Syversen om at ideelle virksomheter som yter helse- og omsorgstjenester, herunder barneverntjenester, unntas fra kravet om anbud i lov om offentlige anskaffelser (Dokument nr. 8:76 (2007-2008))
Enst.: Sendes næringskomiteen.
 11. (177) Kirke-, utdannings- og forskningskomiteen melder å ha valgt Gerd Janne Kristoffersen til ny første nestleder
Enst.: Vedlegges protokollen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Ber noen om ordet i henhold til forretningsordenens § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 16.30.
