

Møte tirsdag den 20. april 2010 kl. 10

President: Marit Nybakk

Dagsorden (nr. 68):

1. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om endringer i adopsjonsloven og barnevernloven (Innst. 209 L (2009–2010), jf. Prop. 7 L (2009–2010))
2. Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 147/2009 av 4. desember 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsdirektiv 2004/113/EF om likebehandling av kvinner og menn ved tilgang til varer og tjenester (Innst. 202 S (2009–2010), jf. Prop. 72 S (2009–2010))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 om hvilke tiltak som vil bli iverksatt på kort og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet og om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet (Innst. 198 S (2009–2010), jf. samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 og Dokument 8:54 S (2009–2010))
4. Referat

Presidenten: Representanten Peter N. Myhre vil framsette to representantforslag.

Peter N. Myhre (FrP) [10:00:30]: Jeg har gleden av å fremme to representantforslag.

Det ene er fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Henning Skumsvoll, Christian Tybring-Gjedde, Peter N. Myhre, Per Arne Olsen og Oskar Jarle Grimstad om å vurdere Riksantikvarens mandat, fullmakter og rolle.

Det andre er fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:01:12]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om endringer i adopsjonsloven og barnevernloven (Innst. 209 L (2009–2010), jf. Prop. 7 L (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra familie- og kulturkomiteen 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 tre replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på ta-

lerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Gunn Olsen (A) [10:02:23] (ordfører for saken): Altfor mange norske barn trenger sårt til en tryggere hverdag. Det er vår oppgave å legge til rette for at flest mulig barn får en så god oppvekst som mulig.

Det er få adopsjoner av norske barn. Mange norske par står i kø for å adoptere barn, men det er i all hovedsak barn fra andre land. Det er en krevende prosess, og ventetiden er lang for de fleste. Mange norske par ville nok adoptert barn født i Norge dersom det var mulig. Mange fosterforeldre ville gjerne adoptere de barna de har omsorg for.

Det har i flere sammenhenger og i mange år vært diskutert om det bør åpnes adgang for rett til kontakt mellom biologiske foreldre og barn eller barn og biologisk slekt etter adopsjon, såkalt åpen adopsjon. Særlig har dette vært diskutert når det gjelder adopsjon av fosterbarn. Det har videre vært signalisert fra ulike fagmiljøer en sterk bekymring for at adopsjon er et så lite benyttet tiltak i barnevernet. I spørsmålet om det bør innføres en adgang til rett til kontakt mellom biologiske foreldre der det er i barnets interesse både med adopsjon og kontakt med biologiske foreldre, har Høyesterett i to avgjørelser direkte oppfordret departementet til å utrede en slik mulighet. I hovedsak dreier denne saken seg om dette.

Adopsjon med besøksrett representerer noe nytt når det gjelder forholdet mellom barnet, biologiske foreldre og adoptivforeldre etter adopsjon. En samlet komité har konstatert at adopsjon etter barnevernloven § 4-20 hvor slike vedtak kan treffes, fortsatt vil være et meget inngripende tvangstiltak. Selvsagt vil det være ulike oppfatninger i en såpass omfattende sak der barns beste er det sentrale. Derfor er jeg svært glad for at et sterkt flertall i komiteen, dvs. alle unntatt Fremskrittspartiet, slutter seg til Regjeringens forslag om at hvis det etter en konkret vurdering framtrer som den beste løsningen for barnet, kan det fastsettes en rett til kontakt mellom barn og biologiske foreldre etter gjennomført adopsjon.

Det er viktig å understreke at formålet med forslaget hele tiden må være barnets beste. Det at barnet skal ha en stabil og forutsigbar oppvekst, må være avgjørende for de tiltakene som settes inn. Det er viktig at barn i slike tilfeller kan ha kontakt med biologiske foreldre under trygg forvisning om at de blir værende hos adoptivforeldrene, og at dette ikke står i veien for adoptivforeldrenes rolle, selv om det er lett å få øye på at dette også kan være ganske utfordrende for adoptivforeldrene. En slik ordning kan bare fungere dersom man har en høy grad av sikkerhet for at et slikt samarbeid kan fungere.

Komiteen vil også understreke at samvær med biologiske foreldre er ett moment av flere i helhetsvurderingen av hva som er barns beste, og at besøkskontakt bare er aktuelt i et svært begrenset antall saker. Og igjen: Hovedvilkåret må være at det er til barnets beste. Hensikten er nemlig ikke å sikre tilknytning til biologiske foreldre med tanke på å tilbakeføre barnet, men i så fall å gi bar-

net en viss kjennskap til biologiske foreldre. Barnet må sikres alle de fordelene en adopsjon innebærer, for å få en trygg oppvekst. Fremskrittspartiet, som underlig nok ikke er med i flertallets vurderinger, vil nok redegjøre for sine synspunkter. Det kan se ut som om Fremskrittspartiet mener at barna skal tilbake til sine biologiske foreldre nesten uansett.

Komiteen er delt i synet på om det er kun biologiske foreldre eller om flere i nær familie kan ha denne kontakten. Regjeringspartiene mener det er et sentralt poeng at personkretsen må begrenses, av hensyn til sakens omfang, lengde og om risiko for nye prøvinger. Vi mener dette vil påføre barnet ekstra belastninger.

Når det gjelder fastsettelsen av rett til kontakt, er det viktig for meg å understreke at man alltid må innhente og vektlegge barnets eget syn. Alle unntatt Fremskrittspartiet mener det.

Når det gjelder nye prøvinger, er flertallet opptatt at det ikke må åpnes for ordninger som er prosessdrivende.

Til sist: Jeg vil håpe at denne saken vil føre til at adopsjon vil bli vurdert i langt flere tilfeller enn i dag, i den hensikt å trygge barn.

Så til forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti, som går på at man skal ha en gjennomgang av praksis i denne saken. Jeg vil gjerne oppfordre Kristelig Folkeparti til å oversende forslaget uten realitetsvotering.

Solveig Horne (FrP) [10:07:35]: Den saken som vi har til behandling i dag, har jo kommet opp litt som en konsekvens av flere saker om adopsjon som har vært behandlet de siste årene. Det har blitt åpnet for mye mer bruk av adopsjon som et barnevernstiltak i de senere årene.

Adopsjon i seg selv er noe som i hvert fall jeg for min del forbinder med litt lykkelige par som adopterer barn fra utlandet. Mange av oss husker også filmen Annie, som handler om å adoptere et barn fra barnehjem – med litt amerikanske tilstander på det, da. Men adopsjon som et barnevernstiltak, eller adopsjon i seg selv, innenlandsadopsjon, er noe som det ikke har vært tradisjon for å bruke her i Norge. Det har blitt brukt mye mer både i England og i USA. For mange er det sånn at adopsjon er noe man forbinder med trygghet, trygghet for de barna det gjelder, og det skal også være slik at de skal ha en stabil ramme rundt seg når de blir adoptert.

Det Fremskrittspartiet i denne saken har lyst til å presisere, er at det er tvangsadopsjon som et barnevernstiltak vi er imot. Det er et svært inngripende tvangstiltak, og, slik jeg ser det, kan det være i strid med flere konvensjoner.

Fremskrittspartiet mener at så langt det er mulig, skal barnet gis rett til å kjenne og få omsorg av sine foreldre. Vi mener at forholdet mellom barnet og de biologiske foreldrene er viktig både for barnet og de biologiske foreldrene. Men så skal Fremskrittspartiet også erkjenne at i en del tilfeller er det ikke til barnets beste å bo hjemme med de biologiske foreldrene, og i enkelte tilfeller er staten nødt til å gå inn og overta omsorgen. Men for Fremskrittspartiet er det likevel viktig å ha en intensjon om tilbakeføring til den biologiske familien.

Alle kan forandre seg, alle kan få skikk på livet sitt.

Men det å gjennomføre en tvangsadopsjon er så endelig at det ikke er mulighet for tilbakeføring. Sverige har en ordning der de har brukt mye mer langvarige fosterhjem-plasseringer.

Derfor har ikke Fremskrittspartiet i denne saken gått inn på merknadene til de andre partiene. Det er det jeg vil presisere i forhold til § 4-20 om bruken av tvangsadopsjon som et barnevernstiltak.

Så var saksordføreren veldig opptatt av hva Fremskrittspartiets standpunkter er. Nå har jeg redegjort litt for våre primære standpunkter i denne saken. Men jeg har også lyst til å si at vi subsidiært kommer til å støtte Regjeringen i denne saken, for når Regjeringen her åpner for at de barna som er adoptert bort, kan ha kontakt med biologiske foreldre, er dette et lite skritt i riktig retning. Men så kan man også se at Norsk Psykologforening nevner godt foreldreskap. Det er kanskje sånn at hvis man er gode foreldre eller adoptivforeldre, ser man at barnet kan ha godt av å ha kontakt med sin biologiske familie. Da er det ikke sikkert man trenger en lovendring.

Flere høringsinstanser har også vært inne på forholdet til biologisk familie og biologiske foreldre. Vi vet at for enkelte barn som har blitt adoptert, kan det være like viktig å ha kontakt med søsken, besteforeldre eller annen familie. Det er overraskende at ikke Regjeringen har tatt dette inn over seg.

Adopsjon med kontakt, som blir avgjort i dag, vil gjøre at adopsjon får en litt annen karakter enn det har i dag. Dette kan medføre at flere kvier seg for å adoptere, men det kan også medføre at flere barn blir adoptert og får den tryggheten det vil si. Adopsjon med kontakt innebærer at adopsjon ikke vil medføre et absolutt brudd mellom barnet og biologisk familie. Det synes Fremskrittspartiet er så viktig at vi primært støtter Regjeringen i dette forslaget, ved at barnet da i hvert fall får en mulighet til kontakt med den biologiske familien.

Barnas beste og barnas rettigheter snakker vi veldig mye om i denne komiteen, og det er viktig å ha fokus på dette også i denne saken. For Fremskrittspartiet er det viktig at barnet også får god kjennskap til sin biologiske familie.

Til slutt vil jeg få lov til å fremme mindretallsforslaget fra Fremskrittspartiet.

Vi vil også støtte Høyre og Kristelig Folkepartis forslag, forslag nr. 2, om at det skal stå «biologiske familie» og ikke «biologiske foreldre». Vi vil subsidiært støtte Regjeringens forslag til II.

Presidenten: Representanten Solveig Horne har tatt opp det forslaget som hun refererte til.

Olemic Thommessen (H) [10:12:33]: Dette er en svært viktig sak for dem det angår, adoptivsøkere, biologiske foreldre og selvfølgelig først og fremst de barna som er i den situasjonen at adopsjon er et tema.

Saksordføreren har på en grei og oversiktlig måte redegjort for mange av de problemstillingene som har vært tema i komiteen. Høyre støtter i all hovedsak Regjeringens utgangspunkt i denne saken.

Det å skulle finne frem til løsninger til barnets beste handler i veldig stor grad om også å ha fleksibilitet til å kunne gjøre det. Å lage generelle regler for spesielle tilfeller er krevende og i denne sammenheng kanskje særlig krevende. Hvert barn har sin historie, hver familie har sin historie og sin spesielle sammenheng. Da er det klart at det må være rom for å søke å finne frem til spesielle – skal vi kalle det – konstruksjoner rundt det enkelte barn som i størst mulig grad ivaretar barnets interesser. Jeg opplever Regjeringens forslag som et forslag som nettopp går i den retning. Man myker opp adopsjonsordningen for nettopp å kunne gi et mer fleksibelt utgangspunkt for å finne frem til – skal jeg si – en god skreddersøm i det enkelte tilfellet. Det ser vi på som positivt.

Spørsmålet om rett til kjennskap til biologiske foreldre, biologisk opphav, er et tilbakevendende tema når det gjelder familiespørsmål og spørsmål knyttet til barn. Høyre har som sitt utgangspunkt at det er et viktig poeng. Det å ha mulighet til å få kjennskap til sine foreldre er et prinsipp vi følger i andre sammenhenger i familiepolitikken. Når det da kommer til dette konkrete spørsmålet, mener vi at det perspektivet styrkes gjennom det forslaget som nå er fremlagt. Riktignok mener vi at i behovet for skreddersøm er det et ganske godt poeng at også den kretsen som man kan tenkes å kunne ha kontakt med, bør kunne være noe bredere enn bare de biologiske foreldrene. Vi legger oss derfor på de forslagene som støtter dette.

Når det gjelder innstillingen, har det nok skjedd en inkurie, i den forstand at Høyre har blitt med litt lenger enn det det er grunnlag for. Det er slik at Høyre skal være med på forslag nr. 2 I, men vi skal ikke støtte forslag nr. 2 II, slik det fremgår av innstillingen. Vi kommer også til å støtte forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti. Av ryddighet med tanke på voteringen velger jeg derfor ikke å ta opp forslag nr. 2. Det forutsetter jeg at Kristelig Folkeparti gjør. Men jeg signaliserer som stemmeforklaring at vi altså kommer til å stemme for forslag nr. 2 I.

Presidenten: Representanten Olemic Thommessen har da gjort oppmerksom på at det er en feil i innstillingen. Det vil bli rettet opp på vanlig måte.

Gina Knutson Barstad (SV) [10:16:49]: I dag gjør vi endringer som representerer noe helt nytt i norsk adopsjonslovgivning, nemlig besøkskontakt mellom biologiske foreldre og barnet etter en adopsjon. Som andre saker av denne typen er dette ingen enkel sak. Det er mange veldig vanskelige spørsmål knyttet til dette.

Man kan se for seg situasjoner da en kontakt med biologiske foreldre ikke vil være hensiktsmessig, og noen ganger vil det kanskje være direkte skadelig for barnet det gjelder. Man kan se for seg situasjoner der barn havner i skvis mellom biologiske foreldre og adoptivforeldre. Man kan se for seg situasjoner der biologiske foreldre ikke følger opp kontakten som er forespeilet, og barnet igjen og igjen må oppleve avvisningen og skuffelsen dette medfører. Eller man kan se for seg situasjoner der barnet selv ikke ønsker noen kontakt med sine biologiske foreldre.

Men kan vi se for oss at det finnes situasjoner der en

begrenset kontakt vil være bra for barnet? Finnes det situasjoner i Norge der en slik kontakt ikke vil virke truende, ikke vil skape usikkerhet, men tvert imot vil bidra til en tryggere og mer stabil situasjon for et barn? Kan man se for seg en situasjon der barnet vil oppleve det som godt å vite at de biologiske foreldrene har det bra, f.eks.?

Høyesterett har to ganger oppfordret Regjeringen direkte til å utrede muligheten for såkalt åpen adopsjon, som er det vi snakker om her. Det er viktig for meg å understreke at dette ikke vil være noen norm, men saker fra Høyesterett og erfaringer fra barnevernet viser at det finnes saker og situasjoner i Norge der dette kan være hensiktsmessig. Jeg har ikke tenkt å stå i denne sal og stille meg i veien for en slik mulighet. Det er jeg glad for at flertallet i komiteen er enig med meg i.

Følgende punkter er ekstra viktig:

1. Dette er ikke snakk om kontakt med tanke på å føre barnet tilbake til biologiske foreldre. Tvert imot skal barnet være trygg på at adopsjonssituasjonen er permanent.
2. En slik ordning stiller store krav til adoptivforeldrene. Derfor må de samtykke til en slik ordning. Ikke noe ville være mer ødeleggende enn om barnet havner i en lojalitetskonflikt eller skvis mellom adoptivforeldre og biologiske foreldre.
3. Man må være sikker på at de biologiske foreldrene vil følge opp kontakten.

Noen høringsinstanser har pekt på at i situasjoner der alle parter er positive til videre kontakt, vil det likevel forekomme. Men jeg har lyst til å understreke at det som nettopp er formålet med disse endringene, er å gi den kontakten skikkelige rammer og sikre barns rettigheter. Barnevernstjenesten skal ha en aktiv rolle i forberedelsen og gjennomføringen av kontakten og skal ha plikt til å sørge for at det skjer på en måte som er til beste for barnet. Barnet er et selvstendig rettssubjekt med egne rettigheter. Derfor skal barnets mening veie ekstra tungt.

Til Fremskrittspartiet vil jeg si at adopsjon og barnevern handler om barns rett til en trygg oppvekst, ikke om biologiske foreldres rett til egne barn. Jeg tolker forslagene fra Fremskrittspartiet mer som foreldrerett enn som barnerett.

Til sist vil jeg si at det er bra at vi holder fast på at det skal en skikkelig faglig vurdering til når barn skal adopteres til Norge. Endringene vi gjør i dag, vil bidra til å styrke vernet av adoptivbarn.

Christina Nilsson Ramsøy (Sp) [10:20:18]: Senterpartiet er opptatt av at alle barn skal ha rett til en god og trygg omsorg. I tilfeller der hjemmet ikke makter å ivareta omsorgsoppgavene, er det samfunnets plikt å sørge for at barn og unge får et fullverdig omsorgstilbud og gode oppvekstvilkår.

Når et barn kommer inn under barnevernets omsorg, vil noen av dem før eller siden bli tilbakeført til sine foreldre. Man har alltid et håp om at foreldrene skal bli i stand til å ivareta disse omsorgsoppgavene, men i noen tilfeller er ikke det et godt alternativ. Da forespeiles barna en ustabil oppvekst, kanskje med ulike fosterhjem og alltid

en usikkerhet rundt kontakten med sine biologiske foreldre. Spørsmålet blir alltid: Hvor lenge får man bli i fosterhjemmet? Mange vil også føle at de ikke hører ordentlig hjemme i en familie.

Derfor er det åpnet for mulighet til å benytte seg av adopsjon uten foreldrenes samtykke. Det har over flere år vært diskutert hvorfor adopsjon er et så lite benyttet tiltak i barnevernet, da det kan gi barnet en bedre og mer stabil oppvekst. Selv om det har mange fordeler, skal man også være klar over at det å benytte seg av adopsjon er et veldig drastisk tiltak. Det må kun benyttes i saker der man ser at en tilbakeføring til foreldre ikke vil være aktuelt, og selvfølgelig er det barnets beste som skal ligge til grunn.

Økt bruk av adopsjon vil føre med seg en rekke spørsmål, bl.a. det vi diskuterer i dag, spørsmålet om det bør innføres en adgang til rett til kontakt mellom barnet og de biologiske foreldrene etter en adopsjon i de tilfeller der det er til barnets beste både med adopsjon og med fortsatt kontakt med biologiske foreldre.

Formålet med en slik kontakt er å gi barnet anledning til å ha en viss kontakt med biologiske foreldre og dermed få kunnskap om sitt opphav, samtidig som barnet får den stabiliteten, sikkerheten og varigheten i omsorgssituasjonen som en adopsjon gir, kontra det å være i et fosterhjem.

Det er også viktig at det kun skal være mulig å fastsette rett til kontakt mellom barnet og de biologiske foreldrene, og at man begrenser personkretsen av hensyn til sakens omfang, lengde og risiko for nye prøvinger. Dette kan være en belastning for barnet og virke mot sin hensikt.

Et av formålene med adopsjon er å skape ro rundt barnets situasjon, og det er derfor svært uheldig å åpne for ordninger som kan være prosessdrivende. Det vil kunne true muligheten for at barnet skal få ro rundt sin situasjon og sin oppvekst.

Med dette som bakgrunn vil Senterpartiet gå inn for at i de saker der det etter en konkret vurdering framtrer som den beste løsningen for barnet, kan det fastsettes en rett til en begrenset kontakt mellom barnet og de biologiske foreldrene etter en gjennomført adopsjon.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:23:40]: Stortinget vedtar nå at det skal kunne gis rett til kontakt mellom barn og biologiske foreldre etter at barnet er adoptert bort, en såkalt adopsjon med besøksrett. Det representerer noe helt nytt når det gjelder forholdet mellom barnet, biologiske foreldre og adoptivforeldre. En adopsjon med kontakt vil medføre at adopsjonen vil få en annen karakter enn den har i dag. Adopsjon med besøkskontakt innebærer at adopsjonen ikke betyr et absolutt brudd mellom barnet og biologisk familie.

Kristelig Folkeparti støtter innføringen av denne adgangen og fremmer samtidig et forslag om at vi går igjennom ordningen og evaluerer konsekvensene når det har gått noen år og vi har et visst erfaringsgrunnlag å se på. Det er viktig, fordi dette er et krevende landskap. Det skal gjøres krevende vurderinger fra tilfelle til tilfelle. Derfor er det også viktig å gå igjennom de erfaringene som er gjort, og eventuelt justere praksis etter noen år. Når det gjelder saksordførerenes oppfordring om å gjøre forslaget om til et

oversendelsesforslag, er jeg positiv til det hvis statsråden nå bekrefter at han ønsker å foreta en slik gjennomgang.

Vi snakker her om barn som har foreldre som ikke har kunnet gi barna den omsorgen de trenger. De er fratatt foreldreansvaret, og fylkesnemnda har vedtatt at barna skal adopteres bort. Jeg er glad for at hele komiteen også fastslår at dette er å betrakte som et meget inngripende tvangstiltak. Det er viktig å ha med seg det alvorligste og den ydmykheten når vi diskuterer nettopp adopsjon, for det kan jo knapt nok tenkes noe mer drastisk inngrep i et menneskes liv som myndighetene kan gjøre, enn nettopp å fatte et vedtak om at du ikke lenger er i slekt med din egen familie. Derfor er det også på basis av de diskusjonene vi har hatt om adopsjonsloven de siste årene, viktig å understreke at adopsjon ikke er en rettighet for voksne, men er til barnets beste.

FNs barnekonvensjon artikkel 7 gir barnet så langt det er mulig, rett til å kjenne og få omsorg fra sine foreldre. Artikkel 9 gir beskyttelse mot at barnet blir skilt fra foreldrene uten at det skjer etter prosessuelle regler og med hensyn til barnets beste. Poenget her er at vurderinger i hvert enkelt tilfelle er gjort nettopp med hensyn til barnets beste. Men selv om barnet adopteres bort, kan det være tilfeller der barnet kan fortsette å ha kontakt med sin biologiske familie. Derfor slutter altså flertallet i Stortinget seg i dag til at der det etter en konkret vurdering framtrer som den beste løsningen for barnet, kan det fastsettes en rett til kontakt mellom barnet og de biologiske foreldrene etter en gjennomført adopsjon.

Når det gjelder innretningen på ordningen, har Kristelig Folkeparti noen avvikende synspunkter. For det første mener vi at en eventuell besøkskontakt ikke bare bør begrenses til biologiske foreldre. Tilknytning til søsken, besteforeldre eller andre slektninger kan i ulike sammenhenger være like viktig som tilknytning til biologiske foreldre, og det er derfor fornuftig at det i loven nå åpnes adgang for å vurdere det.

Videre mener Kristelig Folkeparti at fosterforeldre, dvs. de mulige adoptivforeldrene, ikke skal kunne hindre at barnet får ha besøkskontakt med biologisk familie etter en adopsjon, dersom denne kontakten vurderes til å være til barnets beste. Det bør være en vurdering ut fra hva som er barnets beste, men en skepsis fra adoptivforeldrene bør naturligvis tillegges stor vekt i en slik vurdering, selv om de ikke bør gis en absolutt vetorett, som proposisjonen har lagt opp til.

Jeg tar opp de forslagene som Kristelig Folkeparti står bak i saken, enten alene eller sammen med andre. Det gjelder endringer vedrørende biologiske foreldre, at man nå skal kunne vurdere kontakt med biologisk familie, og endringer vedrørende adoptivsøkernes samtykke. Kristelig Folkeparti stemmer primært for egne forslag og sekundært for Regjeringens forslag.

Presidenten: Representanten Øyvind Håbrekke har tatt opp de forslag han refererte til.

Når det gjelder forslagene nr. 3 og 4 – siden representanten nevnte forslag nr. 3 – vil presidenten gjøre oppmerksom på at de vil bli tatt opp i et senere stortingsmøte,

siden de ikke har lovttekst, og vil også vise til tradisjonen fra tidligere forhold mellom odelsting og storting.

Trine Skei Grande (V) [10:29:18]: Jeg må si at jeg synes adopsjon er blant de flotteste handlinger vi mennesker kan gjøre overfor barn. Det å ta det fulle og hele ansvaret og det å forplikte seg over et langt liv er faktisk en flott gest ikke bare for barnet, men jeg synes det er en flott gest for fellesskapet.

Det som jeg har lyst til å løfte i dag, er at det pågår en debatt der det høres ut som om de aller fleste barn blir tatt med tvang når de blir tatt av barnevernet. Mitt kjennskap til barnevernet er at det er veldig, veldig få som faktisk blir tatt med tvang. De aller fleste barnevernsvedtak blir fattet også når foreldre innser at det ikke går.

Jeg må si at ut fra min kjennskap til barnevernet, så ser jeg ikke for meg at adopsjon vil bli et virkemiddel når tvang blir brukt. Jeg ser for meg at adopsjon er noe som vil være en god løsning for barn der foreldre har innsett at det å kunne ta ansvaret for barnet igjen kanskje er noe de ikke klarer å strekke seg mot. Men det betyr ikke at dette er en ordning som jeg tror vil bli brukt veldig mye. Jeg tror at det er veldig sjelden at vi gir opp foreldre på den måten som det her er snakk om. Som en fostermor sa til meg – da hun tilbød sin voksne 18-åring, som hadde bodd der absolutt hele livet, å bli adoptert, svarte adopsjonsbarnet: Jeg vet at du er glad i meg, men jeg vil ikke velge mellom mine to mødre. Det er faktisk også en sak her, at barn ikke skal være tvunget til å velge mellom de to som man er glad i på forskjellige måter i livet sitt.

Vi i Venstre kommer til å stemme for Høyre og Kristelig Folkepartis forslag nr. 2 I som står i innstillinga, fordi det å innse at foreldre aldri kommer til å klare det betyr ikke at det ikke er f.eks. søsken som barnet vil ha kontakt med. Jeg ser ikke for meg at man deler søskenflokker i adopsjonssaker, men det kan skje, og mange beste-foreldre som ikke klarer å ta et fullt ansvar for barnet, kan bidra til å gi barnet et større nettverk og en større kontakt.

Så vil jeg gjerne si at vi ikke stemmer for Høyre og Kristelig Folkepartis forslag nr. 2 II, men jeg har stor sans for at barnets ønsker må tillegges vekt, f.eks. at barnets ønske om å ha kontakt med mormor eller andre omsorgspersoner som har betydd noe i barnets liv, bør tillegges vekt, sjøl om jeg ikke mener at det skal inn noen faglig vurdering hver gang. Men jeg tror at gode adopsjonsforeldre skjønner hvor mye det betyr for barn å ha kontakt med noen som har betydd noe i livet deres.

Så til slutt om det forslaget som vi fremmer som forslag nr. 4 her i salen. Det er basert på stor utålmodighet fra Venstre, og statsråden er fri til å kvittere det ut fra talerstolen.

Vi har fremmet en rekke forslag i denne sal, basert på endringer av adopsjonsloven, for å gjøre det lettere, mer smidig, mindre byråkratisk, enklere, billigere og mer imøtekommende fra norske myndigheter for alle dem som har tatt det flotte ansvaret det er å adoptere. Alle de initiativene fra Venstre her i Stortinget førte til at den forrige barneministeren satte ned en offentlig utredning med

en fullstendig gjennomgang av adopsjon og som førte til NOU 2009:21. Der ligger det veldig mange gode forslag. Vi er utålmodige og ønsker å få revidert loven i forhold til de forslagene som ligger i den NOU-en, og vi håper at Regjeringen kan komme tilbake så fort som overhodet mulig med en ordentlig revidering av adopsjonsloven i de store spørsmålene som kan bety noe for mange barn og mange familier.

Presidenten: Presidenten tolker representanten Skei Grande dit hen at hun har tatt opp det forslag hun refererte til. Presidenten vil legge til at forslag nr. 4, som er forslaget fra Venstre, vil bli tatt opp i et senere stortingsmøte.

Statsråd Audun Lysbakken [10:34:11]: Stortinget behandler i dag viktige endringer i barnevernloven og adopsjonsloven. Jeg er glad for at Regjeringens forslag får tilslutning fra flertallet her i dag.

Regjeringen har altså lagt fram forslag om å åpne for en rett til kontakt mellom barnet og de biologiske foreldrene etter adopsjon uten foreldrenes samtykke etter barnevernloven § 4-20. Vi har etter en nøye vurdering – for disse spørsmålene er alltid vanskelige – kommet til at det bør åpnes for en rett til å ha en begrenset kontakt der det vil være til barnets beste.

Meningen med forslaget om å åpne for en begrenset rett til besøkskontakt er ikke å uthule eller på noen måte å gjøre endringer i den tilknytningen til adoptivforeldrene som adopsjonsinstituttet gir til barnet. Meningen er heller ikke å frata adoptivforeldrene det fulle ansvaret for adoptivbarna. Formålet er å gi barna, i de tilfellene der det blir vurdert som å være til barnets beste, en mulighet til å ha kontakt med sine biologiske foreldre etter en adopsjon, uten å rokke ved den stabiliteten og sikkerheten i omsorgssituasjonen som adopsjonen skal gi og gir.

Lovforslaget forutsetter at fosterforeldrene samtykker til kontakt mellom barna og biologiske foreldre. Adopsjon med besøkskontakt kan bare komme på tale der man har høy grad av sikkerhet for at det ikke kommer til å oppstå samarbeidsproblemer mellom adoptivforeldrene og de biologiske foreldrene. Det avgjørende her er at vi ikke utsetter barna for nye konfliktsituasjoner, men at dette gjennomføres i situasjoner der vi er overbevist om at det vil være til det beste for barna.

Jeg antar at det vi går inn for her i dag, vil være aktuelt bare i et mindre antall saker, og det er ikke meningen at kontakt etter adopsjon skal bli normalordningen ved en adopsjon etter § 4-20.

Barneverntjenesten skal ha en sentral rolle ved gjennomføringen av kontakten. Barnevernet skal legge praktisk til rette for besøkskontakten og om nødvendig motivere partene for samarbeid.

Så har jeg lyst til å si at det som representanten Håbrekke har lagt fram på vegne av Kristelig Folkeparti om en gjennomgang, synes jeg er et helt naturlig signal å gi, og det signalet tar jeg. Det er klart at når vi nå gjør endringer som dette, så er det viktig løpende å evaluere om vi lykkes med det og de erfaringene vi får. Omfanget av denne typen adopsjoner vil sannsynligvis bli såpass lite

at det tar noe tid før vi har et erfaringsgrunnlag som gjør det meningsfullt å gjøre en sånn gjennomgang, men jeg er helt enig i intensjonen bak forslaget som representanten har lagt fram.

Regjeringen har også foreslått en innstramming i reglene om anerkjennelse av adopsjoner som bør nevnes kort. Adopsjoner gjennomført i adoptantens statsborgerland skal ikke lenger være automatisk gyldige i Norge dersom adoptanten var bosatt her i landet da adopsjonen ble gjennomført, slik som det har vært til nå. Utenlandske statsborgere bosatt i Norge vil da, som alle norske statsborgere bosatt i Norge, måtte søke om forhåndssamtykke fra norske adopsjonsmyndigheter og underlegges en vurdering av om de er egnet til å adoptere. Jeg oppfatter at det er en vurdering som får støtte her i salen, og som gjør at vi er enda tryggere på at alle adoptivbarn får god omsorg i familiene der de blir adoptert.

Til slutt har jeg lyst til bare å utkvittere det som representanten Skei Grande nevnte til slutt. La meg også få benytte anledningen til å gratulere med ny jobb og ønske lykke til med den. Vi jobber nå med oppfølging av NOU-en. Det er en viktig NOU, en veldig spennende debatt. Jeg gleder meg til å komme tilbake til Stortinget med de tanker og forslag som Regjeringen vil komme med som følge av det. Det er noe vi jobber med i departementet nå. Jeg vil ikke anslå nøyaktig når det kommer, men vi jobber med det siktemål å følge opp de viktige debattene som utvalget har tatt initiativ til.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Solveig Horne (FrP) [10:39:06]: I en av merknadene fra flertallet står det:

«Adopsjon med besøkskontakt innebærer at adopsjon ikke vil medføre et absolutt brudd mellom barnet og biologisk familie.»

Vi snakker veldig mye om barnets beste, men likevel har Regjeringen i denne innstillingen kun snakket om at barnet skal ha kontakt med biologiske foreldre. Et flertall av høringsinstansene tok opp dette med tanke på at det ble for snevert bare å snakke om biologiske foreldre, at vi bør snakke om biologisk familie, for vi vet at veldig mange av disse barna trenger kontakt med søsken og besteforeldre, ikke bare biologiske foreldre.

Mitt spørsmål er: Ser statsråden denne problemstillingen? Hva er statsrådens begrunnelse for ikke å åpne for at det kan innebære biologisk familie – altså ikke være så snevert at det bare skal innebære biologiske foreldre?

Statsråd Audun Lysbakken [10:40:08]: Det er helt korrekt at flere av høringsinstansene var uenige i den begrensningen som er lagt fra departementet.

Jeg mener likevel at det er riktig å være forsiktig. Det er en ny åpning vi gir. Det er veldig spesielle situasjoner som fører til adopsjon etter § 4-20. Det er situasjoner der det er ekstremt viktig å skape ro og stabilitet rundt barnets situasjon. I den situasjonen er jeg opptatt av at vi skal begrense hvor mange muligheter det er for prøving av saker i fylkesnemnda, og hvor mange muligheter det er

til å skape ustabilitet rundt barnets situasjon. Jeg mener at vi tar et viktig og nytt steg knyttet til biologiske foreldre, som jeg vil tro i de aller fleste sakene er det som vil være mest nærliggende her. Vi ønsker å prøve ut de erfaringene vi får med det, uten – i denne omgang i hvert fall – å gå lenger.

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:41:21]: Jeg takker statsråden for et innlegg med mange viktige refleksjoner og gode poeng.

Mitt spørsmål dreier seg imidlertid om utfordringer i barnevernet i lys av de endringene som nå skjer, fordi det har i hvert fall kommet til min informasjon at man i enkelte kommuner nå ønsker å gå gjennom sakene sine for å se hvilke barnevernssaker der det kan være aktuelt med adopsjon, nettopp fordi at i det øyeblikket fosterbarn blir adoptert bort til fosterfamilien, forsvinner de økonomiske forpliktelsene for kommunene. Jeg vet ikke omfanget av dette, men jeg vil gjerne utfordre statsråden og spørre om han vil påse at ingen barnevernssaker blir gjenstand for adopsjonsbehandling av økonomiske motiver fra det kommunale barnevernet.

Statsråd Audun Lysbakken [10:42:24]: Ja, selvfølgelig! Hvis det er en aktuell problemstilling som representanten nå tar opp, må vi sende et veldig tydelig signal til kommunene om at det ikke er akseptabelt. Når vi har åpnet for økt bruk av adopsjon, er jo det som et barnevernstiltak og en presisering som vi har gitt til kommunene med tanke på hvilke vurderinger som kan gjøres av hva som er barnets beste.

Men det er jo ingen tvil om at det er ett forhold, kun ett forhold som skal ligge til grunn for de vurderingene, og det er hva som er best for barnet! Andre føringer har selvfølgelig ingenting i den vurderingen å gjøre. Så hvis det skulle vise seg at det blir gjort den type vurderinger, kommer vi helt klart til å sende ut et signal om at man ikke skal gjøre det.

Presidenten: Da er neste replikant representanten Trine Skei Grande.

Også presidenten vil tillate seg å gratulere med ny jobb.

Trine Skei Grande (V) [10:43:22]: Takk for det, både president og statsråd.

Jeg har lyst til å følge opp det som statsråden sa om NOU-en, som jeg synes var veldig positivt.

Vi er villige til å gjøre vårt forslag om til et oversendelsesforslag. Jeg skjønner at statsråden ikke vil si akkurat når saken kommer til Stortinget. Men statsråden kan kanskje si noe om når det er mulig å sende forslag ut på høring, basert på NOU-en, slik at vi vet at det er en framdrift, så vi kan puste litt lettet ut.

Statsråd Audun Lysbakken [10:43:50]: Jeg vil være forsiktig med å gi datoer, men representanten kan være sikker på at jeg synes de debattene som utvalget har lagt opp til, er spennende. Jeg synes de er viktige å ta, og derfor vil vi både følge opp dette på normal måte, åpne opp for

innspill knyttet til det og vurdere alle de forslagene som kommer til departementet.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

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

Øyvind Håbrekke (KrF) [10:44:39]: Jeg tok ordet for å utfylle mitt innlegg med et par viktige forhold som denne saken dreier seg om.

En viktig bakgrunn for den saken vi behandler i dag, er nettopp å kunne legge til rette for å imøtekomme de tilbakemeldingene vi får om at adopsjon er et for lite brukt virkemiddel innen barnevernet. Kristelig Folkeparti vil understreke at vi har tatt til oss tilbakemeldingene, og vi ønsker å legge til rette for at det skal kunne skje i de tilfellene det er til barnets beste. Det er avgjørende for å sikre den nødvendige stabiliteten, forutsigbarheten og tryggheten for det enkelte barnet.

Jeg er glad for at statsråden presiserer det alvorlig som behandlingen av denne type saker innebærer, med hensyn til at adopsjon ikke skal være et enkelt virkemiddel å ty til.

Vi har, som det er referert i proposisjonen, andre land rundt oss som har en langt mer liberal praksis for når man skal ta i bruk adopsjon i barnevernssaker. Komiteen har nylig vært på reise til London. Det er verdt å merke seg at erfaringene der tyder på at hvis man går for langt i å praktisere adopsjon som et barnevernstiltak, vil man også kunne få saker der adopsjon er gjennomført for tidlig, eller tilfeller der det ikke skulle vært gjennomført adopsjon, og hvor barnevernet må ta tilbake omsorgen etter en adopsjon. Det sier seg selv at det vil være veldig traumatiserende og veldig alvorlig å gå til et slikt tiltak når man først har gjennomført en adopsjon. Derfor er det viktig å balansere denne diskusjonen ut fra at det også er et hensyn å veie på motsatt ende. På den bakgrunn vil det i det norske bildet være riktig å myke opp praksisen noe med hensyn til at noen flere barn kan få anledning til å bli adoptert.

Jeg er glad for at vi i den debatten vi nå har, knytter til adopsjonsloven, i større grad enn i andre debatter før fokuserer på at man ikke bare kan bli adoptert til – at man blir adoptert inn i en ny og trygg familiesituasjon – men at det å gjennomføre en adopsjon faktisk også innebærer at man blir adoptert bort fra en familiesammenheng, som er et meget alvorlig inngrep myndighetene gjennomfører, og som vi skal vise ydmykhet og respekt overfor.

Til slutt vil jeg si at forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti, som er omdelt i salen, gjøres om til et oversendelsesforslag, basert på de signalene som statsråden og saksordføreren har kommet med.

Presidenten: Presidenten vil igjen gjøre oppmerksom på at det vil bli gjort i et senere stortingsmøte.

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

(Votering, se side 2864)

Sak nr. 2 [10:47:57]

Innstilling fra familie- og kulturkomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 147/2009 av 4. desember 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsdirektiv 2004/113/EF om likebehandling av kvinner og menn ved tilgang til varer og tjenester (Innst. 202 S (2009–2010), jf. Prop. 72 S (2009–2010))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 2866)

Sak nr. 3 [10:48:40]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 om hvilke tiltak som vil bli iverksatt på kort og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet og om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet (Innst. 198 S (2009–2010), jf. samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 og Dokument 8:54 S (2009–2010))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 75 minutter, og at taletiden fordeles slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og statsråden 5 minutter.

Presidenten vil videre foreslå at det blir gitt 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.

Knut Arild Hareide (KrF) [10:50:37] (leiar i komiteen og ordførar for saka): Debatten om innstillinga når det gjeld samferdselsministeren si utgreiing 9. mars og Representantforslag 54 S for 2009–2010, var opphavleg sett opp til debatt i Stortinget 25. mars. På bakgrunn av den tragiske dødsulykka ved Sjursøya dagen før ønskte ein samla transportkomité saka utsett. Dette ønsket blei imøtekomme av Presidentskapet av respekt for dei pårørande.

Statsråd Meltveit Kleppa gjorde greie for togsituasjonen i Stortinget 9. mars. Eg vil takke statsråden for utgreiinga, og for at ho valde å kome til Stortinget etter ønske om det.

Som det går fram av innstillinga, føreslår ein samla komité at samferdselsministeren si utgreiing 9. mars blir lagt ved protokollen.

Komiteen har òg handsama Dokument 8:54 S for 2009–2010. Eit mindretal som består av regjeringspartia, føreslår at representantforslaget blir lagt ved protokollen.

Komiteen sitt fleirtal fremjar fleire forslag, bl.a. knytte til avvikshandtering, forslag om ein sårbarheitsanalyse for jernbanen og ny sporkapasitet gjennom Oslo. Framstegspartiet og Høgre fremjar forslag om å sikre ei meir samordna utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak. Framstegspartiet føreslår òg at levetid på inntil 50 år blir brukt ved utrekning av samfunnsøkonomisk nytte, medan Høgre og Kristeleg Folkeparti fremjar forslag om raskare utbygging av dobbeltspor i intercitytriangelet. Eg reknar med at kvart einskild parti vil gjere nærare greie for sitt syn.

Eg vil derfor vise til komiteen si tilråding til vedtak, I–IV.

Eg tek med dette opp forslag nr. 4, frå Høgre og Kristeleg Folkeparti.

I desse dagar opplever me utfordringar for luftfarten som me aldri før har sett. Norsk og europeisk luftfart blir råka av vulkanutbrotet på Island, og oska har lamma flytrafikken i mange dagar. Det har vist tydeleg kor viktig toget er og kor viktig det er med eit godt tognett, ikkje berre i sentrale område, men for heile landet.

Det er verdt å lytte til sjefen for Jernbaneverket, Elisabeth Enger, som har erkjent følgjande om norsk skinne-gang nyleg:

«Forfallet skjer raskere enn det vi har forutsett. Det kan være slik at jernbanens infrastruktur er på tampen av sin levetid.»

Jernbaneverket set no i verk ein ny total gjennomgang av heile jernbanenettet. Det skjer knapt fire år etter at det tyske konsultentselskapet BSL leverte ein tilsvarende rapport. Enger trur ikkje at rapporten, som bl.a. NTP er basert på, fortel sanninga om kvaliteten på jernbanenettet.

Dei fire siste månadene har vore dei verste i norsk jernbane si historie. Aldri før har me opplevd verre tilstandar, og statsråden sjølv har slått fast at vi har ei jernbanekrise i Noreg. Først blei det sagt at denne krisa skuldast det ekstraordinære vintervêret, men også etter at vêret blei normalt, har problema fortsett – særleg opplevde me dette i påskeveka.

I vinter tok derfor Kristeleg Folkeparti initiativ til eit breitt jernbaneforlik. Alle politiske parti har for lenge forsømt jernbanen. Samstundes har det aldri vore så ille som det er no. Derfor trengst det eit felles lyft på tvers av partigrensene. Vi må sjå framover.

Kristeleg Folkeparti meiner at eit slikt forlik må inneberre eit lyft for jernbanen utover det som ligg i NTP, og helsar i så måte SVs utspel i dag velkommen. Men det handlar ikkje berre om meir pengar. Det handlar også om fornying av jernbanesektoren og det å ta organisatoriske grep.

Kristeleg Folkeparti ønskjer å gjere Jernbaneverket om til eit statleg selskap. Da vil Jernbaneverket kunne sikre at utbygginga skjer på ein optimal og effektiv måte – slik Avinor, Statkraft og Statnett kan gjere det i dag.

Kristeleg Folkeparti er også oppteke av å sikre moglegheiter for større konkurranse innan sektoren, og det er særleg viktig at me får eit godt incentivsystem mellom Jernbaneverket og togselskapa.

Det er særleg éi gruppe som har vore lidande denne vinteren. Det er pendlarane, som er avhengige av toget i kvardagen. Det har blitt mange kalde timar på perron-

gen. Eit lite, men viktig tiltak er ei god kompensasjonsordning. Kristeleg Folkeparti er einig med Forbrukarrådet, som meiner at denne ordninga må tre i kraft ved 15 minutt forsinking.

Denne morgonen har både statsråden og SV gitt heilt nye politiske signal. Medan ein i vinter hardnakka har forsvart ein utdatert NTP, ser ein no behov for tiltak. Det gir meg eit positivt håp før denne debatten.

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

Martin Kolberg (A) [10:56:05]: Ingen moderne samfunn kan fungere uten en effektiv infrastruktur. I de fleste land, også hos oss, spiller en effektiv jernbanedrift en betydningsfull og noen ganger en helt avgjørende rolle.

Jernbanen har en særlig plass fordi den er miljø- og klimavennlig og kan frakte store mengder folk og gods på en effektiv måte. Dette er en forståelse det er bred og alminnelig tilslutning til her i Stortinget og i befolkningen.

Den alvorlige situasjonen vi har opplevd i vinter, er et foreløpig klimaks på et stadig tilbakevendende problem med stabilitet og effektiv drift av norsk jernbane. Situasjonen må karakteriseres som særlig alvorlig fordi den berører menneskenes hverdag. Det handler om at folk skal til og fra jobb, mange oppdrag er blitt vanskeliggjort, barn som skal hentes i barnehagen, har måttet vente. Stor usikkerhet og ineffektivitet i levering av varer og tjenester har representert og representerer en stor belastning for bedrifter og næringsliv. Dette vanskeliggjør også Stortingets uttalte mål om å overføre mer av godstransporten fra vei til bane.

Dette er en situasjon som ikke kaller på partipolitisk uenighet om hvem som har gjort mest når. Derfor bare én setning fra meg om dette: Med et visst lite unntak for Venstre er det ingen partier eller grupperinger i denne salen som har foreslått større bevilgninger til fornyelse og vedlikehold av jernbanen enn den nåværende regjering. Jeg registrerer at Kristelig Folkeparti nå vil bevilge mer til vedlikehold, men det er nå og ikke i forbindelse med Nasjonal transportplan, som la grunnlaget for den jernbanepolitikken som nå føres, og ikke da vi behandlet årets budsjett for noen måneder siden – dette bare som en konstatering av fakta.

Jeg mener at Regjeringen og samferdselsministeren har erkjent tre forhold. Det ene er jernbanens betydning slik det her er sagt, dernest at disse vanskelighetene som vi nå har sett, ikke kan fortsette, men først og fremst at jernbanen gjennom mange tiår har fått for lite penger. Bevilgningen til jernbanen, både til vedlikehold og drift, har vært for liten, og derfor nå en tredobling av bevilgningene på fire år. Det er nå tatt en rekke initiativ for å rette opp utslagene av langvarig manglende jernbanesatsing, noe det er redegjort for fra samferdselsministerens side. Dette vil bedre problemene både på kort og lengre sikt.

Men denne debattens oppgave er selvsagt å se framover og formulere mål i den aktuelle situasjonen. Det kreves rett og slett hardt arbeid i Jernbaneverket og NSBs organisasjon for å sikre at neste vinter og tiden framover blir langt

bedre for passasjerer og godstransport, og at dette arbeidet er begynnelsen på en ny æra for norsk jernbane. Deres til tross for rekordbevilgninger er slik at ytterligere bevilgninger i år reelt kan bedre togtilbudet, føler jeg meg trygg på at Regjeringen vil vurdere dette framover, og eventuelt fremme forslag til Stortinget om slike bevilgninger. Men når dette er sagt, vil jeg samtidig konstatere at de bevilgningene som er gitt til investeringer, ikke er brukt opp, slik at det kan være grunn til å reise spørsmål om det er mer penger som på kort sikt er løsningen. Jeg er tydelig: Behovet for penger er kjent og forstått, slik det nå er sagt. Men NSB og Jernbaneverkets ledelse og administrasjon har også sine ting å svare for. Eksempel: Hvorfor innstilles tog – fordi det ikke er personell nok eller fordi det ikke er tog nok når toget skal gå? Når toget ikke kommer, hvorfor blir informasjon til publikum gitt først lenge etter at toget skulle ha gått eller vært der? Er dette et uttrykk for en kultur som forsterker jernbanens problemer? Det er i alle fall ingen tvil om at dette forsterker folks manglende tillit til jernbanen. Hvorfor dette skjer, må NSB og jernbanens ledelse kunne gi et godt svar på.

Jeg vil også si at jeg har registrert at det er blitt bedre, men de respektive verker må øyeblikkelig og uten opphold slutte å skyldes på hverandre når toget ikke kommer, og passasjerene venter. Stortinget må kunne legge til grunn at det er et tett, fortrolig og effektivt samarbeid mellom ledelsen i Jernbaneverket og i NSB.

Bård Hoksrud (FrP) [11:01:34]: Egentlig har jeg lyst til å starte med å takke alle de menneskene som jobber innenfor kollektivtransporten i Norge, for det store paradokset er på mange måter at det vi skal diskutere i dag, har gått veldig bra – i hvert fall den siste uken. Når mange andre ting ikke har gått, når fly har stått på bakken, har jernbanen og annen kollektivtransport sørget for at folk i hvert fall har kommet fram, selv om mange har sittet mange timer på buss og jernbane for å komme seg hjem fra f.eks. Oslo til andre steder av landet, eller motsatt vei. Så jeg synes man virkelig skal ta av seg hatten for dem som har stått på og gjort alt det de har kunnet for at folk faktisk skal komme fram i den vanskelige situasjonen vi har vært i.

Det er som sagt litt spesielt at når vi skal diskutere alle togproblemerne vi har hatt de fire siste månedene, så har toget gått veldig bra den siste uken. Men da er det flyene som har stått på bakken. Det er jo et stort paradoks.

Jeg synes det er viktig å få fram at det viser noen av de utfordringene vi totalt sett har innen norsk infrastruktur. Det er ikke sånn at det bare er på det ene eller det andre området vi sliter. Så er det sånn at naturkreftene er det lite vi kan gjøre med. Jeg synes det var artig da vi så at noen islendinger hadde sendt ut følgende melding: Send oss bare 30 milliarder euro, så skal vi sørge for å slokke vulkanen. Selvfølgelig var det bare humor i det, men det sier noe om at her er det store utfordringer. Og vi har definitivt store utfordringer i Norge.

Så synes jeg statsrådets redegjørelse – det begynner å bli en god stund siden den ble holdt – var en redegjørelse om alle de visjonene og ønskene man har i Nasjonal transportplan og i Regjeringens forslag til Nasjonal trans-

portplan. Når man skal ha en redegjørelse for Stortinget, kan man selvfølgelig ikke ta for seg alle prosjektene, men jeg synes det i stor grad dreide seg om de tingene man ønsker å gjøre framover. Det var svært lite konkret om det som var utfordringen til statsråden, nemlig å svare på en del av utfordringene og de kortsiktige konsekvensene, og hva man kan gjøre på kort sikt for å løse utfordringene på jernbanenettet. Så jeg skulle gjerne ha sett at statsråden var mye tydeligere på hva man vil gjøre nå for å løse den akutte situasjonen som er på jernbanesektoren. Men jeg håper virkelig at vi nå er ferdige med en del av utfordringene vi har hatt, og at det nå settes enorme ressurser inn på å gjøre alt man kan for å sørge for at når vinteren kommer igjen på slutten av dette året, så er vi godt forberedt på å håndtere det, slik at vi kanskje unngår utfordringer som vi har hatt denne vinteren.

Utfordringene er formidable. Vi vet at i forbindelse med stamnettutredningen, som ble lagt fram fra Jernbaneverket før Nasjonal transportplan kom til behandling i Stortinget, sa man at det manglet 80–100 milliarder kr for å få dagens jernbanenett opp på en moderne og tilfredsstillende standard, som gjorde at det ville bli en effektiv og moderne jernbane.

Jeg har lyst til å starte med hva som har skjedd på jernbaneanrådet. Da er det alltid litt artig å gå tilbake i historien, og jeg vet det ble startet jernbane tidlig på 1800-tallet, egentlig, men det var ikke i offentlig regi. Norges første offentlige jernbane gikk fra Oslo til Eidsvoll og åpnet 1. september 1854. 29 år senere igangsatte Norge et av de største jernbaneprosjektene, nemlig Bergensbanen, som kostet mer enn et statsbudsjett den gang. Norge var den gang definitivt ikke blant de rikeste landene i Europa, men man satset på infrastruktur, nettopp fordi det var en viktig del av nasjonsbyggingen og byggingen for at folk skulle kunne bo flere steder i dette landet.

Nå er Norge et rikt land, og Regjeringen nedprioriterer infrastruktur. Bare ti dager etter valget la Riksrevisjonen fram en rapport som slaktet de rød-grønnes innsats innenfor drift og vedlikehold av veinettet. Da hadde den rød-grønne regjeringen sittet i fire år. Det blir litt for enkelt å skyldes på alle regjeringer som var før dem. Jeg mener snart man må begynne å ta ansvar for det man gjør, og etter fire år bør man begynne å se resultater. Riksrevisjonens rapport var ikke et resultat av en god løsning på de utfordringene man har hatt innen veisektoren og ikke minst på jernbanenettet.

Som sagt, jeg synes heller ikke det er noe bedre på jernbanen. Jeg synes det er litt spesielt at når det jernbanenettet vi har, har slitt med store utfordringer over flere måneder, så er svaret fra de rød-grønne og fra statsråden at Jernbaneverket skal sette i gang med en hurtigtogutredning framfor faktisk å bruke ressursene og all kapasitet på å bygge ut jernbanenettet, hvor behovene er størst nå. Men det er kanskje fordi en oppgradering av f.eks. flaskehalsen under Oslo vil kunne koste flere titalls milliarder, mens en lyntograpport ikke koster noe særlig mer enn valgkampmaterieell. Det er når man skal begynne å bygge, det begynner å koste penger. Det er tydeligvis lettere å lage noen utredninger som ikke koster penger, eller i hvert fall

småpenger i den store sammenhengen, i stedet for virkelig å ta tak i utfordringene vi står overfor. Det må også være sånn at det er sunn konkurranse mellom de ulike transportformene basert på reelle kostnader. Da må vi ha gode verktøy for å vurdere samfunnsøkonomisk effekt.

Når Sverige nå i mange år har brukt lavere kalkulasjonsrente enn Norge, ser vi at infrastrukturprosjekt på norsk side ser mye mindre lønnsomme ut enn de gjør på svensk side. Når Sverige bruker dobbelt så lang nedskrivningstid på infrastruktur som Norge, gjør det også sitt til at infrastrukturprosjekt på norsk side ser mindre lønnsomme ut enn de gjør på svensk side. Her må noe gjøres. Med korrekte kost–nytte–kalkyler vil infrastrukturen være en god investering dersom pengene brukes på de riktige prosjektene. Det gjelder både vei og jernbane.

En stor del av togkaoset i vinter skyldes at kapasiteten på jernbanestrekningen gjennom Oslo er sprengt på sentrale tider av døgnet. Dette gjør jernbanen i store deler av landet sårbar for driftsavvik her i hovedstadsområdet.

Statsråd Meltveit Kleppa slo fast i sin redegjørelse til Stortinget at Jernbaneverket jobber med innspill til Nasjonal transportplan 2014–2023 for å øke jernbanekapasiteten gjennom Oslo. Det kommer altså til å bli minst fire år uten handling hvis denne regjeringen får fortsette. Det viser hvor langt det er mellom retorikk og handling hos Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. De som bygde ut norsk jernbane på 1800-tallet, hadde vært flau over hvordan Regjeringen forvalter infrastrukturen de bygde for nasjonen Norge.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa sa i sin redegjørelse at hun er utålmodig på vegne av jernbanen. Fremskrittspartiet er også utålmodig, men vi er villig til å bevilge pengene som skal til. Dessverre stemte de andre partiene i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan imot vårt forslag om 60 milliarder kr mer de ti neste årene til jernbane. Vi har nå imidlertid lagt fram et nytt og et eget representantforslag om en bindende investeringsplan for norsk jernbane, og jeg håper nå at de andre partiene i det minste vil kunne slutte seg til at det må til en kraftig økning i bevilgningene til norsk jernbane og norsk infrastruktur generelt.

Jeg vil ta opp de forslag som Fremskrittspartiet har fremmet i innstillingen.

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

Ingjerd Schou (H) [11:09:56]: Stortinget har det overordnede ansvar for at Norge har et moderne, effektivt og kollektivt transportsystem og en jernbane som er konkurransedyktig. I dag har vi ikke det. Vi skal ha et moderne transportselskap som bringer mennesker til og fra jobb og hjem igjen på en rask, effektiv, trygg og forutsigbar måte.

Distriktpolitikk skal være bærebjelken for å utvikle by- og arbeidsregioner. Det krever en jernbane som fungerer. Vi skal utvikle velferdsstaten og næringslivet. Der er jernbanen helt sentral. Når det gjelder å ta hensyn til miljøet, er også toget svaret.

Hele landet har utfordringer på jernbane. Bergens-

banen, Jærbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen har vært påfallende lite pålitelige. Toget mitt på østre linje har blitt kortere og kaldere, og muligheten for å benytte billett fleksibelt på tog og buss tok Regjeringen vekk nyttårsaften. Jernbaneinfrastrukturen på Østlandet må fungere. Alt annet gir en dominoeffekt til resten av landet. Folk flytter i dag til byene, til regionene, framkommeligheten blir en utfordring, og presset på de kollektive løsningene øker. Staten har et særlig ansvar for å finansiere modernisering av transportnettet i de fire største byene.

Høyre har gjennom hele vinteren etterlyst en tilstandsrapport. Nå har Regjeringen også endelig innsett behovet og framlegger en tilstandsrapport for Stortinget i løpet av 2010 på overtid.

Jernbanedirektøren har fått opp øynene våre for tilstanden på jernbanen. Uttalelsen om at vi er i en unntakstilstand, har vært gjentatt flere ganger. Etter møtet med samferdselsministeren og jernbanedirektøren kom statsråd Meltveit Kleppa nærmest i en bisetning med en stille bombe: Til pressen uttalte hun at Nasjonal transportplans investeringsprosjekter til jernbane nå var tilsidesatt. Det er mildt sagt oppsiktsvekkende at nasjonens mest omfattende samferdselsdokument blir satt på vent i et timelangt møte mellom statsråden og jernbanedirektøren. For brukerne av og ansatte i jernbanen skaper dette ny usikkerhet om framtiden, og overfor Stortinget, som har vedtatt Nasjonal transportplan, er det nærmest arrogant.

Gjennom 40 år har bevilgningene til jernbanen vært for små. Men det største sviket mot norsk jernbane er at norske politikere har tviholdt på den gamle måten å gjøre ting på: kontantprinsippet, gammeldags kost–nytte–analyse og Jernbaneverket som både bestiller og utfører – listen er lang.

Når det gjelder kontantprinsippet, fører det til dårligere forutsigbarhet i utbygging. Jernbaneverket, leverandører og internasjonal kompetanse tar usikkerheten med i beregningen, og svaret blir mye dyrere prosjekter som det også tar dobbelt så lang tid å bygge ut. Eksempelene er friske fra denne vinteren: Asker–Lysaker og ny tunnel i Moss. Norske politikere bør tørre det våre kollegaer i andre land har gjort med stor suksess, f.eks. i Sverige, hvor man har overført prioriteringsmakten til faginstanser.

Når det gjelder gammeldags kost–nytte–analyse, gjør det at vi ikke får bygd de riktige prosjektene i riktig rekkefølge. Samferdselsprosjekter blir mye mer lønnsomme med andre lands beregningsmodeller enn hva de blir etter at det norske Finansdepartementet har gjort sine beregninger.

Bondevik II-regjeringen påbegynte betydelige omstillinger som Jernbaneverket sier har medvirket til at de i dag arbeider mer effektivt og har bedre kontroll og kvalitet på sine utførte oppgaver. Det uheldige er at omstillingsprosessen ble omgjort midtveis. Kursskiftet ble foretatt i hui og hast, uten utredning, uten analyse av konsekvenser, og var dermed helt uforsvarlig. Resultatet har vi sett med vinterens togkriser, og en jernbanedirektør som ikke vet hvordan hun skal skaffe nok kompetanse til å løse utfordringene selv med nok penger. Statens vegvesen og utskillelsen av Mesta AS ga en besparelse på 850 mill. kr årlig som

har gått til nødvendig vedlikehold og investering i stedet for en lite effektiv administrasjon.

Høyre vil ferdigstille omstillingen av Jernbaneverket som ble påbegynt i vår regjeringstid. Vi vil realisere dobbeltspor i hele intercitytriangelet innen 2020 ved å ta i bruk nye organisasjons- og finansieringsformer. Vi vil bruke prosjektorganisering, som OPS-finansiering til investeringsoppgaver, og vi viser også til vår egen nasjonale transportplan.

Bård Vegar Solhjell (SV) [11:15:29]: Eg har også reist eit par tusen kilometer dei siste dagane så raskt som i det heile mogleg for å kunne vere til stades i denne viktige debatten og diskutere den svært gode utgreiinga som statsråden hadde, dels fordi alvoret i situasjonen er, som statsråden beskrev, stort, dels fordi det no vert gjort veldig mykje som det er viktig å få fram, som vil få positiv betydning, og fordi det sjølvsagt sidan den gongen har kome ny systematisk informasjon om tilstanden frå Jernbaneverket.

Så har eg lyst til å seie at dei som vart ramma av problema vi hadde med toga i vinter, var pendlarane, folk som var avhengige av toget for å få livslogistikken – for å seie det slik – til å gå opp. Det var noko svært mange menneske opplevde dagleg. Men noko som eg sjølv opplevde nokre få gonger, var at tilsette i NSB og andre som jobba rundt systema, vart offer for dei frustrasjonane som folk opplevde å stå midt oppe i då toga ikkje kom, ofte ufortent, for ein burde ha fordelt skulda på ein heilt annan måte.

Eg meiner at det er nødvendig å seie to ord om historia bak kvifor vi står der vi står i dag. Løyvingane til fornying har auka kraftig frå Bondevik II-regjeringa til det nivået vi no har hatt i 2009–2010, frå den tida då leiaren av komiteen var statsråd i regjeringa. Drifts- og vedlikehaldsløyvingane stod i hovudsak stille i Bondevik II-perioden, mens dei no ligg på eit klart høgare nivå. Det er altså slik at eg lurar på korleis representanten Schou og representanten Hareide, med dei orda som ein no brukar om statsråden og den raud-grønne regjeringa si satsing på fornying, drift og vedlikehald, vil beskrive sin eigen innsats for drift, vedlikehald og fornying i Bondevik II-regjeringa, med det langt lågare nivået og den lågare prioriteringa dei hadde då.

Vi må berre innrømme at for mange politikarar gjennom tiår ikkje har prioritert toget. Hadde ein gjort som dei som prioriterte toget, sa, hadde det vore betre, men no må vi sjølvsagt sjå framover og ha det som hovudperspektiv i denne debatten. Då må vi gjennomføre Nasjonal transportplan, som er ei radikal dreining og ein auke i innsatsen for tog i Noreg, både når det gjeld investeringar, fornying, drift og vedlikehald, og halde han oppe. Det vil gradvis gi oss det lyftet vi treng. Så må vi òg innanfor rammene av det sjå korleis vi kan gjere ting endå betre. Eg er glad for at statsråden i si utgreiing sa at ho ville vurdere korleis vi så raskt som mogleg kan bygge ut strekninga Oslo–Ski, som er eit ekstremt viktig samferdselsprosjekt, og som det er viktig at myndighetene held maksimalt trykk på.

Det er òg nødvendig å ta inn over seg Jernbaneverket sin bodskap om tilstanden for skjener og materiell, rett og slett for infrastrukturen for skjenegående transport i

Noreg. Det gjer at vi i åra som kjem må sjå på behovet for ytterlegare å auke løyvingane til fornying, drift og vedlikehald, og til kompetanse for å få gjennomført best mogleg mest mogleg av dei fornyingane som er nødvendige i tida framover.

Det er òg veldig positivt at ein i vinter har gjort mykje for å løyse dei akutte situasjonane som har oppstått. Det er sett i gang ei rekkje tiltak, slik at ein skal kunne møte neste vinter på ein betre måte, anten det gjeld alternativ eller signalanlegg, eller at ein er villig til å stengje i ein lengre periode, noko som ikkje er ei enkel avgjerd å ta, men som kan gi betre rom for vedlikehald og ein betre situasjon i neste runde.

Noreg treng, som eg tidlegare har sagt både her og i andre samanhenger, ein togrevolusjon i tiåra framover. Eg har ikkje tenkt å slutte å snakke om den togrevolusjonen før vi har kome dit. No har vi lagt eit grunnlag med Nasjonal transportplan, som er noko heilt anna enn det vi har klart å få til tidlegare. Det er starten på at vi kan få både drift og vedlikehald opp og stå, at vi kan få eit heilt anna investeringstempo, og at vi kan få i gang den viktige diskusjonen om lyntog i Noreg.

Janne Sjølmo Nordås (Sp) [11:20:54]: Situasjonen for norsk jernbane er ikke tilfredsstillende. Hovedårsaken er flere tiårs manglende bevilgninger til og egentlig fokus på jernbane. Jeg har følt med alle pendlerne som har stått og frosset på perrongen og ventet og ventet i vinter, og ofte ventet på et tog som ikke kom.

Uansett farge på regjering har man brukt for lite penger på å bygge ut og vedlikeholde jernbanenettet. Derfor er jeg veldig glad for den snuoperasjonen som vi nå ser at min regjering står for. Denne regjeringen har doblet vedlikeholdet og tredoblet jernbaneinvesteringene på fire år. Det har vært helt nødvendig, for vi må ta igjen noe av det som har blitt forsømt over lang tid. Det er krevende, fordi det vedlikeholdsarbeidet som skal gjøres, må gjøres grundig og skikkelig, og det må gjøres samtidig som togene skal gå.

Opposisjonen har vært mer opptatt av å svarte Regjeringen, og til tider skytes det rundt i beste westernstil med floskler og tomkrutt, i stedet for nøkternt å bidra til at situasjonen blir bedre for togpassasjerene. Hvis det var togpassasjerene Kristelig Folkeparti, Høyre, Venstre og Fremskrittspartiet var bekymret for, burde de ha prioritert togsatsing da de satt med regjeringsmakten og Fremskrittspartiet var støtteparti. Men den gangen var de mer opptatt av å fylle kontoene til rikfolk med skattelettelser og sørge for omorganiseringer, som vi i dag sliter mye med, enn å satse på fellesskapsløsninger og kloke framtidinvesteringer, som tog og annen infrastruktur er.

Selv om passasjerene har opplevd en vinter på sitt verste i jernbanetransporten, er det ingen tvil om at Regjeringen og det rød-grønne flertallet prioriterer tog svært høyt. Jernbaneverket har fått de pengene de har bedt om for å ruste opp linjenettet i Oslo-området. Denne satsingen på vedlikehold og utbedring i Oslostunnelen og Oslo-området vil bli gjort for å sikre at togene skal gå i rute, for at passasjerene skal komme seg til og fra jobb, og for

at vi skal transportere mer gods på bane. Vi har startet en massiv satsing på samferdsel, på bane, vei og sjø, og dette vil være løsningen på problemene i togtrafikken på lengre sikt. På kort sikt ligger løsningen i å gjennomføre mange små og store tiltak, som samferdselsministeren har gjort rede for i sin redegjørelse.

I dagens bilde ligger ikke løsningen i privatisering, omorganisering eller andre lettvintheter. NSBs forrige sjef for persontrafikken, Stein Nilsen, sammenlignet opposisjonens omorganiseringsforslag med å diskutere fargen på tapetet i andre etasje når alle ser at det brenner i første etasje. Det kreves rett og slett hardt og målrettet arbeid i alle ledd for å sikre at neste vinter blir bedre for togpendlerne og godstransportørene.

Jernbanen blir prioritert på en helt annen måte nå enn for fem år siden. Med regjeringsskiftet i 2005 startet vi en snuoperasjon i jernbanepolitikken. Det skal vi få til – det tar litt tid.

Etter planen skal Osloprosjektet være ferdig parallelt med det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker, og samtidig med at de første av de nye togsettene skal på plass, i tillegg til de gamle togene som blir pusset opp for 2 milliarder kr. Det blir altså arbeidet parallelt med både investeringer, vedlikehold og materiell.

Den store utfordringen vi ser nå, er mangel på fagfolk, både innenfor signalfeltet og på andre fagområder. Mange av de hender og hoder vi hadde trengt nå, sluttet i sektoren da Bondevik II-partiene planla å konkurranseutsette store deler av Jernbaneverkets virksomhet. I februar 2005 fikk alle i Jernbaneverket tilbud om sluttpakke, og altfor mange tok pakka og føk ut av jernbanesektoren. Dette, sammen med den aktivitetsøkningen som vi har vist til, viser at kompetanse er et kritisk knapphetsgode. Senterpartiet mener at vi må gå kreativt inn for å hente fagfolk fra andre land, slik at vi kan få vedlikeholdt og bygd en jernbane for framtida raskt.

Jeg hilser også samferdselsministerens varsel om vurdering av situasjonen på ny på jernbanesektoren i år velkommen. Det vil være veldig bra, og også å vurdere om vi skal sette inn ekstra innsats i RNB. Men Senterpartiet mener også at vi trenger en bredere debatt om alternative finansieringsløsninger fram mot rullering av Nasjonal transportplan i 2013. Det må til hvis vi skal få gjort mye raskt.

Nasjonal transportplan 2010–2019 innebærer at det skal brukes 322 milliarder kr til samferdsel de neste ti årene. Det er 100 milliarder kr mer enn forrige NTP, som ble overoppfylt. Det er viktig at vi fortsetter det løpet fram dit. Oslo–Ski er et av de prosjektene som ligger inne i den. Det vil være viktig, fordi det baner veien for nye prosjekter. I dag er den strekningen en flaskehals.

Kritikken og frustrasjonen fra togpassasjerene tar vi på det største alvor. Vi skal løse situasjonen på sikt.

Borghild Tenden (V) [11:26:27]: Først vil jeg takke statsråden for redegjørelsen, og for at hun varsler mer penger til jernbanen. Det er positivt, og det vil jeg komme tilbake til.

Så til vårt forslag, som er en invitasjon til komiteen og

til Stortinget om et felles løft for jernbanen. Vi har altfor ofte lagt skylden på hverandre. Senest i samferdselsministerens redegjørelse – og også her i dag – fikk vi høre at det var Bondevik II-regjeringen, som satt i fire år, og som avsluttet sin periode for fem år siden, som er årsaken til problemene i togtrafikken. Med respekt å melde, det er ansvarsfraskrivelse, det er feilaktig, og det bidrar ikke til å forene Stortinget om de tiltakene som er nødvendige for å løse togkrisen. Mitt håp var at vi i behandlingen av denne saken ville komme viktige skritt i riktig retning, og at vi kunne gi alle de som daglig opplever at toget ikke dukker opp, et reelt alternativ. Jeg håper vi videre i debatten kan se fremover, og så kan vi ta historieskrivningen på bakrommet.

Først til det som jeg anser som et viktig skritt i riktig retning. I innstillingen går det fram at Venstres forslag om å igangsette arbeidet med ny sporkapasitet gjennom Oslo får støtte av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Det er gledelig, og det gir et håp om at man med en ny regjering kan komme videre i dette arbeidet.

Ny sporkapasitet ved en ny tunnel gjennom Oslo er viktig, fordi det planlegges for fire spor vest for Oslo og ni spor øst for Oslo, mens det bare skal være to spor gjennom byen. Det sier seg selv at dette vil ha en begrensende effekt på togtilbudet på Østlandet, men også i landet for øvrig. Det at vi bare har én tunnel, har vist seg å tilføre betydelig sårbarhet i jernbanesystemet, med forsinkelser og innstillinger som resultat.

Det er også positivt at vi får bred støtte blant opposisjonspartiene for forslaget om å klargjøre NSBs og Jernbaneverkets ansvar for å håndtere og korrigere avvik, og at det settes opp tilstrekkelig med bl.a. busser. Dette sviktet i vinter. Vi har sett det svikte tidligere, og det forteller meg at man i togtrafikken ikke har tatt inn over seg at vi i Norge kan oppleve snø, is og kulde på vinterstid.

Så til det punktet som er det aller viktigste i representantforslaget fra Venstre: en handlingsplan for oppgradering av strekningene Oslo S–Lillestrøm/Ski/Asker. Hvis Oslotunnelen er hjertet i jernbanesystemet, er dette hovedpulsårene. De er dessverre i for dårlig forfatning, og de bør oppgraderes til en standard som tilsvare Gardermobanen, senest innen fem år, slik Venstre har foreslått. Det går også fram av statsrådens svarbrev at det jobbes med dette, at en har en kostnadsramme på om lag 2,1 milliarder kr, og at det kan gjennomføres innenfor en tidsramme på fire eller fem år. Problemet er jo nettopp at det ikke er satt noen tidsplan for dette arbeidet. Slik jeg forstår det, etterlyser Jernbaneverket klare mål fra regjeringsside og Stortinget. Det er nettopp det vårt forslag bidrar med, klare, tydelige og forutsigbare mål om hvilken retning vi skal ta. I dag har vi i denne sal muligheten til å ta pendlere og de ansatte i Jernbaneverket på alvor. Jeg vil særlig utfordre SV på dette. I dag lover de mer penger. Det er fint. Men det er mer penger over tid som er målet, og mer forpliktende planer.

Venstres forslag er presist, realistisk og viktig for å få togene i rute. I dag bør Stortinget si fra om at dette er et arbeid som støttes, som er viktig, og som bør slutføres senest innen en femårsperiode.

Forslaget er ikke en del av innstillingen fra komiteen. Derfor fremmer Venstre dette forslaget på nytt i salen i dag. Jeg håper på bred støtte – også for de andre forslagene. Da har vi kommet et viktig skritt videre i arbeidet for å løse togkrisen på Østlandet.

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

Før statsråden får ordet, vil presidenten gjøre oppmerksom på følgende: Stortinget har tidligere i dag vedtatt et debattopplegg for denne debatten med 25 minutter til Arbeiderpartiet og 5 minutter til statsråd Magnhild Meltveit Kleppa. Presidenten har nå fått på bordet et forslag om at statsråden skal ha 10 minutter mot at Arbeiderpartiet reduserer sin taletid fra 25 til 20 minutter.

Ingen innvendinger har kommet – og det anses vedtatt.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:31:56]: Kvar dag blir norsk jernbane litt betre. Det tar likevel tid å ta igjen tiår med forsømingar. Eg kjenner meg trygg på at vi skal gjenreisa tilliten til jernbanen.

Vi er fire månader inne i den mest ambisiøse nasjonale transportplanen nokon gong. Utgangspunktet for 2010 er ei nær dobling av budsjettet i høve til då den raud-grøne regjeringa overtok, og ei nær tredobling av investeringane. Vi skal bruka 92 milliardar kr på jernbane dei komande ti åra. Det er eit stort lyft. Det siste Bondevik II gjorde, var å kutta i jernbanebudsjettet. Eg forstår at dette er sårt å bli minna om. Eg finn det nødvendig å nemna det fordi vi i tillegg til at vi har trappa opp budsjettet, har vist at vi følgjer opp. Vi overoppfylte den førre planen, og vi skal visa at det skal vera samsvar mellom det vi seier, og det vi gjer. Nasjonal transportplan skal gjennomførast.

Etter fire hendingar med tog før og inn i påskehelga – fleire av dei alvorlege, og i ei særstilling den tragiske ulukka på Sjursøya – fann eg det rett å be Jernbaneverket om ei orientering om situasjonen. Den 6. april brukte jernbanedirektøren uttrykket «forfall» om situasjonen i sporet. Ho stadfesta at Nasjonal transportplan inneheldt dei 14 milliardar kr som Jernbaneverket hadde bedt om til vedlikehald. Ho varsla at i høve til rapporten frå 2006 som danna grunnlag for det beløpet, ville Jernbaneverket no føreta ein ny gjennomgang av kva som trongst av vedlikehald. Ho melde òg at Jernbaneverket meiner at dei kan utføra vedlikehaldet som var planlagt over ti år, på åtte år i staden for ti.

Regjeringa skal føreta ein ny gjennomgang av behovet for vedlikehald på jernbanen i samband med revidert nasjonalbudsjett, også forholdet mellom vedlikehald og investeringar.

Dagen i dag har så langt for meg vore ei spesiell oppleving. Her er det mange som har gjort lite for å motverka den situasjonen jernbanen no er i, som har stort frimod. Det er eit uttrykk som seier at vi må kjenna fortida for å skjøna notida og gjera det rette valet for framtida. Det er ikkje for å plaga kvarandre at vi finn grunn til å minna om fortida, men for å leggja inn ei felles forståing for notida, og òg for å leggja eit grunnlag for dei rette vala for framtida.

Regjeringa overtok ein jernbane med eit vedlikehaldsbudsjett på lågmål. Det var slik. Det fanst knapt investeringsmidlar. Godt betalte fagfolk var sende på dør med sluttpakkar etter ei av dei mest mislykka omstillingane som har vore. Då blir det noko lettvtint å skulda dagens regjering for forsømingar – forsømingar som parti her i salen har vore med på å forsterka.

Eg vil ikkje dvela meir ved fortida. Eg vil konsentrera meg om å få fleire tog på sporet, og fleire tog i rute. Jernbanen er framtida. Eg frydar meg over den innsatsen NSB no demonstrerer i oskeskya: ekstra tog, ekstra vogner og samarbeid med Flytoget. Og eg frydar meg over alle dei enkeltpersonane som no viser at dei har tillit til toget. Regjeringa sitt mål er jo at langt fleire skal ha tillit til toget. 60 millionar reiser går føre seg pr. år, og 80 000, mange av dei pendlarar, reiser ut og inn av Oslo på ein dag. Vi ynskjer at langt fleire skal ha tillit til toget. Og eg ser så fram til at Osloprosjektet – vedlikehaldet i innertriangelet – er ferdigstilt, at NSB har dei 50 nye togsetta, at dei togsetta dei har til fornying, er ferdige, og at ruteplan 2012 er på plass.

Orienteringa til Stortinget den 9. mars gav ein oversikt over tiltaka på kort sikt. Orienteringa fortalde òg korleis Nasjonal transportplan så langt var følgt opp – snau tre månader inne i ein ny tiårsperiode, på det tidspunktet. Utgreiinga står seg i dag!

Lat meg utdjupa investeringane med å seia at det er varsla sju nye, store prosjekt: Oslo–Ski, Mossetunnelen, Holm–Holmestrand–Nykirke, Eidangerparsellen, Ulriken, strekninga mellom Eidsvoll og Hamar, og Alnabru.

Så har representantar frå opposisjonen brukt mange fine ord om jernbanen – og invitert til eit politisk forlik. Men her ligg det jo eit stort forlik frå før, for her ligg det ein svært ambisiøs Nasjonal transportplan med 92 milliardar kr, med mange store prosjekt og med ei varsling om eit lyft for vedlikehald.

Så har opposisjonen utanfor denne salen i tur og orden sådd tvil om dei prosjekta som ligg inne i Nasjonal transportplan. Det kan dei forklara med at eg den 6. april sa at vi var nøyde til å sjå nøyare på nokre av desse prosjekta – ikkje skrinleggja, men sjå på innfasinga av prosjekta ut frå dei rammene vi har, ut frå dei fagfolka som er til disposisjon, og ut frå det behovet som er for forsterka vedlikehald.

Komiteen har handtert eit forslag, Dokument 8:54. Lat meg kort kommentera dei forslaga som ligg i tilrådinga, og seia til det som står i II:

«(...) klargjøre for NSB og Jernbaneverket det ansvaret de har overfor kundene for å håndtere og korrigere avvik i togtrafikken (...)»

Det er vareteke.

Så vidare til III:

«(...) gjennomføre en kartlegging og sårbarhetsanalyse for jernbanen i Oslo-området, og fremlegge en tilstandsrapport (...)»

Arbeidet med å forbetra tilstanden er i gang. Det var difor Liv Signe Navarsete tok tak i eit eige Osloprosjekt og fekk Stortinget si støtte til det – med oppgradering av

Oslo-tunnelen og innertriangelet. Så det er allereie sett i verk.

Og til IV:

«(...) igangsette arbeidet med ny sporkapasitet gjennom Oslo i øst-vest-forbindelsen (...)»

Det arbeidet har Jernbaneverket fått beskjed om å greia ut.

Eg ser fram til å realisera Nasjonal transportplan. Eg veit at det er forventningar, og eg veit at det er store behov. Lat oss då ikkje bruka meir tid på å krangla om detaljar, men heller sørgja for ikkje å så tvil om kvarandre, og sørgja for at det felles lyftet som ligg i Nasjonal transportplan, blir realisert.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [11:42:25]: Statsråden sa at denne regjeringen overoppfyller Nasjonal transportplan når det gjelder jernbane. Det er det interessant å få vite fire måneder ut i første del av denne planperioden, der det mangler ca. 850 mill. kr.

Så sa også statsråden nå på slutten at hun vurderer å flytte midler fra investering til drift og vedlikehold. Det kan i utgangspunktet høres fornuftig ut. Utfordringen vår er at mange av investeringsprosjektene nesten er museumsgjenstander. De burde vært plassert på museum og skulle ikke vært en del av infrastrukturen vår. Når det gjelder f.eks. Eidangerparsellen, som jeg kjenner veldig godt, er det sånn at farten nå er nede i 20 km/t, og det kan vel snart hende at Jernbanetilsynet sier at man ikke lenger får lov til å kjøre der.

Spørsmålet er: Hvilke strekninger vil statsråden skyve ut i tid? Er det Mossetunnelen, er det Ulrikken, er det Eidangerparsellen, er det Oslo–Ski? Eller hvilke investeringsprosjekter vil statsråden nå skyve ut i tid? Det er også en kjempeviktig del av drifts- og vedlikeholdsutfordringene på jernbanenettet.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:43:27]: Eg takkar for spørsmålet. For det fyrste: Når det gjeld overopppfylling, er det den førre planen. Han vart overopppfyldt – i motsetning til kva ulike regjeringar tidlegare har klart når det gjeld dei planane som til kvar tid har vore. Så varsla vi i Nasjonal transportplan ei opptrapping. Det betyr at vi varslar ei opptrapping av ei ramme, og det totale beløpet – 92 milliardar kr – ligg fast.

Når det gjeld ei eventuell endra innfasing av nokre prosjekt, er det i tilfellet ei så stor sak at det må tilbake til Stortinget, for Stortinget har slått fast korleis Nasjonal transportplan skal vera. Eg ber om forståing for – med dei nye opplysningane som kom – at eg har behov for ein gjennomgang, og eg vil ikkje forskottera korkje utsetjing av innfasing eller enkeltprosjekt på dette tidspunktet.

Ingjerd Schou (H) [11:44:38]: Jeg merker meg at statsråden sier at dette dreier seg om mange tiårs forfall, og da er jeg overrasket over at hun hele tiden dveler ved Bondevik II. Men jeg kan jo dvele litt ved Stoltenberg I – og sånn sett tror jeg at det er utsagnet om at det er mange

tiårs forsømmelser man skal prøve å enes om. Det fører bare til politikerforakt, det å skylde på hverandre.

Så sier statsråden at hver dag blir jernbanen bedre. Men jernbanedirektøren sier at forfallet skjer raskere enn forutsatt, og at infrastrukturen på jernbanenettet kan være på tampen av sin levetid. Under Bondevik II-regjeringen var regulariteten på 90 pst. og bedre; i dag er den på 70 pst.

Jeg har lyst til å spørre statsråden om hva hun mener er årsaken til at regulariteten har blitt så dårlig på fem år, for det er da Regjeringen har styrt.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:45:27]: Eg trur hovudpoenget med omsyn til regulariteten er at det faktisk går langt fleire tog, og at det difor òg er langt fleire tog å måla.

Så til det at det skal bli verre. Det kan bli verre før det blir betre. Det er klart at når Oslo-tunnelen i sommar blir stengt i ein månad, vil jo ganske mange oppleva det som langt verre. Men det blir gjort i eit håp om at både hausten og vinteren blir betre. Og så er det uavlateleg slik at for at ein skal utføra nødvendig vedlikehald, må det skje i sporet. Det betyr forstyrningar. Når vedlikehaldet er utført, blir altså regulariteten og punktlegheita betre. Difor er min beskjed: Det skjer vedlikehald kvar dag, difor blir òg norsk jernbane betre kvar dag.

Knut Arild Hareide (KrF) [11:46:52]: Eg var skuffa over at statsråden valde å bruke mest tid på historia, og ikkje nettopp å sjå framover – ikkje minst ut frå det me høyrde på radioen i dag tidleg. Eg synest det òg er litt rart at statsråd Meltveit Kleppa bruker så mykje tid på Bondevik II-regjeringa, når vi veit at stortingsrepresentant Magnhild Meltveit Kleppa støtta tre av fire budsjett frå Bondevik II-regjeringa, og det siste året var det berre ei marginal auking. Mitt spørsmål kunne jo ha vore om statsråden trudde at den marginale aukinga ville ha betydd ein reell forskjell, når ho altså støtta tre av fire budsjett frå Bondevik II-regjeringa.

Men det er ikkje det eg har lyst til å stille spørsmål om. Eg har lyst til å fokusere på Elisabeth Enger sine alvorlege ord om at jernbanen sin infrastruktur kan stå på tampen av levetida si. Og spørsmålet er, når vi veit at rapportar som NTP er bygd på, viser seg ikkje å vere korrekte i forhold til dei problema vi har: Vil statsråden då sjå på endringar i forhold til NTP?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:47:59]: Eit tillegg når det gjeld det førre svaret: Når det ikkje føregår vedlikehald i sporet, er det større punktlegheit, naturleg nok.

Så til framtida. Mi historiebeskriving her var ein liten del av mitt innlegg – eg forstår at Hareide opplever det som ein stor del. Eg er oppteken av for det fyrste at det er nødvendig med ein gjennomgang i revidert budsjett av behovet for vedlikehald, ut frå jernbanedirektøren sine ord. Så er eg oppteken av at dei prosjekta som er varsla i Nasjonal transportplan, skal fasast inn.

Og så er eg veldig glad for det engasjementet som eg har sett gjennom denne vinteren. Eg håpar det held ved

når det gjeld jernbanen. Det lover godt for revideringa av Nasjonal transportplan våren 2013.

Borghild Tenden (V) [11:49:13]: Dessverre blir det, for femte år på rad, mye tilbakeblikk med til dels dårlig historieskriving: Jeg vil bare nevne: Bondevik I-regjeringen, som brukte tid, krefter og penger på de store problemene knyttet til den raske Gardermoen-utbyggingen, Bondevik II-regjeringen som opplevde den tragiske Åstaulykken, og som brukte tid, krefter og penger på nye signalanlegg. Men nå får jeg nesten ikke tid til spørsmålet.

Venstre fremmer i dag et konkret forslag med konkrete mål innen en femårsperiode i Oslo-området. Samferdselsministeren sier – som jeg sa i mitt innlegg – at dette var mulig å nå innen fire–fem år. Jeg tror det ville være veldig viktige signaler å gi de reisende, og ikke bare si at dette vil vi komme tilbake til i de årlige budsjettene. Men hvorfor ikke si i dag at innen fem år skal man forplikte seg på dette viktige Oslo-området? Jeg forstår at det er etterspurt også innenfor Jernbaneverket, nemlig at det skal være forpliktende. Vi hadde kommet et langt skritt på vei pr. i dag, hvis vi forpliktet oss til det.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:50:23]: For det fyrste synest eg det er avgjerande viktige at Osloprosjektet blir tilført midlar no år for år i samsvar med det som er meldt, slik at det kan gjennomførast. For det andre er det ingen tvil om at det er behov for auka kapasitet i Oslo-området, gjennom Oslo. Det må nødvendigvis utgreiast. Eg meiner det må vera ein viktig premiss for komande rulling av Nasjonal transportplan at det er avklart. I tillegg håpar eg at ein òg når det gjeld intercitytriangelet – altså Oslo–Lillehammer, Oslo–Halden, Oslo–Skien – har lagt eit grunnlag som gjer at ein kan tidfesta når det kan stå ferdig.

Bård Hoksrud (FrP) [11:51:47]: Da kan jeg i hvert fall konstatere at Nasjonal transportplan ikke er fulgt opp etter fire måneder med denne regjeringen og etter det første budsjettframlegget. Det er greit.

Så synes jeg det er trist at statsråden ikke vil være konkret på hvilke prosjekter man tenker å utsette. Statsråden sier nok en gang at vi skal ha en gjennomgang. Jeg tror det har vært nok av gjennomganger, og det har vært nok av planer som har vært lagt innenfor jernbanesektoren, så jeg skulle gjerne sett at man istedenfor alltid å jobbe med planlegging, kanskje kunne begynne med litt handling.

Jeg har lyst til å utfordre statsråden, fordi hun nå akkurat har satt i gang lyntogutredningen til 50 mill. kr. Hadde det ikke vært bedre istedenfor å drive planlegging og utredning på et høyhastighetstog eller lyntog, å bruke de pengene på å få prosjekter klare, slik at man kan iverksette dem og begynne å gjøre noe med de driftsutfordringene og vedlikeholdsutfordringene vi har på jernbanenettet?

Og så har jeg lyst til å utfordre statsråden på et annet viktig område, nemlig signalanleggene, som ikke ligger inne i Nasjonal transportplan, men som er kostnadsberegnet til 15–20 milliarder kr. Hvordan har man tenkt å sørge for å gjøre noe med det også? Det kommer jo på toppen

av det andre. Skal det også gå på bekostning av drift og vedlikehold?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [11:52:54]: Det er viktig for denne regjeringa at det er samsvar mellom det vi seier, og det vi gjer. Vi har varsla ei utgreiing om lyntog. Vi har følgd opp det med å setja i verk ei utgreiing som skal vera klar 1. februar 2012.

Når det gjeld signalanlegg, er det ei svær utfordring. Vi må gå igjennom dette noko nærmare før vi varslar ein strategi for innfasing. Det som er varsla i Nasjonal transportplan på det området, er at vi skal prøva ut ERTMS på austre linje i Østfold. Det skal bli følgd opp.

Så er nok eg overraska over at representanten Hoksrud ikkje tek inn over seg at folk ikkje var klare. Om vi hadde kome med flat ramme i 2010, hadde det ikkje vore folk til å setja i gang alle desse prosjekta. Ting må altså planleggjast noko meir. Difor varsla vi ei opptrapping. Hoksrud kan følgja nøye med, og så skal han få sjå at Nasjonal transportplan blir trappa opp.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Gorm Kjernli (A) [11:54:37]: Etter det som har vært en kritisk vinter for norsk jernbane, er det godt å se at jernbanen nå leverer når andre transportmidler lar seg hindre av asken. Det må ikke minst være godt for de ansatte i NSB og i Jernbaneverket, som uforskyldt har stått midt i skuddlinjen hele vinteren. Det er grunn til å takke første-linjetjenesten for at den har holdt ut og gjort sitt beste for å få frustrerte kunder på jobb eller hjem, eller få fraktet godset dit det skal.

De siste tiårs jernbanehistorie er historien om forsømler. Alle partier, inklusiv Arbeiderpartiet, må ta ansvar for det. Det er forståelig når Per på perrongen, med rette, er forbanna fordi toget ikke går. Han vil at toget skal gå i rute. Og han vil ha det i rute – i går.

Det var en tid da jernbanen var symbolet på utvikling og framgang. De siste tiårene har det ikke vært sånn. Men jeg er optimistisk med tanke på at vi kommer dit igjen, at vi allerede er på vei til en ny vår for jernbanen.

Alle partier snakker nå varmt om jernbanen, noen med mer troverdighet enn andre. Jeg vil si dette om opposisjonens høylytte retorikk: Representanten Hoksrud fra Fremskrittspartiet begynte å skrive jernbanehistorie fra tallerstolen i stad. Vel, hadde Fremskrittspartiet fått styrt jernbanepolitikken i de årene Fremskrittspartiet har vært et parti, hadde vi ikke hatt noen debatt om jernbanen i dag. Da hadde vi ikke lenger hatt noen jernbane. Så: Hva er det som får Venstre til å tro at de skal få gjort mer med de samme partier som de samarbeidet med sist, og som ikke gjorde nok da de hadde muligheten? Høyre har i sitt alternative budsjett for 2010 ikke en krone mer til jernbane, og Kristelig Folkeparti har ikke en krone mer til vedlikehold i sitt budsjettforslag for 2010. Jeg sier som i filmen Jerry Maguire: «Show me the money!»

De ansatte i jernbanen har hukommelsen i orden. De lar seg fortsatt provosere når Høyre og Kristelig Folkeparti kritiserer dagens regjeringspartier for unnlattelsessynder.

De som er igjen i Jernbaneløst, minnes godt de kollegaene som forsvant da Bondevik II omorganiserte og sa ha det bra til 250 ansatte. Lars Saabye Christensen har skrevet:

«Når var det egentlig at båndene ble kutta hvor er det blitt av alle gutta?»

Jo, de fikk sluttpakker og er i dag konsulenter, eller sågar bareiere i Thailand. De ansatte husker meget godt pengemangelen i budsjettene. Det er derfor representanten Hareide blir beskyldt for å ha frekkhetens nådegave i siste utgave av medlemsbladet til Jernbaneforbundet. Kommentartikkelen til redaktøren avsluttes slik:

«Hareide representerer tross alt partiet, hvis statsminister hadde det politiske ansvaret for det absolutt dårligste vedlikeholdsbudsjettet i jernbanens historie.»

Mer skal jeg ikke si om historie. De togreisende, bedriftene som skal ha fram godset og de jernbaneansatte fortjener at det fokuseres på hva som skjer og skal skje med jernbanen.

Om Jernbaneløst vil jeg si dette: De har slitt med ettervirkningene av omorganiseringen og alle de ansatte som måtte gå i 2004. Men utviklingen er snudd etter 4,5 år med Arbeiderpartiet i regjering. Jernbaneløst får nesten dobbelt så mye penger. Vi investerer tre ganger så mye som i 2005, ambisjonsnivået for jernbanen er høyt. Jernbaneløst har fått den nasjonale transportplanen de ba om for et år siden. Nå krever vi at de leverer og bruker de pengene som de har bedt om. Vi må se resultater i tiden som kommer, som viser at ting faktisk blir bedre. Så er det nå kommet andre signaler enn for et år siden. Som samferdselsministeren var inne på, vi må ta en gjennomgang av det for å se om vi raskere kan ruste opp mer. Det vil Regjeringen komme tilbake til.

Det er et stort ansvar for Jernbaneløst og togoperatørene som daglig skal frakte titusener av passasjerer tidsnok til jobb og hjem igjen og tonnevis med gods til godsmottakene. Denne vinteren har vist hvor sårbart systemet er, og konsekvensene når togene ikke går.

De reisende forlanger bedring. Det gjøres mye opprusting av jernbanen nå. Informasjon til de reisende er et must. Jeg tror det ville være en fordel om det klart og tydelig ble sagt hva som gjøres av vedlikeholdsarbeid, og, på den andre siden, hva de reisende kan forvente. Hva blir f.eks. resultatet av sommerstengningen i Oslo-området i fire uker? Folk etterspør informasjon, og det må de få. Det er også en fordel for oss som politikere på Stortinget, som bevilger pengene.

Dette er en debatt om et representantforslag fra Venstre om redegjørelsen som samferdselsministeren hadde i Stortinget 9. mars. Den dreide seg om de kortsiktige og langsiktige tiltakene for å få togene i rute. Når det gjelder de kortsiktige tiltakene, synes jeg komitélederen, Hareide, oppsummerte det fint i Politisk kvarter 10. mars, dagen etter redegjørelsen. På spørsmål om hvilke tiltak han ville iverksette, svarte representanten Hareide: Eg trur vi må være så ærlege å innrømme det, at nokon rask forbering av jernbanen, det kjem vi ikkje til å sjå. Og eg har lyst til å seie at eg opplever at Magnhild Meltveit Kleppa har teke nokre av dei kortsiktige tiltaka som har vore

heilt riktige. Der har eg lyst til å gi honnør til ministeren.

Jeg er enig i det. Det synes som vi har en felles forståelse.

Samtidig vil jeg påpeke at beredskapen må bli bedre, spesielt på vinteren. Det må være lov å forvente av dem som drifter tog og skinnegang i Vinter-Norge, at beredskapen er god nok. At den ikke var god nok i vinter, har også Jernbaneløst innrømmet i det siste nummeret av Jernbanemagasinet. Arbeiderpartiet forutsetter at vinterberedskapen i både Jernbaneløst og NSB er god nok neste vinter, og at man nå tar de grep som er nødvendig for å få det til.

For dem av oss som er opptatt av jernbanen, er det ikke godt nok med kortsiktige krisetiltak. I mange år har jernbanen blitt nedprioritert. I mange år må jernbanen prioriteres, vedlikeholdes og investeres i. Arbeiderpartiet og Regjeringen er i gang, men vi må innse at langsiktig og forutsigbar innsats er det som må til. Dagens NTP må gjennomføres, og vi må ha en ny nasjonal transportplan i 2013, som tidfester og setter fortgang i dobbeltsporutbyggingen mellom Halden, Lillehammer og Skien. Halvparten av Norges befolkning og mesteparten av de daglige togreisende finner vi i det området.

Lokaltrafikken rundt Trondheim og Bergen og fjernstrekningen mellom byene må også bedres. Dette er viktig for persontransporten, men ikke minst for godstransporten. Vi har en nasjonal transportplan som har virket i drøye tre og en halv måned. Det skal vedlikeholdes og bygges mer jernbane enn på mange år i årene som kommer. Merkbare endringer vil skje.

Det bygges og vedlikeholdes nå jernbane med fullt trykk. Historien har lært oss at lave ambisjoner gir også dårlige resultater. Hvis vi ikke kun skal basere oss på bil og fly i Norge i framtiden, er jernbanen nødt til å få et krafttak. Her er Arbeiderpartiet og Regjeringen i gang. Da er jeg også overbevist om at vi må komme en del skritt videre i finansieringen av jernbane. Vi trenger ikke private penger. Vi må investere de offentlige pengene vi har, i verdiskaping, arbeidsplasser og samfunnsbygging. Det gjorde vi for 100 år siden i Norge. Man gjør det over hele Europa og i resten av verden nå. Dit må vi også, og vi er i gang med det.

Da Arbeiderpartiet kom i regjering i 2005, hadde drifts- og vedlikeholdsutgiftene gått nedover år for år. Siden 2005 har disse budsjettene blitt høyere og høyere. Det skal de fortsette å gjøre – kanskje også i en enda brattere kurve.

Til slutt vil jeg ta opp forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet.

Øyvind Korsberg hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Gorm Kjernli har tatt opp det forslaget han refererte til.

Ingebjörg Godskesen (FrP) [12:03:02]: Det er et stort skille i norsk politikk. På den ene siden har vi politikere som snakker om lyntog, men de er ikke, eller har ikke vært,

villige til å bruke det som trengs for å ruste opp dagens jernbane. På den andre siden har vi politikere som har innsett at Norge egner seg dårlig for lyntog, men som ønsker å videreutvikle og oppruste dagens jernbanenett. Kampen står omtrent mellom Fremskrittspartiets satsing på trygge tog og nye dobbeltspor og de andre partienes høytsvevende, urealistiske kjærlighet til lyntog. Jeg kan ikke se at det blir verken penger eller ressurser til begge deler, slik situasjonen er i dag.

I Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2010 fremmet vi en investeringsramme på 6,85 milliarder kr mer enn Regjeringens forslag, men ble nedstemt av lyntogpartiene. Disse pengene ser vi jo at det faktisk har vært et skrikende behov for. Vinteren man kan kalle «det står alltid et tog», viser jo det.

Prislappen på lyntognett i Norge er, etter det jeg har hørt på, rundt 350 milliarder kr. Rentekostnadene alene for et slikt lyntognett kan fort ende på 18 milliarder kr i året. Dette er et interessant tall, for i 2009 var 18 millioner passasjerer innom Gardermoen. Bare rentekostnadene for lyntognettet tilsvarer altså 1 000 kr i avgift for hver eneste passasjer som var innom Gardermoen.

Flytoget har for øvrig en helt annen punktlighet enn NSB. Dersom Flytoget hadde hatt like mye forsinkelser som NSB har hatt i det siste, hadde det blitt mange illsinte passasjerer som ikke hadde rukket flyene sine. De gangede Flytoget har stått stille, er det gjerne på grunn av signalfeil og andre problemer, som Jernbaneverket har ansvar for. Flytogets suksess viser at konkurranseutsetting nytter, og vi burde muligens se på om Flytoget kan utvide sine grenser eller kjørestrækninger.

Oslo–Halden er nok et eksempel på skillelinjene i tog-saken og en av de aller viktigste jernbanestrekningene i Norge. Det er selvsagt positivt at samtlige partier på Stortinget er enig i utbyggingen på strekningen Oslo–Ski, men det er svært skuffende at det bare er Fremskrittspartiet som ønsker å videreføre dette prosjektet helt til Halden. I Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan satte vi derfor av 15 milliarder kr mer enn de andre partiene til strekningen Haug–Halden. Tenk hvis de andre partiene kunne ha støttet Fremskrittspartiets forslag i stedet for å bruke mye tid og krefter på lyntog. Hittil er den innholdslose lyntogretorikken også det største hinderet for å få oppgradert jernbanen der det virkelig trengs.

Jeg kan ikke se at verken Høyre eller Kristelig Folkeparti har lagt inn noen penger i sine budsjetter for de pengene de vil bruke på tog i dag, men la oss stå sammen og satse på trygge tog og trygge jernbanespor der behovet er størst. La oss stå sammen, slik at oppgradering av jernbanen blir en realitet og ikke bare snakk – slik at de uverdige forholdene for pendlere og andre togbrukere blir historie.

Eivind Nævdal-Bolstad (H) [12:06:20]: Det er ikke på så altfor mange områder i samfunnet vi må kjempe en hard kamp med Albania. Men når det gjelder togsituasjonen, har vi en knepen seier foran dem pr. i dag.

I 2009 hadde togene 1 250 forsinkelsestimer bare rundt Oslo, og 300 av disse skyldtes feilmeldinger. Totalt i Norge var det 1 920 forsinkelsestimer bare i desember.

Bondevik II-regjeringen gikk av i 2005 og etterlot seg en jernbane på bedringens vei. Punktligheten hadde økt i perioden og var på godt over 90 pst. Bevilgningene hadde også økt i perioden, og omstillingen av Jernbaneverket var underveis. Bransjen forberedte seg på en konkurranseutsetting av vedlikeholdsoppgavene, som ville gjøre Jernbaneverket bedre i bestillerrollen og sørge for et bedre kundefokus.

Stoltenberg-regjeringen brukte nøyaktig to uker på å stikke kjepper i hjulene på denne omstillingen. I løpet av 14 dager fikk samferdselsministeren stanset omstillingen, midt i prosessen. Dermed uteble gevinstene ved omstillingen. Bevilgningene til omstilling ble kuttet, og Jernbaneverkets muligheter til å fortsette som før ble kraftig svekket på grunn av at viktig kompetanse var borte. Kursskiftet ble foretatt i hui og hast uten utredning, uten analyse og var, etter Høyres syn, helt uforsvarlig. Samferdselsministeren burde egentlig be togpassasjerene om unnskyldning for at Regjeringen ikke tok seg tid til å sjekke konsekvensene av å gjennomføre Soria Moria-erklæringen og stanse den pågående omstillingen. Det gis ingen faglig begrunnelse i budsjettproposisjonen til Stortinget. Der står det bare:

«Regjeringen mener at oppgaver som er avgjørende for driftsstabilitet og sikkerhet i jernbanenettet må drives i regi av Jernbaneverket.»

Dette kan vel sies å være grundig motbevist etter de siste måneders togkaos.

Togkaos er overskrifter som selger godt på Østlandet. I Akersgata har man fått med seg den situasjonen vi har i dag. Tusenvis av pendlere opplever et tilbud som ikke fungerer som det skal. Togene er overfylte, de går ikke i rute, og noen ganger dukker ikke toget opp i det hele tatt. Men det er ikke bare i øst at kaoset herjer. Bergensbanen, som nå er over 100 år gammel, har feiret noen tvilsomme høydepunkter i løpet av den siste perioden av sin lange og stolte tradisjon. Tallene den siste tiden viser at Bergen også i andre sammenhenger enn fotball ligger under den røde streken. Oversikten over punktligheten på banen viser at vi i perioder er versting i landet. Men, for å gjøre det klart, dette er ikke en posisjon – verken på fotballbanen eller i jernbanen – vi vil beholde. Derfor ser Høyre optimistisk på fremtiden til jernbanen, men da kreves det klare grep fra dagens sittende regjering.

Enhver regjering, uavhengig av partifarge, har de siste årene kunnet skryte av at de har bevilget mer penger enn noen gang til alle mulige formål. Når man derimot ser på hva man har fått ut av disse bevilgede midlene, er det grunn til å stille seg spørsmål. Modernisering og nytenkning er muligens ikke det som mange assosierer med dagens rødgrønne regjering, men det er det som dagens togpassasjerer faktisk trenger.

I 1952 avfeide daværende samferdselsminister, Jakob Pettersen, i likhet med representanten Godskesen, planene, tanken og ideen om høyhastighetstog i Norge. Nå, 58 år senere, utredes høyhastighet på flere strekninger. Vi i Høyre ønsker utredningene velkommen og ser fram til å ta en diskusjon om høyhastighet som er forankret i realiteter.

Bergensbanen kostet, som tidligere nevnt, godt og vel

et helt statsbudsjett og la grunnlaget for en ny og bedre form for kommunikasjon mellom øst og vest. Selv om vi i dag har en krevende situasjon på dagens eksisterende tilbud og struktur, må ikke dette sette skylapper for gode og visjonære tanker.

For å oppsummere: Hvis vi skal opp i eliteserien i togsektoren, trenger vi handlekraft og visjoner. Vi må ha mer vedlikehold, vi må ha mer modernisering, vi må ha mer konkurranse, og vi må (presidenten klubber) tørre å ha visjoner for et (presidenten klubber igjen) jernbanetilbud også 100 år fram i tid.

Presidenten: Presidenten legger ikke til ekstratid i denne debatten.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [12:11:49]: For over 100 år siden fattet modige og framsynte politikere vedtaket om å bygge Bergensbanen. De skjønte at skulle vi bygge Norge og binde landet sammen, trengte vi jernbanen. 100 år senere tok jeg toget på den samme strekningen, etter at transportkomiteen hadde vært på reise i Hordaland. Natttoget som jeg skulle reise med, var innstilt, og i stedet for sovevogn ble det en tur på et kaldt lokaltog over fjellene fra vest til øst. Slike skuffelser har altfor mange passasjerer hatt det siste året.

Jernbanen har en særlig plass i samfunnet fordi den er miljøvennlig, fordi den frakter gods og mennesker effektivt, fordi den binder landet sammen, og når flytrafikken er lammet av aske, kan du stole på toget.

Særlig de siste årene har det vært en positiv utvikling når det gjelder toget. Antallet passasjerer har økt, det samme har godsmengden. Dette har paradoksalt nok trolig vært med på å utløse den togkrisen vi har sett denne vinteren. Manglende vedlikehold over tiår kombinert med at kapasiteten er sprengt til det ytterste er årsaken. Da det rød-grønne flertallet tok over i 2005, forstod vi at manglende satsinger på jernbane ikke kunne fortsette. Vi kunne ikke forsvare at en av samfunnets viktigste infrastrukturpilarer skulle smuldre bort. Derfor er det heller ikke noen partier i denne sal som har gjennomført et større løft for jernbanen enn den rød-grønne regjeringen.

Opposisjonen har også i dag rettet hardt skyts mot Regjeringen for togkrisen. Jeg skulle ønske at opposisjonen kunne vært like ærlig som tidligere samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll fra Kristelig Folkeparti, da han forklarte manglende bevilgninger til vedlikehold i Dagens Næringsliv med å si:

«Jeg har vært ordfører. Man blir ikke valgt på vann og kloakk.»

Faktum er at opposisjonen har ikke levert – ikke da de satt i posisjon til å gjøre det, sist under Bondevik II, og heller ikke da Nasjonal transportplan ble vedtatt av Stortinget, eller i de årlige budsjettene.

Verst er Fremskrittspartiet. Fremskrittspartiets budsjetter fra 2004 til 2008 ville ha gitt 10 milliarder kr mindre til jernbane – en fullstendig rasing. Nå reiser Fremskrittspartiet rundt og foreslår satsinger på jernbane overalt, fra Drangsdalen i sør til Kirkenes i nord. Men milliardene de hiver ut til media til nye invest-

ringer og vedlikehold, har ikke dekning i deres egne budsjetter.

Komitéleder Hareide var raskt ute og kritiserte Regjeringen for togproblemene og manglende vedlikehold. Samtidig vet han at Kristelig Folkeparti ikke foreslo en krone ekstra til vedlikehold av jernbanen i 2010 – for øvrig akkurat samme frekkhet som Hareide tok når det gjaldt rassikring, da det raste i mange lier på Vestlandet.

Men det frekkeste partiet er Høyre. Verken i 2009 eller i 2010 foreslo partiet en krone mer enn Regjeringen til jernbane. Tvert imot foreslo Høyre mange millioner kroner mer enn oss i utbytte fra NSB. Likevel går altså partiets jernbanepolitiske talskvinne Ingjerd Schou ut i Dagens Næringsliv 12. april, i forbindelse med oppslag om NSBs utbytte, og sier:

«Da vi var små lærte vi at det var feigt å gi bort med den ene hånda og ta med den andre.»

Jeg synes det er enda feigere å ikke tørre å stå for sin egen politikk, som Ingjerd Schou gjør.

Det rød-grønne flertallet skal doble jernbaneinvesteringene i perioden 2010–2019, sammenlignet med den forrige NTP-en. Det vil blant mye annet gi oss en dobling av kapasiteten for godstransport. Vedlikeholdsinnsatsen er økt med nærmere 60 pst., slik Jernbaneverket har bedt om. Vi skal ha en grundig gjennomgang for å se om det er mulig å bruke enda mer penger på vedlikehold de nærmeste årene.

Togreisen over Hardangervidda er vakker, men også viktig. Den binder Norge sammen. Derfor er vi i ferd med å gjenreise jernbanen. Derfor er det et av våre viktigste rød-grønne prosjekter.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at det å omtale partier som «frekke» ikke er et parlamentarisk uttrykk i denne salen.

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

Ingjerd Schou (H) [12:16:47]: Representanten er tilgitt, idet hun ikke tok med hele sitatet. Ja, Bondevik II tok også utbytte, og det gjør også dagens regjering. Men det jeg sa, var at spørsmålet er om det er klokt nå, fordi vi er i en helt annen situasjon, om det er riktig, fordi jernbanen – NSB, Jernbaneverket, infrastrukturen – trenger alle de pengene de kan få.

Jeg vil også peke på at regulariteten var best under Bondevik II – 90 pst! Det er dagens regjering som har så dårlig regularitet, på 70 pst. Det forklares med at vi har fått flere tog, men de kommer ikke, de er kaldere, og de er kortere der jeg kjører.

Jeg hører representanter fra regjeringspartiene sier at dagens regjering satser stort på Nasjonal transportplan. 30 år til jeg får dobbeltspor til Halden – det er for dårlig. Da svikter dagens regjering – med en senterpartistatsråd i stolen – distriktspolitikken og næringspolitikken. Det er ikke å satse stort.

Høyre har forslått nye finansieringsformer med OPS. Regjeringen har sagt nei. Vi har en egen alternativ transportplan, med 50 milliarder kr avsatt til fond til vedlikehold. Det ville gitt ca. 2,5 milliard kr mer til vedlikehold

hvert år, hvor mer enn en halv milliard ville gått til jernbane, altså en dobling, bare for å ta igjen etterslepet. Regjeringen sier nei, og jeg ser med forventning fram til at Regjeringen skal se at det er mer enn penger som er nødvendig for å få infrastruktur og jernbane opp på et anstendig og konkurransedyktig nivå. Det handler også om modernisering og omorganisering av dagens organisasjoner, i tråd med det vi har sett fra den gangen vi hadde Telegrafverket, og nå Telenor, Mesta, og jeg kan nevne flere.

På begynnelsen av 1900-tallet, i 1914, ble det i Askim – den gang industrisamfunnet Askim – opprettet tre bybaner til kraftanleggene i henholdsvis Kykkelsrud, Vamma og Solbergfoss. Det var en storhetstid. Jeg tror vi alle sammen fortsatt bør ha som mål å få en togrevolusjon – har jeg hørt noen av representantene snakke om – som kan sammenlignes med den innsatsen som var da vi en gang i sin tid bygde Bergensbanen og bybaner i Askim.

Vi har altså foreslått 50 milliarder kr til vedlikeholdsfond. Vi har også et ønske om å ha en gjennomgående åpenhet, servicevillig kundefokus, en helhetlig planlegging, en avviksdokumentasjon, gode beredskapsplaner, en samstemt sanntidsinformasjon og et felles billettsystem. Vi må ha ambisjoner på norsk jernbane og infrastrukturs vegne – langt ut over det vi har i dag. Svaret er ikke bare penger.

Lars Myraune (H) [12:20:05]: Statsråden sier i dag at vi skal gjenreise tilliten til jernbanen. Det er en flott ambisjon. Hun sier også at jernbane er framtiden. Ja, det tror jeg vi alle er enige om. Jernbane er framtiden. Jernbane er miljøvennlig kommunikasjon, jernbane er en behagelig transportform, den er komfortabel – i alle fall i noen tilfeller. Jeg refererer ikke til denne ukas transport, jeg kommer tilbake til det. Jernbanen er viktig for bosetningen, for vi ser en tendens til at veldig mange vil bo i de store sentra, og det er umulig å bo der for alle. Ergo må man ha en effektiv transportmulighet for å komme seg inn.

Tilstanden i luftrommet den siste uka har vist at vi er avhengige av jernbanen. Det er utenkelig at vi skal ha alt personell og all frakt på veiene – det er helt ugjennomførbart. Derfor er det så viktig med jernbanen. Jeg reiste mye med jernbanen på 1970-tallet, og det var behagelig. Jeg reiste også mye med jernbanen i Sentral-Europa. Det var ikke behagelig. Jeg var stolt over norsk jernbane på den tiden. Men etter den tid har det skjedd en gradvis utvikling, og den er ikke bra.

I denne salen har det i dag vært reist en del kritikk, konkret til Bondevik II-regjeringen. Jeg setter stor pris på Gorm Kjernli, som sier at også Arbeiderpartiet må ta sin del av den kritikken. Jeg tror vi alle skal ta vår del av den kritikken. Hvis vi går til statistikkene, ser vi hva som har skjedd innen infrastrukturinvesteringer i Norge siden begynnelsen av 1980-tallet, da oljeinntektene begynte å komme: Vi økte inntektene, som vi fant en plass for i utlandet, og så reduserte vi infrastrukturen. Det gjelder vei og jernbane, og det gjelder også kraftlinjeinvesteringer. Nå snakker jeg relativt

sett og ikke i kroner og øre. Derfor tror jeg vi skal ta det.

Det vi har brukt pengene på i mellomtiden, er å bevilge oss mange goder, og det er fint. Derfor har vi fått status som verdens beste land å bo i. Spørsmålet er om vi fortsetter å være verdens beste land å bo i hvis vi ikke greier å håndtere transporten vår. Det tror jeg nemlig ikke.

Jeg hadde gleden av å reise med jernbanen sist uke. Det var greit en bit, men ikke greit en annen bit, for jeg ble lurt – jeg kjøpte billett på noe som jeg ikke fikk. Det er ikke bra. Derfor synes jeg det er fint at Kolberg var inne på nettopp det at det er en del å gjøre uten at en bruker mye penger. Det har noe med administrasjon og informasjon å gjøre, det har noe med å bry seg å gjøre. Jeg synes nesten synd på en del av konduktørene og personalet som ikke var informert om hva som skulle skje. Så her føler jeg at det er mye å hente. Jeg ber statsråden tenke på dette.

Steinar Gullvåg (A) [12:23:28]: Representanten Bjørnflaten viste til Dagens Næringslivs utmerkede historiske gjennomgang sist lørdag av jernbanens utvikling fra 1970-tallet og fram mot regjeringsskiftet i 2005. Det er for så vidt et riktig og ganske viktig tidsskille. Reportasjen sluttføres med tidligere samferdselsminister Torild Skogsholm, som forklarer at hun ikke fant gode nok argumenter for toget i møte med Finansdepartementet, og derfor måtte nøye seg med lite. Må jeg da få lov til å tilføre ganske generelt at statsråder som synes så dårlig om egne budsjetter at de ikke ser seg i stand til å bære ansvaret, alltid vil ha muligheten for å be seg fritatt. Det gjelder også tidligere jernbanedirektører, slik som Osmund Ueland som i samme reportasje klager over ansvarsløse politikere. Ellers husker jeg Ueland, hvis fremste oppgave var nettopp å stå for åpne fjernsynskamera på Oslo S og ta ansvar, inntil han gjorde det én gang for mye.

I siste nummer av Jernbanemagasinet går både NSB og Jernbaneverket inn på denne vinterens uheldige begivenheter. Fungerende direktør for NSB Persontog, Tom Ingulstad, sier:

«Vi tar for gitt at neste vinter blir minst like hard. Og vi skal legge lista slik at vi tåler det uforutsette bedre.»

Jernbaneverkets banedirektør, John Ole Grinde, sier:

«Vi bestiller nå det nødvendige ryddeutstyret, og dette skal være klart foran neste vinter.»

Underforstått: Beredskapen har altså ikke vært god nok. Man har altså ikke hatt det nødvendige utstyret for å takle en normalt hard vinter. Det er dette som nå blir oppgaven framover. Jeg er også for at jernbanen skal få mer penger, som mange andre er. Men det skjer ikke ved nær sagt adhocmeldinger i NRK. Det skal skje som et ledd i en langsiktig plan.

Knut Arild Hareide (KrF) [12:26:46]: Representanten Bjørnflaten seier at da dei raud-grøne overtok i 2005, såg dei behovet for å gjere noko med jernbanen. Da synest eg det er veldig rart at det skjedde så lite med budsjettet i 2006, at det skjedde så lite med budsjettet i 2007, at det skjedde så lite med budsjettet i 2008, at det skjedde så lite

med budsjettet i 2009. Ja, det var faktisk finanskrisa som kom i 2009, som førte til store ekstraløyvingar, og som heldigvis blei vidareførte i budsjettet for 2010.

Nokre her har sagt at eg har frimod, men eg må seie eg er litt imponert over frimodet til regjeringspartia som etter å ha styrt i fem år kjem til Stortinget og seier at det skal bli verre før det blir betre med norsk jernbane. Men eg har likevel lyst til å slutte meg til det som Gorm Kjernli seier – me deler eit felles ansvar. Det har eg lagt vekt på i dei debattane eg har stilt opp på, at me må alle ta eit ansvar.

Men det er slik at når Jernbaneforbundet har kritisert meg, har ikkje det vore for løyvingane, men det har vore for den nytenkinga eg ønskjer innanfor jernbanen. Eg ønskjer at Jernbaneverket skal få moglegheiter – på same måte som Avinor, som Statkraft, som Statnett – til å ta opp lån, til å få garantiar for at når dei går i gang med store investeringar, skal dei få fullført dei på ein skikkeleg måte, at det blir ein effektiv og god måte å gjere det på. Det meiner eg er viktigare enn nokon gong.

Det er riktig som Gorm Kjernli seier, at eg har gitt honnør til samferdselsminister Meltveit Kleppa for handteringa av dei kortsiktige utfordringane på jernbanen i vinter. Eg trur ikkje nokon minister kunne ha ordna det på ein betre måte enn det Kleppa har gjort desse månadene. Men det eg meiner er ei utfordring, er faktisk dei langsiktige trekkane ved norsk jernbane. For denne nasjonale transportplanen – som ja, er betre enn dei fleste nasjonale transportplanar, det er tidenes beste for jernbanen – er likevel ikkje god nok. Vi vil altså slite med problema – berre i austlandsområdet – i fleire tiår framover, sjølv med dei investeringane og dei vedlikehaldsinvesteringane som ligg i Nasjonal transportplan. Da kan vi fordele skuld, som eg synest vi har vore altfor gode til i denne debatten her. Men utfordringa er at den planen, det som ligg til grunn, er ikkje godt nok, og det er eit felles ansvar for alle parti i denne salen.

Svein Roald Hansen (A) [12:30:01]: Jeg har pendlet fra Fredrikstad nesten sammenhengende fra juni 1983. Den gangen falt kjøreledningen ned i hvert fall én gang i måneden, og toget var så å si aldri i rute. Det er et kvantesprang fram til det vi opplever i dag, både når det gjelder kapasitet, kvalitet, antall togavganger og regularitet på Østfoldbanens fjerntog, for de går ikke gjennom Oslotunnelen. Kjøreledningen henger oppe, og det ble på 1990-tallet bygd et nytt dobbeltspor for høye hastigheter mellom Ski og Sandbukta i Moss. Det må vi nå se å få igjennom denne byen.

Dette er altså ikke godt nok. Det er enighet her om at det er et ansvar vi må ta ganske kollegialt i denne sal. Jeg tror det var i 1987 eller 1988 samferdselsminister Kjell Borgen la fram en stortingsmelding som startet endringen – da hengte man opp nye kjøreledninger, og man fikk nytt materiell. Målsettingen i den meldingen var at dobbeltsporet til Halden skulle være ferdig innen århundreskiftet – det vi har bak oss, ikke det vi har foran oss. Men det er ennå ikke kommet inn på Moss stasjon. Det ble altså ikke fulgt opp av de regjeringene vi har hatt siden, i tilstrekkelig grad. Det er det enighet om her, men jeg må

likevel smile når jeg ser at Høyre og Kristelig Folkeparti i innstillingen viser til at Bondevik II-regjeringen prioriterte en større prosentandel av BNP til jernbaneformål enn det Stoltenberg-regjeringen gjorde i 2005–2008. Det er en ny målemetode Høyre har begynt å bruke i alle sammenhenger, man måler prioriteringene i prosent av BNP. I fjor gikk BNP ned, og det betyr at hvis man holdt bevilgningen konstant, prioriterte man opp vedkommende felt. Men det ble jo ikke én krone mer av den måten å regne på. Man bygger jernbane for penger – for kroner – og ikke for presenter.

Knut Arild Hareide sier at vi må tenke nytt, og vi må kanskje gi Jernbaneverket og NSB større frihet. Det tror jeg vi skal tenke gjennom. Men når han sammenligner med Statnett og Statkraft, er det den vesentlige forskjellen at Statnett og Statkraft tjener pengene selv, også til investeringer. Det vil NSB aldri kunne gjøre, for da vil togbilletten bli altfor dyr. Det viste seg med Flytoget; det var tanken med Flytoget. Hva måtte vi gjøre da? Jo, vi måtte gå inn og ettergi investeringen i etterkant fordi det rett og slett ikke var mulig å tjene den inn over driften.

Så heter det seg at det er aldri så galt at det ikke er godt for noe, og det gode i dette tilfellet med det vi har opplevd med jernbanen er at nå har også Fremskrittspartiet oppdaget at jernbanen har noen venner der ute som også er velgere, og det er positivt.

Anne Tingelstad Wøien (Sp) [12:33:18]: Denne vinteren og våren har i spesielt stor grad vist oss hvor sårbare vi er dersom vi satser alt på ett kort, om det er transport på vei, i lufta eller på skinner. Et balansert og fleksibelt transportsystem er derfor viktig.

Jeg vil, som noen representanter tidligere her, henvise til artikkelen som sto i Dagens Næringsliv på lørdag. Det var en god artikkel som ga et lite innblikk i landets jernbanehistorie. Manglende prioriteringer og bevilgninger til vedlikehold de siste 40 årene ble løftet fram. Ja, sjøl Venstres tidligere samferdselsminister Skogsholm innrømmet glatt at hun ikke hadde god nok gjennomslagskraft i egen regjering til å få penger til vedlikehold. Det hun likevel fikk gjennomslag for, var å bidra til at en stor bråte med ansatte i Jernbaneverket godtok sluttpakke og forsvant fra selskapet med sin kompetanse, kompetanse som det tar tid å bygge på nytt, og som er helt avgjørende framover.

Så står vi likevel her og kaster ball og innrømmer i mindre grad ansvar, debatterer som om den nye NTP-en er utdatert før den har fått begynt å virke, og kommer med nye bud. Ja, overbud er sikkert gode bud, men jeg synes faktisk det ble litt flaut. Det ble også litt for flaut å prøve å tegne et bilde av at dagens regjering ikke har prioritert samferdsel og må slutte å skylde på tidligere regjeringer. Hvis en nøyer seg med å lese artikkelen i Dagens Næringsliv, skal en ha god fantasi for å karakterisere det som historieforfalskning og oppspinn.

Dagens situasjon krever at man holder hodet klart og er konstruktiv bidragsyter for å rette opp gamle synder. Lettvinn populisme bygger ikke en eneste skinne. Situasjonen i vinter har vært ekstrem, og det utfordrende er at denne situasjonen vil bli mer ekstrem for hvert år som

går, dersom vi ikke klarer å gjennomføre det som nå er planlagt.

Skal vi få til en bedring for jernbanen både for folk og gods, og uavhengig av hva slags prosjekt som skal prioriteres opp eller ned, er det tre ting som må ligge til grunn: prioritering, penger og personer. Hvert parti har litt ulike prioriteringer når det snører seg til.

Samferdselsministeren har på en god måte redegjort for Stortinget for de tiltak som nå er i gang for å få bukt med feil og mangler. Alle som har restaurert et hus, vet at det tar tid. Når du river en vegg, kan det by på overraskelser man ikke er like glad for. Har man pusset opp ett rom, ser man gjerne at det er slitt andre steder.

Jeg er optimistisk på vegne av jernbanen, og med det engasjementet som er for jernbanen både fra grasrota og gjennom de politiske partiene her nå, antar jeg at jernbane vil bli prioritert i årene framover. Askeskyer har vist oss at det ikke er alt vi er herre over ennå, og det betyr at vi må ha en balansert og fleksibel transportpolitikk hvor jernbanen spiller en sentral rolle, og ikke bare ut fra klimahensyn.

Som pendler på en lavt prioritert jernbanestrekning gleder jeg meg til den dagen jeg kan gå av toget uten å føle at jeg har vært i en ristemaskin. Å kjøre Gjøvikbanen er ikke akkurat noe hvilehjem.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:36:42]: Mange av oss har fått ein e-post i det siste der det står at Island skal sløkkja vulkanen dersom dei får 30 milliardar euro. Han er jo morosam, men samtidig kjem situasjonen sannsynlegvis til å bli slik at tapa på vulkanen blir større enn dette beløpet, når ein ser på korleis flytrafikken no stoppar opp og permitteringsvarsla kjem.

SV har i dag lagt fram ein plan som me held på med om vedlikehald. Me står sjølvsagt inne for det forhandla resultatet me har med dei andre partia på NTP, men me meiner no at me faktisk må gå igjennom vedlikehald og kryssingsspor og diverse andre ting på ny for å dra opp beløpa på dette området, ikkje minst med erfaringane frå i vinter. Då snakkar me om eit tal på ca. 1,3 milliardar kr i året til auka vedlikehald og til kryssingsspor.

Men tilbake til det at me har flya på bakken mange plassar. Mange av oss her er òg flykundar, og mange var det sist helg som vurderte korleis me skal koma oss heim. Skal me prøva å koma oss på toget, skal me prøva å leiga bil, eller korleis skal me gjera dette? Eg enda opp med å bli i Oslo. Det er ganske mange timar ein må ut med når ein skal kjøra eller ta tog. Me snakkar faktisk om 14 timar tur-retur Stavanger dersom ein skal pendla heim, sånn som eg.

Men dersom me lagar ein togrevolusjon, som Regjerin-ga no greier ut – det er blitt ei høgfarutgreiing, som eit samla storting står bak, minus Framstegspartiet, som held på med sitt – kan ein få reisetida ned til tur-retur Stavanger på fire timar. Då begynner ein å snakka om noko. Då snakkar me om at flya kan stå på bakken, slik dei gjer i dag mange plassar, fordi folk vil velja tog.

Eg kjem rett frå eit møte i NHO i Østfold, der ein sjølv-sagt er oppteken av å gjera noko med det materiellet ein har i dag, men der ein òg sjølvsagt er oppteken av den store

godstrafikken ein har over grensa gjennom Østfold, og der ein sjølvsagt er oppteken av å få til raske togsamband mot Göteborg, mot Tyskland, mot Europa. Der er løysingane også for dei i Østfold for å få flytta transport frå veg til bane, bl.a.

Eg trur at neste gong Jens hamnar i ulykka på grunn av oska og må kjøra bil frå Madrid – i 2020, når Jens framleis er statsminister – så skal han kjøra lyntog heilt til Oslo, og gjerne vera med meg til Stavanger om han vil det.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:39:55]: Jeg vet ikke hvem man skal kalle verst eller frekkest fra denne talerstolen, men når det blir påstått at Fremskrittspartiet skal bygge jernbane til Kirkenes, er det en alvorlig overdrivelse. Vi har derimot fremmet forslag om å utrede en mulig jernbaneforbindelse fra Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Så kan man velge å framstille det som man selv vil.

Problemet til jernbanen ender til syvende og sist opp i et stort spørsmål: Har vi tillit til toget – klarer NSB og Jernbaneverket å levere varene sine gjennom regularitet og punktlighet? Helt uavhengig av askeskyene fra Eyjafjallajökull er situasjonen vi opplever i Norge, krisemøte etter krisemøte, det er stans, det er forsinkelser, og det er svært alvorlige ulykker. Og selv om Fremskrittspartiet, på lik linje med de fleste andre partier, mener at i et dynamisk samfunn er det helt klart at vi skal ha både bane, vei, fly og ferje for å fungere som et samfunn, er det slik at verken fly, vei eller ferjer har hatt den samme problematikken som NSB har hatt. Da er det litt artig å høre på Svein Roald Hansen, som sier at den situasjonen har vært lik helt tilbake til 1983.

Sett med mine og Fremskrittspartiets øyne er løsningen på den store mangelen når det gjelder jernbane, å få på plass moderne finansieringsordninger og nok bevilgninger. Men vi opplever ved hver eneste behandling at Regjeringen går imot å få på plass moderne finansieringsløsninger. Vi ønsker å sette av fonds for å få intensivert baneutbygging i Norge. Vi fremmer forslag om OPS-finansiering og om prosjektfinansiering, og vi fremmer forslag om finansieringer som ikke er bundet opp til de årlige budsjettene. Bare på strekningen Asker–Oslo ville man kunnet unngå et merforbruk på 2 milliarder kr.

Men det er altså slik at istedenfor å diskutere det som er en framtid for NSB, ender man opp med å stå på denne talerstolen og beskyldte hverandre gjensidig for det som har skjedd de siste 20 år, og det er en skam for debatten.

Bård Hoksrud (FrP) [12:43:16]: Det er litt synd at representanten Bjørnflaten ikke er til stede i salen, når hun i sitt innlegg – i hvert fall i historiebeskrivelsen – ikke var sannferdig, for å si det forsiktig.

Fremskrittspartiet har i sine alternative budsjettforslag og i sitt alternative budsjettforslag for 2010 fulgt opp Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan om 6,8 milliarder kr mer til jernbane. Det Fremskrittspartiet i tillegg har gjort, er at vi har sagt at vi ønsker å se på nye muligheter og nye løsninger på utfordringene vi har på jernbanenettet vårt. For jeg tror dessverre det er sånn,

i hvert fall med den politiske ledelsen vi har nå, at viljen ikke er til stede for å sørge for å bevilge de nødvendige midler over statsbudsjettet. Da må man bruke andre muligheter. Vi har foreslått et infrastrukturfond på 300 milliarder kr til både vei og jernbane. Vi har foreslått å sørge for at Jernbaneverket blir skilt ut som et selskap som kan få lov til å ta opp lån, sånn at de kan investere i infrastruktur og kan forsere utbygging på jernbanenettet, og for Statens vegvesen på veinettet.

Når jeg hører på representantene fra de rød-grønne partiene på talerstolen her, høres det ut som om det er alle andres skyld. Man er veldig opptatt av å skyldes på ting bakover i tid. Da er det i hvert fall greit å se på historien og hva som skjedde fra 1945 og fram til i dag. Da har det vært 22 regjeringer, og 14 av dem har vært ledet av Arbeiderpartiet. Åtte har vært ledet av Høyre/sentrum, én av de åtte var kanskje mer en ren Høyre-regjering. Da synes jeg med respekt å melde at de partiene som nå skylder på alle andre før seg, og som nå snart har sittet i regjering i fem år, bør begynne å ta sitt ansvar for den utfordringen vi har når det gjelder jernbanenettet.

Jeg synes at det viktige faktisk er: Hva gjør man framover? Debatten har i liten grad dreid seg om hva vi skal gjøre framover. Det har jeg lyst til å utfordre på, for jeg synes det er det dette handler om: Hva gjør Jernbaneverket, og hva gjør NSB med de utfordringene vi står overfor? Enger sa tidligere i prosessen at det ikke var mulig å bruke mer penger – hun har endret litt på det i det siste – mens NSB har sagt at det er fullt mulig å bruke mer penger. Jeg lurer på om det er blitt sånn at Jernbaneverket er litt sidrumpa og har sine egne måter å gjøre ting på. Det er i hvert fall tilbakemeldingen jeg får fra folk som jobber innenfor dette området, men som ikke tør å stå fram, fordi de er redd for å miste jobben hvis de skulle si noe om Jernbaneverket som Jernbaneverket ikke ville like.

Kanskje Jernbaneverket må begynne å ta på seg andre briller, se noen nye muligheter, tenke nytt både i Norge og når det gjelder å hente folk fra andre land som har god kompetanse på å bygge jernbane og å drifte jernbane, for vi ser de klarer å få det til i Europa, vi ser de klarer å få det til i landene rundt oss. Så kanskje det er noe Jernbaneverket må bli bedre på, nemlig å bruke ressurser og se andre muligheter.

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

Ingjerd Schou (H) [12:46:46]: Skal vi ville noe offensivt for nytt og mer og dobbeltspor og en god infrastruktur, må vi være villige til å bruke mer penger, men også modernisere organisasjonen. Det handler om fond til vedlikehold, det handler om offentlig-privat finansiering, og det handler om moderne organisasjoner. Og ikke minst handler det om sanntidsinformasjon på informasjonssystemet og en felles togbillett. Tingene er mange.

Jeg tenkte jeg skulle komme med en kjærlighetserklæring – til toget. Til tross for at toget ikke tar signaler, ikke holder avtaler og stopper i skogen hos helt andre, som det ikke skal stoppe hos, har jeg en utrolig kjærlighet til toget.

Det viser jo også denne debatten. Vi vil mye med toget. Og selv om toget er så utro som det til tider er, har jeg utfordret to pendlere, en som er pluss 60, og en som nå er over 80 år, og som har skrevet en hyllingssang til NSB, fra 1989 – som jeg tenkte presidenten skulle få vedlegge protokollen – som heter «Blade fra en pendlers dagbok – eller daglig liv på Østre Linje», med melodi «Lite grunn från ovan».

Presidenten: Presidenten tar imot alle kjærlighetserklæringer som måtte komme!

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [12:48:14]: Jeg har med interesse notert en del sitater fra debatten i dag. Bondevik II-partiene etterlot seg en jernbane på bedringens vei, ble det sagt, og samferdselsministeren må be om unnskyldning for å ha stanset prosessen med omstilling. Jeg synes jo det er litt søtt med en sånn historiebeskrivelse. 250 fagfolk tok sluttpakke før de rød-grønne overtok, 250 fagfolk vi nå hadde trengt sårt. Og da bør det vel i hvert fall være den daværende samferdselsministeren som skal be om unnskyldning, og ikke den sittende.

En jernbane og en samferdselssektor på sparebluss var arven fra Skogsholm & Co. Så kommer representanten Hareide og sier at det skjedde lite i budsjettene for 2006, 2007, 2008 osv. Men denne regjeringen overoppfylte den NTP som var vedtatt, en NTP som Bondevik II-partiene la fram, og som under behandlingen i Stortinget ble påplussset noenogtue milliarder av de rød-grønne sammen med Fremskrittspartiet. Da kalte man det for «luftmilliarder». «Luftmilliarder» var uttrykket man brukte om den ekstra påplussingen. Tidene endrer seg tydeligvis.

De siste dagers askeskyer har satt en annen dagsorden. Kanskje har vi veldig godt av det. Meget godt av det vil jeg påstå at de fleste av oss har. Og jeg er bare imponert over hvordan jernbanesektoren har taklet den økte trafikken som har vært. Men selv om jeg synes de har taklet det bra, trenger vi å gjøre mer, for noen av oss har rimelig lang vei og har liten mulighet til å reise med tog, sånn som situasjonen er.

Derfor trenger vi en god NTP, som vi har lagt fram, som vi har vedtatt, og som sikrer at vi skal ha en velfungerende jernbane- og veisektor også i framtiden. 322 milliarder kr skal vi bruke fram til 2019. Det er viktig. Det skal vi gjøre. Og da vil vi ha en annen situasjon enn det vi hadde da vi overtok i 2005.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:51:11]: Vulkanutsleppet frå Island minner oss på at det er naturen som bestemmer, det er ikkje oss. Derfor blir det veldig viktig å ta klimaproblematikken på alvor, og derfor er det veldig bra at det er eit nesten samla storting bak eit klimaforlik. Så får me jobba vidare med å få viktige tiltak for å innfri det.

Eg er iallfall sikker på at det viktige her er at me sørgjer for å satsa på toget, for i Spania seier dei at toget skal stå for 20 pst. av reduksjonen når det gjeld klimamåla deira. I Sverige har dei 2 millionar tonn som mål for reduksjon ved å satsa på tog. Så her er det eit stort potensial. Me

har ikkje nokon gode tal i Noreg på dette, men det må me jobba vidare med å få.

Eg kan ikkje fri meg for å pitla litt bortpå Framstegspartiet: budsjett for 2004 minus 2 milliardar kr, budsjett for 2005 minus 1,9 milliardar kr, budsjett for 2006 minus 2,1 milliardar kr, budsjett for 2007 minus 1,9 milliardar kr og budsjett for 2008 minus 2 milliardar kr. Det er 10 milliardar kr i kutt, ca., dei siste åra. Og no er det slik at tog er blitt viktig. I den tida som eg no refererte budsjetta for, var toget eit sosialistisk prosjekt som var ein fare for privatbilismen. No er det tydeleg at det ikkje er slik lenger, for no har ein kutta mindre i tog enn nokon gong, og i 2010 kutta ein ikkje i det heile. Så no er det visst ikkje eit så farleg sosialistisk prosjekt lenger, sjølv om det er veldig bra for fellesskapet.

Lat meg òg freista tidlegare statsråd Schou, som no har fått kjærleik for toget. Eg hadde jo håpa at ein hadde kjærleik for toget då ein sat i regjering, ikkje berre når ein var ute av regjering. Eg håpar ho aldri kjem i regjering igjen, men det er i alle fall viktig å ha kjærleiken når ein er der.

Eg har forstått på Jernbaneverket og jernbanedirektøren at det no er ny giv. Ein føler at ein har ei regjering som bakkar opp Jernbaneverket. Ein lyser ut stillingar – eg trur det var fire–fem stillingsannonser frå Jernbaneverket eg såg i Aftenposten i helga. Ein skal tilsetja prosjektleiar for høg fartstoget.

Det som skjedde under Schou, var at ein kutta 250 stillingar, mens denne regjeringa plussar på med stillingar. Det er å visa kjærleik til jernbanen når ein faktisk plussar på med stillingar.

Eg er òg veldig glad for dei signalane eg får frå Jernbaneverket om at dei no i større grad skal bruka internasjonal kompetanse. Eg har forstått det slik at ein skal ha eit tettare samarbeid med Jernbaneunionen og kopl folk på frå Jernbaneunionen i arbeidet med tog i Noreg.

Eg trur det går mot ein togrevolusjon. Den tek nok litt lengre tid enn det eg hadde tenkt meg.

Dagrun Eriksen (KrF) [12:54:32]: De siste dagers hendelser viser hvor sårbare vi er som nasjon, og at det er utrolig viktig at tog er et bra alternativ som det er viktig for oss å ha.

Nå skal ikke jeg legge meg bort i komiteens kjærlighetserklæringer og hvem som skal ha kjærlighet til hvem her. Men jeg tror nok jeg må si at fra Sørlandets side er det i hvert fall på ett punkt en veldig rusten kjærlighet til denne regjeringen. Da har jeg tenkt å trekke inn tidligere stortingsrepresentant Rolf Terje Klunglands navn i forbindelse med nattogtilbudet til Kristiansand. Nattogtilbudet fra Kristiansand til Oslo er ikke kommet på plass.

Det har vært mange diskusjoner om denne saken her i Stortinget. I Budsjett-innst. S. I for 2007–2008 ble det gjort vedtak om at et nattvogntilbud skulle komme på plass. Den har vi ikke sett snurten av. Vi har ikke sett et nattogtilbud for sørlendinger som det går an å bruke.

Deilige Kristiansand ligger midt mellom Stavanger og Oslo. Hvis du skal bruke nattogtilbudet i dag må du stille deg opp på perrongen kl. 01.30. Du mister så mye av natten at du ikke kan bruke det som et reelt alternativ for å

være her inne på jobb og være operativ. Det betyr at vi må få tilbake tilbudet med en vogn som kan stå på stasjonen, slik at sørlendingene kan legge seg, toget kommer, kobler på, og kjører videre. Det var en genial ordning, som gjorde at flere kunne bruke nattogtilbudet som et reelt alternativ.

Forrige statsråd, Navarsete, sa i et svar til Rolf Terje Klungland at det kun er Stortinget som kan oppheve vedtaket. Og vedtaket står fast, det ble bevilget penger til det, men på twitter i dag har det vært etterlyst ganske behørig hvor det ble av nattvogntilbudet som vi skulle få på Sørlandet.

Jeg håper at statsråden nå vil ta tak i denne saken igjen, skaffe de vognene som må til for å få dette på plass, slik at det blir et reelt tilbud. Ellers må man komme til Stortinget for å få opphevet det vedtaket som Stortinget faktisk har fattet. Vi venter med spenning på om vi skal få dette nattogtilbudet på plass, som gjør at også sørlendingene kan bruke dette togtilbudet og være operative med all den kunnskapen de har, når de kommer inn hit til Oslo for å påvirke og lobbe for å få flere saker på plass.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [12:57:36]: Representanten Hoksrud etterlyste meg her i stad. Jeg kan forsikre representanten om at han høres godt også utenfor stortingssalen.

Hadde Fremskrittspartiet fått viljen sin, ville vi ikke hatt den debatten som vi har i dag. Hadde Fremskrittspartiet fått viljen sin med et kutt på 10 milliarder kr i bane over en femårsperiode, ville vi ikke hatt jernbaneskiner som togene kan gå på. Hadde Fremskrittspartiet fått viljen sin når det gjelder kutt i statlige innkjøp, ville vi heller ikke hatt tog. Jeg tror nok at hadde Fremskrittspartiet fått viljen sin, ville bilister som akkurat nå befinner seg, i Norges verste samferdselskaos, i bilkø ett eller annet sted, neppe sendt en vennlig tanke til Bård Hoksrud. Jeg tror Hoksrud skal være glad for at det ikke gikk slik.

Så etterlyste Hareide svar på hvorfor så lite hadde skjedd i statsbudsjettene i 2006, 2007, 2008 og 2009. Vel, hvis Hareide synes en påplussing på 1 milliard kr fra 2006 til 2007 er lite, deler ikke jeg den oppfatningen. Fra 2008 til 2009 var det en påplussing på 1,3 milliarder, fra 2009 til 2010 var det en påplussing på 1,3 milliarder. Totalt brukes det altså 4 milliarder kr mer i 2010-budsjettet enn Bondeviks 2006-forslag. Hvis det er lite, da er vi veldig uenige om hva som er en liten påplussing.

I tillegg har altså det rød-grønne flertallet tredoblet investeringen i jernbane fra 1,3 milliarder kr til 3,9 milliarder kr.

Jeg har lyst til å bruke et eksempel: For vel en måned siden kritiserte komitélederen Regjeringen for å ha trenert tempoet på Lysaker–Sandvika. Faktum var, og er, at Bondevik-regjeringen i sitt budsjettforslag for 2006 hadde foreslått en bevilgning på null – null – kroner til Lysaker–Sandvika. Framdriften tilsa en bevilgning på 270 mill. kr. Dette var altså samme år som Hareide var miljøstatsråd og medansvarlig for kuttet. Den rød-grønne regjeringen snudde dette, fikk prosjektet tilbake på skinner igjen, og nå kan det åpnes til neste år.

Fokus må være at vi skal lære av det som har skjedd

i vinter. Jeg synes det er gledelig å se at både NSB og togselskapene er tydelig på det. Vi er nødt til å ha et tett samarbeid mellom Jernbaneverket, togselskapene og buss-selskapene for å avverge den samme situasjonen til neste år. Så skal denne regjeringen levere med hensyn til den mest ambisiøse NTP-en noensinne, som betyr en massiv satsing på jernbane.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:01:02]: For ordens skuld aller fyrst til punktlegskaperen i 2005. Lat oss gleda oss over at punktlegskaperen var god i 2005, men det som var dilemmaet, var at det ikkje vart utført vedlikehold. Difor var punktlegskaperen god så langt han rakk. I dag betyr det omfattande vedlikeholdet som føregår, forstyrningar i sporet. Difor er det for ein periode manglande punktlegskap. Så vil det bli betre.

Når det gjeld organisering: Eg meiner at i dagens situasjon med dei utfordringane som Jernbaneverket no har, er det, bokstaveleg talt, ei avsporing å be dei bruka tid på akkurat det.

Det handlar ikkje berre om pengar, er det nokon som seier. Det er eg einig i. Eg er oppteken av at både Jernbaneverket, NSB og andre skal få mest mogleg ut av dei pengane dei har til kvar tid. Det blir òg teke opp i styringsdialog, tilsegnsbrev osv., men eg trur vi må ta inn over oss at om vi vil forsera vedlikeholdet, vil det bety omprioritering. Om vi vil forsera vedlikeholdet, må vi òg styrkja vedlikeholdet med pengar. I dette reknetykket vil det òg vera gevinstar, f.eks. dei kostnadene som er i dag både for enkeltpersonar og for næringsliv som følgje av manglande vedlikehold.

Så til klattvis utbygging. Det er nivået på løyvingane som er viktig der. Difor har det vore om å gjera for meg å understreka at f.eks. på det største jernbaneprojektet i Nasjonal transportplan, nemleg Oslo–Ski, må vi halda nivået slik at vi har framdrift i utbygginga heile tida.

For eit velfungerande jernbanenett er vi avhengig av både skjener og materiell, og av fagfolk og av nødvendige midlar. 92 milliardar kr – det er eit lyft. Det vil gje ein langt betre jernbane i Noreg. Det vil òg bety at pendlarar får ein betre kvardag enn det dei har opplevd gjennom denne vinteren. Eg må seia at eg har halde meg til utmerkete leiarar i NSB og i Jernbaneverket gjennom denne heilt spesielle situasjonen. Eg har møtt fotfolk som dag ut og dag inn står på både i Jernbaneverket og i NSB, og som ikkje har visst kva som møtte dei neste dag. (Presidenten klubbar.) No er det lys i tunnelen!

Presidenten: Nå er lyset sluknet på talerstolen, og det betyr at taletiden er ute!

Knut Arild Hareide (KrF) [13:04:21]: Representanten Bjørnflaten tek opp dobbeltsporet Lysaker–Sandvika. Eg synest det er eit suverent og godt eksempel på kvifor me treng ei omorganisering. Dette er ei strekning som me har bygd ut på ti år. Det er ulike regjeringar som må ta ansvaret for det. Jernbaneverket seier sjølv at hadde dei fått bygd denne strekningen på fem år, hadde me som samfunn spart 2 milliardar kr.

Utfordringa mi til representanten Bjørnflaten er at når ho tek opp nettopp Lysaker–Sandvika som eksempel, ser ho da behovet for ei omorganisering av Jernbaneverket, slik at dei får moglegheit nettopp til å organisere og utvikle prosjekta på ein optimal måte, slik at me sparar pengar? Det eksempelet som Bjørnflaten tek opp, kunne me altså ha spart 2 milliardar kr på! Arbeidarpartiet har sete i regjering i denne perioden. Det same har Kristeleg Folkeparti. Kristeleg Folkeparti ser no at me er nøydde til å få til ei fornying. Me har gjort det med Avinor. Me har gode eksempel å vise til.

Denne debatten har vore prega av bl.a. overbod frå opposisjonen, ifølgje regjeringspartia. Da synest eg det er interessant at partiet SV kom med gode forslag i dag tidleg om nettopp auka investeringar og midlar til vedlikehold. Da er mitt spørsmål til Senterpartiet og Arbeidarpartiet: Er det overbod når SV kjem med det, eller er det berre overbod når det er opposisjonen som kjem med dette?

Eg har lyst til å gje honnør til SV fordi dei ser at her er det eit behov. Det er eit reelt vedlikehaldsbehov som me må ta på alvor. Eg forstår at Hallgeir H. Langeland er utolmodig. Etter å ha sete nesten fem år i regjering var han på talarstolen i stad og skrytte av at dei har fått nye stillingsannonser i Jernbaneverket. Det er ikkje mykje å vise til. Me treng eit heilt anna utolmod.

Det som bekymrar meg etter denne debatten her i dag, er at det er for lite handling i høve til det reelle behovet som er på jernbanen. Me kan vere einige om at fleire må ta ansvar for det som har skjedd, men me treng både meir til vedlikehald og større investeringar i jernbanen. Elisabeth Engers ord er blitt teke opp fleire gonger i denne salen.

Eg har berre lyst til å avslutte med å seie at det er ein ting som det har vore for lite snakk om, og det er Oslotunnelen. Det er den store flaskehalsen. Derfor vil eg særleg påpeike forslaget om ein framtidig Oslo-tunnel som ligg i framlegget. Det er kanskje det viktigaste enkeltforslaget i den saka vi behandlar i dag.

Erna Solberg (H) [13:07:40]: Det som er slående i denne debatten, er at posisjonen åpenbart ikke har fremtidige løsninger på hvordan vi skal komme over på et annet spor når det gjelder jernbane. Mens opposisjonen har fremmet en rekke ulike forslag, også organisatoriske, har man altså ikke noen særlig stor iderikdom. Det er vel egentlig noe som preger Regjeringen på mange områder.

Men etter å ha lyttet til denne debatten må jeg si at det som slår meg mest av alt, er at hvis det er riktig som posisjonspartienes talsmenn nå hevder, at det er omstillingen i 2005 og 2006 som er årsaken til problemene nå, er det et alvorlig spørsmål hva tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete visste og hadde fått utredet da hun stoppet en omstillingsprosess som var godt i gang. Hun stoppet en omstillingsprosess som skulle bygge opp en annen måte å drive jernbane på i Norge, og hun gjorde det på 14 dager. Og hvis det fem år etter er det som er årsaken til at det ikke er nok fagfolk, er det faktisk viktig at Stortinget begynner å se på beslutningsgrunnlaget for den rødgrønne regjeringens reversering av prosessen.

Et regjeringsarbeid styres bl.a. av en utrednings-

instruks. Da skal man også vite noe om konsekvensene av å stoppe prosesser som er i gang. Og hvis unnskyldningen til flertallspartiene fem år etterpå er at det ikke er nok fagfolk på grunn av den omstillingsprosessen som var, er det i så fall Liv Signe Navarsete som har gjort en forferdelig – forferdelig – feilvurdering med hensyn til å stoppe en prosess uten å ha en plan for hvordan hun kommer tilbake. Tidligere i debatten var det noen som forsøkte å si at det var en dårlig omstilling, det var historiens dårligste omstilling. Men sannheten er jo at den aldri ble gjennomført, fordi den rød-grønne regjeringen stoppet den midt i prosessen.

Jeg har møtt noen av dem som valgte å gå ut av Jernbaneverket for å starte for seg selv, for å bidra til den nye konkurransen, for å løfte en ny og bedre måte å drive jernbane på ett år etter at den prosessen ble stoppet. Og den klare beskjeden jeg fikk da, var at de fikk ikke jobb på dette området. De fikk ikke mulighet til å bidra. De fikk derimot ganske vanskelige arbeidsforhold med de nye prosjektene og den nye organiseringen som var startet. Den rød-grønne regjeringen sa nei takk til den kompetansen mange av disse fagfolkene hadde, fordi de ville drive kompetansen på en annen måte og i egen regi. Det er nok et eksempel på at privatallergien til Regjeringen har medført ubesluttsomhet og feil beslutninger.

Ut fra denne saken tror jeg det er viktig at Stortinget ser nærmere på grunnlaget for Liv Signe Navarsetes beslutning om å stoppe omstillingen, for dét virker som årsaken – fra posisjonspartiene selv – til at den situasjonen vi nå har, er så alvorlig.

Peter N. Myhre (FrP) [13:11:04]: Det kom vel ikke som noe sjokk på noen at denne debatten i stor grad kom til å dreie seg om skyldfordeling. Jeg tror de fleste likevel er enige om at regjeringen ikke er helt uten innflytelse på norsk samferdselspolitikk. Når man ser på hvordan regjeringene har vært sammensatt siden 1945, har det altså vært åtte borgerlige regjeringssammensetninger, og de har regjert i til sammen 19 år i løpet av en periode på 65 år. Arbeiderpartiet har altså hatt makten i 46 av de 65 årene. Det er i hvert fall det regnestykket.

Det som det også er enighet om i denne salen, er at tog er bra. Jeg tror også enigheten strekker seg nokså langt når det gjelder følgende faktum, nemlig at tog er dyrt. Vi snakker altså om et tosifret milliardbeløp på å forbedre en allerede eksisterende jernbanestrekning, den mellom Oslo og Ski, som altså er på snaue 2 mil. I tillegg er jernbane slik skrudd sammen at den trenger store driftstilskudd hvert eneste år. Motorveibygging er noe man kan gjennomføre for mindre enn 1 milliard kr pr. mil, og biltrafikken gir staten inntekter i størrelsesorden 50 milliarder kr pr. år. Vi kunne altså bygget 10–20 mil med motorvei for det samme beløpet som jernbaneprosjektet Oslo–Ski koster. Nå støtter vi altså likevel Oslo–Ski-prosjektet, ikke minst på grunn av at det ligger som en av forutsetningene i Oslopakke 3, som gir de løsningene som langt på vei vil løse de transportutfordringene som ligger i hele Oslo-regionen. Oslopakke 3 har en god balanse mellom vei og kollektivtrafikk, og den er altså finansiert.

Det beste rådet vi kan gi Regjeringen, tror jeg, er å ikke se de kollektive transportmidlene og andre transportmidler veldig isolert og hver for seg, men ta en helhetlig vurdering av hele samferdselssituasjonen i Oslo-regionen og bygge videre på Oslopakke 3.

Lars Myraune (H) [13:13:34]: Jeg synes representanten Erna Solberg ga oss en utmerket bakgrunn for forståelsen av hvorfor vi har endt opp der vi er – i kaoset på jernbanen. Statsråden sier at det blir verre før det blir bedre. Jeg håper inderlig at det da blir satt inn busser sånn at folk kan komme seg mellom A og B i den perioden dette skal foregå – ellers er det sikkert fornuftig.

Jernbanedirektøren sier at det er verre enn vi trodde. Ja, men hvis det er verre enn vi trodde, må vi ta noen grep da. For det som er litt problematisk for oss politikere, er at vi tror det er bedre enn det er, fordi vi avsetter penger til noe som blir sagt skal komme i orden, og så får vi i ettertid ikke tilbakemelding fra dem som skal utføre oppdraget, om hvor elendig det egentlig er.

Jeg fikk stor forståelse for togføreren på toget fra Trondheim til Oslo i forgårs da vi ble forsinket én time. Jeg hadde en prat med ham på Hamar, og han sier at ja, du skjønner det er så mye telehiv her så jeg kan ikke kjøre i mer enn 60 km/t. Ja, men det må da noen vite på forhånd!

Og det er ikke noen vits i å sette opp en togtabell som sier at man skal være i Oslo kl. 10.30, når man ikke greier å være der før kl. 12.30. Vi som passasjerer må også få vite det. Så det har noe med informasjonsflyten å gjøre. Det har noe med å bry seg om passasjerene. Det er passasjerene som må være i fokus.

Truls Wickholm (A) [13:15:17]: Det er interessant en delig å være i en samferdselsdebatt med Peter N. Myhre og høre ros og skryt av Oslopakke 3. Det er en samferdselssatsing og en måte å gjøre ting på som representanter fra Fremskrittspartiet de siste fire årene har brukt mye tid på å ta avstand fra, som de har vært lite fornøyd med, og som de skulle ønske at Myhre ikke hadde gjennomført. Jeg vet ikke om vi kommer tilbake til det. Men jeg er enig i at her er det en god balanse mellom vei og bane, noe som Fremskrittspartiet ikke ønsket i forrige periode. Da foreslo de, som Bjørnflaten riktig sa, å kutte både i driftstilskudd og investeringer til jernbane.

Det er også interessant at representanten Hareide velger ikke å svare på Bjørnflatens spørsmål. For det hadde vel hjulpet svært lite med en omorganisering hvis pengene ikke var på plass. Hvordan hadde man tenkt å spare 2 milliarder kr når man ikke engang ville legge inn penger til å prioritere utbyggingen av Lysaker–Sandvika?

Det er faktisk slik noen ganger at man må bruke penger for å spare penger. Det er nettopp det den rød-grønne regjeringen satser på. Man må bygge lengre og større for å kunne gjøre ting billigere. Det er helt tydelig at Bondevik II-regjeringen og Hareide ikke hadde skjont det.

Derfor blir også innlegget fra Erna Solberg litt vanskelig å forstå. Hun snakket om folk som hadde lyst til å starte for seg selv – jobbe privat for Jernbaneverket. Ja, det er mulig at noen hadde lyst til det. Men hvilke prosjektmidler

skulle de ha jobbet for, når man ikke har valgt å prioritere penger? For uansett om det er private eller offentlige som skal utføre oppdragene, skal de som jobber der, få lønn. Så det resonnementet henger overhodet ikke sammen.

Nå er det altså sånn at det er denne regjeringen som har tenkt nytt. Det er vi som for første gang organiserer et jernbaneprosjekt på en annen måte. Oslo–Ski kommer på egen budsjettpost. Det er et prosjekt til 12 milliarder kr. Det åpnes opp for å tenke nytt rundt kontraktsformen. Den type ting skjedd ikke da Høyre satt i regjering. Jeg er kjent med at det er ideer som også lå på bordet den gangen. Så her har man ventet vel lenge med å tenke nytt. Det er det klassiske: Man velger ikke å gjennomføre ting når man faktisk har muligheten og er i posisjon, og så klager man på alt som ikke blir gjort, når man kommer i opposisjon.

Gorm Kjernli (A) [13:18:25]: Representanten Hareide skal redde norsk jernbane. Måten han skulle gjøre det på tidligere i vinter, var å ta penger fra vei. Det sa representanten Hareide da. Så kom det ras. Da skulle representanten Hareide også ta penger fra vei for å gi mer til rassikring. Han skulle da ta penger fra veiutbygging i det sentrale Østlandet, i sentrale strøk.

I forrige uke var transport- og kommunikasjonskomiteen på komitéreise i Østfold og Akershus – i hvert fall relativt sentralt. Da var det ikke måte på hvordan vi skulle få fortgang i E18-utbygging og veiutbygging i det sentrale Østlandet. Representanten Hareide har altså brukt de pengene som han nå ønsker å bruke, flere ganger. Troverdigheten til Hareide er ikke til stede når det gjelder alle de pengene han har rundt omkring, og vil bruke til forskjellige ting.

Så er det sånn at vi er tre og en halv måned inn i perioden for NTP-en som ble vedtatt i juni i fjor. Vi har et prosjekt i Oslo-området. Det skal brukes 2 milliarder kr. Det etterlyses gardermobanestandard i Oslo-området. Det er man i gang med når det gjelder Prosjekt Oslo, så den er kvittert ut. Det foregår prosjektering av dobbeltspor Oslo–Ski. Det skal bygges, og kanskje til og med noe raskere enn det som er forutsatt. Det er et eget prosjekt. Det er blitt sikret finansiering. Slik kunne man ha fortsatt. Andre prosjekter kommer på løpende bånd i Nasjonal transportplan, og jeg vil minne om at vi er tre og en halv måned inn i perioden.

Når det gjelder dobbeltspor mellom Halden, Skien og Lillehammer, som jeg var inne på i mitt første innlegg, foreligger det ikke noen ferdige planer for det i dag. De planene må på plass. Vi er nødt til å tidfeste når vi kan få det dobbeltsporet på plass. Det er nok ikke bare representanten Schou som synes at 30 år er lang tid.

Samferdselsministeren har senest i dag sagt at vi ønsker en gjennomgang av tilstanden på jernbanen, selv om det bare er et år siden vi vedtok Nasjonal transportplan. Så får vi komme tilbake til hva den varslede gjennomgangen vil ha å si. Men det er ting som tyder på at ting kan gjøres raskere, og det er noe som vi er nødt til å komme tilbake til.

Med stabile rammevilkår, med forutsigbare bevilgninger i årene som kommer, vil vi få mer jernbaneutbygging

raskere. Men da må forholdet mellom politikere og jernbanen være et langt og kjærlig ekteskap, ikke et kortvarig forhold som ender i brudd, eller at vi som politikere er utro eller finner nye partnere.

Borghild Tenden (V) [13:21:45]: Det har vært veldig mye historiebeskriving her i dag. Og siden Bergensbanen ble nevnt for en tid tilbake, kan jeg ikke dy meg, for da satt faktisk Venstre med flertall på Stortinget. Så hadde vi gjort et litt bedre valg, hadde det blitt fart i sakene.

Jeg er skuffet over at det kanskje ikke blir noen konkrete avgjørelser her i dag etter denne lange, intense debatten. Jeg vil igjen henlede oppmerksomheten på Venstres omdelte forslag. Det er konkret, det er fremtidsrettet, og Jernbaneverket får en klar marsjordre om hva de skal prioritere, nemlig hovedpulsåren.

Så er jeg enig med komiteens leder, Knut Arild Hareide, om at vi må ha en ny Oslo-tunnel. Det er ikke nødvendig med en lang prosess for å se på behovet. Som jeg også sa i mitt innlegg, er behovet der. Bare tenk på befolkningsveksten i Oslo og Akershus! Tenk på sårbarheten ved å ha én tunnel, når det er dobbeltspor på alle kanter! Så hvorfor bruke så lang tid på å utrede behovet? Det må statsråden nesten svare på.

Så til Gorm Kjernli, som snakket om dobbeltsporet Oslo–Ski, som er sikret finansiering og står på en egen post på statsbudsjettet. Er det slik at de pengene er satt av, at man har forpliktet seg? Er det ikke slik at det også skal følge vanlige statsbudsjetttrunder? Er det slik at de pengene står der og man forplikter seg, og uansett hva som skjer, så skal pengene til dobbeltsporet Oslo–Ski på plass? Det må vi nesten få et svar på, for jeg begynner å bli temmelig lei av å høre om dette sporet, når vi foreløpig bare har fått satt av penger til en planprosess.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:24:15]: Lat meg fyrst berre seia eit par ord om nattoget Oslo–Kristiansand, sidan det vart nemnt. Det som var den faktiske situasjonen, var at det vart vedteke eit forslag, men ein hadde ikkje lagt inn dei midlane som trongst for å realisera dette forslaget. Dersom eg skulle tillata meg ein liten uhøgtideleg kommentar i tillegg, var det jo greitt dersom dette var ei strekning der det gjekk tre år før dette vart etterlyst – utan at ein skal leggja altfor mykje vekt på det. Men i alle fall: Det er forklaringa. Eg må berre frå mi side seia at det er andre forslag som har vorte prioritert høgare.

Til Lysaker–Sandvika: Er det organiseringa som er poenget med omsyn til desse 2 milliardar kr? Det meiner Hareide. Eg vil påstå at det som er det viktige, er faktisk at det i si tid hadde vorte sørgt for ei samanhengande utbygging. Då er nivået på løyvingane avgjerande viktig. Då er det forskjell på 4,4 milliardar kr i årleg budsjettløyving til jernbane og 9 milliardar kr.

Til Oslo–Ski: Det står på eigen post. Det skal følgjast opp. Det er avgjerande viktig å sørgja for framdrift, men det er jo slik at her kan ein ikkje setja av alle midlane til ulike kostnader før ein faktisk har gjennomført ein planprosess.

Så reiser Erna Solberg eit veldig viktig spørsmål, nemlig: Kva skjedde i denne omorganiseringa? Lat meg understreka at det er samansette årsaker til at vi er der vi er i dag når det gjeld norsk jernbane. Eitt moment er fagkompetansen, eit heilt anna er sjølv sagt nivået på løyvingane. Det kan vera andre årsaker. Men når det gjeld den omorganiseringa som skjedde, er det faktisk slik at i statsbudsjettet for 2006 melde Bondevik II at det var delar av denne omorganiseringa som det var vanskeleg å gjennomføra, fordi dei såg at dei faktisk hadde behov for noko av den fagkompetansen som dei var i ferd med å organisera vekk. Det vil alltid vera eit spørsmål om ein skal foreta arbeid innanfor eiga verksemd, eller om ein skal satsa på konsulentbransjen. Eg meiner å ha registrert kraftig kritikk frå Stortinget, fordi det til tider i ulike etatar blir brukt for mange konsulentar.

Trine Skei Grande (V) [13:27:43]: Da Borghild Tenden snakket, hørte jeg plutselig hornmusikk i hjertet, men den fortsatte også da statsråden holdt på, så da skjønte jeg at lyden kom utenfra.

Det er et stort problem for denne regjeringen at den ikke har noen visjon, noen vilje eller noen grep når det gjelder en så stor utfordring som dette er. Jeg mener at det er et kjempestort problem. Jeg mener at Regjeringen bør tenke seg om når Venstre legger fram forslag og det er lettere å få støtte fra Fremskrittspartiet for grep innenfor jernbanen, enn det er å få støtte fra regjeringspartiene.

Jeg har hørt på denne debatten, og det som slår meg, er at det fins politikere som bruker stor kreativitet i et forsøk på å ta andre for ting de har gjort, og så fins det politikere som bruker stor kreativitet for å foreslå hva som bør gjøres for framtida. Mitt problem er at regjeringspartiene stort sett utøver kreativiteten i debatten – på den første delen og ikke på den andre. Det som var Venstres initiativ i denne salen, var et Dokument 8-forslag med konstruktive forslag til hva man skulle gjøre. Det var faktisk ment som et håndslag til Regjeringa, fordi vi er fra et parti som har jobbet mye med jernbane lenge.

Jeg må si at jeg som Oslo-borger som bor 4,6 meter fra jernbanelinja, også er litt skremt når vi ser Jernbaneverkets iver for de litt store prosjektene, som f.eks. Oslotunnelen. Dette ligger nok mange, mange tiår fram i tid. Noe som jeg syns er ganske skremmende, er at vi ikke har et jernbaneverk som er mer offensivt, og som har noen visjoner om hvordan jernbanetrafikken skal være. Men dette gjenspeiler i og for seg Regjeringa.

Til slutt: Som medlem i kontrollkomiteen er jeg enig i de bemerkningene som Erna Solberg kom med i dag. Jeg syns at det som har kommet fram, i hvert fall etterlater såpass mange spørsmål at vi bør vurdere å ta et initiativ i den sammenheng for å få klarlagt hva som egentlig har skjedd, og hvordan vi skal klare å bruke det for å få til gode prosesser framover. For det er helt klart at det er noen strukturer her som også må endres – penger er viktig, men det er også noen strukturer og noen kulturer som må endres.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [13:30:21]: Fremskrittspartiet ønsker å støtte Venstres omdelte forslag. Det

er helt riktig, som det er sagt fra denne talerstolen, at det her er så mange behov og så mange prosjekter at noen ting må man faktisk støtte, ikke minst med tanke på hvor behovet for å bygge ut jernbane er størst. Vi utfordrer Regjeringen til å følge Fremskrittspartiet i denne sak. For å være kort: Det er uproblematisk for oss å støtte en handlingsplan, siden vi i våre forslag i forbindelse med NTP og våre budsjettforslag faktisk har fullfinansiert en sårn type bane helt fram til Halden.

Det er blitt nevnt mye om troverdighet i denne debatten, og jeg vil tro at det er mange partier som har sine synder relatert til fortiden. Derfor er det viktig at man ser for seg hva som er de framtidige behov og de framtidige utfordringer.

Jeg har nevnt tidligere at vi ønsker OPS-finansiering, vi ønsker prosjektfinansiering, vi ønsker lånefinansiering, og ikke minst ønsker vi å komme bort fra dagens kontantfinansiering over de årlige budsjettene. I så måte er det jo interessant å se hva Arbeiderpartiets Matz Sandman sa på TV for tre–fire dager siden. Han ønsket nettopp disse finansieringsmodellene for å få opp intensiteten når det gjelder å bygge ut både bane og vei.

Det samme sa tidligere fylkesmann Sigbjørn Johnsen, men det var da han var fylkesmann. I det samme øyeblikket han inntok regjeringkontorene, så var det ikke lenger politikeren Sigbjørn Johnsen som hadde en oppfatning, det var byråkratiet. Og det er synd og skam, og det er kanskje en vesentlig årsak til at vi er der vi er i dag.

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

Bård Hoksrud (FrP) [13:33:00]: Når det gjelder dobbeltspor på intercitytriangelet Skien–Halden–Lillehammer, sa representanten Gorm Kjernli at der mangler det planer, så her har vi en jobb å gjøre. Uansett om representanten Gorm Kjernli skulle finne på å stå på hodet og gå ut av denne salen og uansett hva Gorm Kjernli gjør unnatt å sørge for at det kommer mer penger, så vil man fortsatt bruke 20 år før det blir dobbeltspor på Vestfoldbanen. Det er planene, selv med den såkalte historiske satsingen fra denne regjeringen.

Utfordringen er jo at behovet er enormt mye større enn det vi i dag diskuterer. Vi diskuterer hvorvidt dette er bra eller ikke. Men utfordringen er altså at vi fortsatt i mange tiår vil ha et dårlig jernbanenett hvis det ikke kommer mer penger. Og det er derfor Fremskrittspartiet har foreslått å bevilge 6,5 milliarder kr mer for 2010 og 60 milliarder kr mer de ti neste årene.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:34:12]: Eg er nøydd til å kommentere dei alvorlege påstandane som Gorm Kjernli kjem med. For det første må eg berre seie at dei påstandane han kjem med, er direkte feil. Det eg har sagt, er at me treng eit jernbaneforlik. Derfor har eg sagt at me må vere villige til å leggje alle korta på bordet for å sjå kva me eventuelt kan få til i eit sånt forlik. Eg har ikkje sagt at eg vil kutte i vegløyvingane, men eg har sagt at viss

Regjeringa vil, er eg villig til å leggje alle korta på bordet for å sjå kva me kan få til. Men eg har ikkje konkludert, og derfor er dei påstandane som Gorm Kjernli kjem med, direkte usanne.

Så tek han òg opp, og det er det fleire arbeidartipartirepresentantar som har teke opp, mitt utspel om rassikring. Det eg har gjort der, er å kommentere kva det er Regjeringa har levert i forhold til det Regjeringa har lovt. Regjeringa har lovt 1 milliard kr, og dei har levert 850 mill. kr. Og det er tydelegvis så hårsårt at det er fleire representantar som reagerer når opposisjonen går ut og kommenterer at Regjeringa ikkje held det ein sjølv har lovt.

Så til bompengeprojektet E18. Ja, eg meiner at det vil vere veldig uklokt om me byggjer vegen i Østfold havvegs, og så stoppar opp. Det forstår eg at representanten Gorm Kjernli òg meiner vil vere veldig uklokt. Men verkemiddelet Kristeleg Folkeparti tek i bruk der, er bompengar, og Kristeleg Folkeparti er eit av dei partia som tør å seie at bompengar er eit verkemiddel me er villige til å bruke.

Men eg synest det er interessant òg å sjå dette i samheng med situasjonen for jernbanen. Ei av utfordringane for jernbanen er at alle transportformene i Noreg kan hente inn kapital utanfor statsbudsjettet, utanom ei, og det er jernbanen. Alle midlane som går til norsk jernbane, må inn i statsbudsjettet. Derfor har Kristeleg Folkeparti prioritert samferdsel. Da me hadde Nasjonal transportplan oppe til behandling for eitt år sidan, foreslo Kristeleg Folkeparti 1,5 milliardar kr meir til samferdsel kvart einaste år. Da me hadde statsbudsjettet for 2010 oppe til behandling, auka me budsjettet for jernbanen med 150 mill. kr. Eg har lyst til å understreke at det var representantar frå Arbeidarpartiet den gongen som framheva Kristeleg Folkeparti som det einaste opposisjonspartiet som viste ein heilskapleg, ansvarleg budsjettpolitikk, og gav oss honnør bl.a. for dei innsparingane me gjorde, og sa dei var realistiske. Trass i det var me eit av dei partia som greidde å lyfte samferdsel opp, og det er det behov for på både veg og, ikkje minst, på jernbane.

Peter N. Myhre (FrP) [13:37:25]: Under henvisning til representanten Skei Grandes omtale av dette musikk-korpset som marsjerte forbi, gjorde i hvert fall jeg meg den refleksjon at da er det i hvert fall ett tog som går.

Så var det Truls Wickholm, som hevder at Fremskrittspartiet er imot Oslopakke 3. Det må bero på en misforståelse. Fremskrittspartiet er ikke imot Oslopakke 3. Vi var imot måten flertallet i Stortinget ønsket å finansiere Oslopakke 3 på, men dette er historie. Oslopakke 3-vedtakene er fattet. Det er snart to år siden den nye bompengereordningen ble innført i Oslo. Siden er det krevet inn nesten 4 milliarder kr i bompenger, så nå er det bare for Regjeringen å sette i gang og gjennomføre Oslopakke 3. Da må man ha fortgang i det, og fortgang i planene skal det visstnok være når det gjelder Oslo-Ski-prosjektet. Det blir i hvert fall hevdet med styrke fra regjeringspartiene og fra Regjeringen.

Å få behandlet en stor, omfattende og komplisert reguleringsplan i norske kommuner tar ett til to år. Det er ikke på grunn av sammel i kommunal forvaltning, men det er

på grunn av at vi har en plan- og bygningslov som er så komplisert at det er det tidsforbruket man må regne med. Den 22. mars var jeg i et møte med representanter for flere aktører i dette prosjektet og fikk opplyst at det fremdeles ikke var innlevert reguleringsforslag fra Jernbaneverket til de berørte kommuner. Disse skal etter fremdriftsplanen være ferdigbehandlet innen utgangen av 2. kvartal 2011. Det er så vidt ett år igjen, og reguleringsforslagene er fremdeles – var i hvert fall den 22. mars – ikke innlevert til behandling. Her har Regjeringen en utfordring. Nå gjelder det å få opp farten og virkelig vise fortgang i Oslo-Ski-prosjektet, ikke bare si det.

Dagrun Eriksen (KrF) [13:39:45]: Da vi nå hørte statsråden, fikk vi virkelig synliggjort hvordan det er for Stortinget å ha en flertallsregjering.

Vedtaket om sovevogntilbud på Sørlandsbanen er faktisk gjort her i Stortinget. Jeg forventer at det jobbes – også av en flertallsregjering – med å realisere de vedtak som faktisk er gjort. Når statsråden står her og sier at det er gått tre år og ingen har etterlyst dette nattvogntilbudet, har jeg lyst til å be henne ta en liten samtale med den foregående statsråd, som gjentatte ganger ble utfordret, nettopp fordi man ikke har fulgt opp det vedtaket som Stortinget selv har gått inn for, og som Regjeringen har å følge opp og realisere.

Den bevilgningen som ble lagt inn i budsjettet på 3 mill. kr, var det regjeringspartiene selv som kostnadsberegnet og la inn. Hvis man mener at det er for lite penger, har en flertallsregjering alle muligheter til å komme med det resterende beløpet for å følge opp Stortingets vedtak, ikke bare håpe på at det skal gå over.

Det har vært en stor debatt på Sørlandet den siste tiden om at Regjeringen har Sørlandet i sin blindsoner. Jeg synes at statsrådets svar til meg i dag om nattvogntilbudet til Kristiansand illustrerer det med all tydelighet.

Jeg avslutter med å si at jeg forventer at det jobbes med å realisere Stortingets vedtak, at man lytter når vi gjentatte ganger, utallige ganger, etterlyser det tilbudet, at det snart kommer på plass, slik at Stortingets vedtak blir fulgt opp.

Truls Wickholm (A) [13:41:44]: Jeg skjønner at det kan være litt betent i Fremskrittspartiet å snakke om bompenger nå som landsmøtet er nær forestående. Men mine uttalelser om Oslopakke 3 beror altså ikke på noen misforståelse. De beror på fire år med diskusjon med Bård Hoksrud, Arne Sortevik og Per Sandberg, som i gjentatte debatter har tatt avstand fra det som skjer i Oslo.

Når en bompengefinansiering er en sentral del av pakken og f.eks. skal gå til flotte tiltak som å drifte kollektivsystemet, må det jo sies å kunne være relativt sentralt. Det er rart å høre Myhre si at han er imot finansieringen når det er han selv som har sendt søknaden om bompengefinansiering til statsråden.

Men dette er en jernbanedebatt, og jeg håper også Myhre nå vil gjøre det han kan for å påvirke sine kolleger i rådhuset slik at reguleringsplanen ikke tar ett til to år. For meg er det en ganske betydelig forskjell i tid om det tar ett eller to år. Jeg vil håpe at Fremskrittspartiet på råd-

huset legger det trykket som skal til på å få gjennomført denne planen så raskt som mulig, og at det da blir ett år.

Freddy de Ruiter (A) [13:43:29]: Jeg trodde en skulle diskutere de gjentatte problemene på jernbanenettet og forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet. Derfor ble jeg noe overrasket da representanten Dagrun Eriksen brukte denne anledningen til å ta opp nattvogntilbudet til Sørlandet. Jeg mener at det er et sidespor i denne debatten. Men når det er sagt, er jeg enig i realitetene i det representanten Eriksen tar opp, at et stortingsvedtak om nattvogntilbud til Sørlandet absolutt bør følges opp av Regjeringen. Derfor håper jeg selvfølgelig også på at det blir en fortgang i det. Men jeg mener at man kanskje burde brukt en litt annen anledning til å ta det opp, men i realiteten er vi enige om det.

Jeg er også helt enig med de representantene som har sagt at det gjelder å komme videre i debatten. I så måte vil jeg gi ros til representanten Myraune fra Høyre, som, i motsetning til de andre representantene fra opposisjonen, har vist en stor grad av ydmykhet overfor det som har skjedd i fortiden. Her er det klart at vi har vel alle sammen sviktet. Men når det er sagt, er det liten grunn til å kritisere dagens regjering, verken for bevilgningstakt eller vilje til å endre.

Jeg ser fram til en jernbane som blir bedre dag for dag, hvor vi bruker mer ressurser, hvor vi krever enda større effektivitet, hvor vi stiller krav, og hvor vi får en skikkelig gjennomgang i tiden som kommer.

Presidenten: Representanten Anne Marit Bjørnflaten har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Anne Marit Bjørnflaten (A) [13:45:33]: Det var Knut Arild Hareides svar til Gorm Kjernli som fikk meg til å ta ordet, og jeg føler nesten at det er behov for å be om en presisering fra Knut Arild Hareides side. Ut fra det han sier, kan det virke som om han er blitt feilsitert et visst antall ganger i media.

Den 9. mars sier Hareide at han mener at det bør være aktuelt å ta penger fra vei og overføre til bane for å løse krisen vi står overfor. Noen dager etterpå er Hareide nordpå, i Tromsø, og da foreslår han en milliardsatsing på E6 som ikke har vært foreslått tidligere. Noen dager etter mener Hareide at man skal bruke mer penger på rassikring. I en debatt i P4, hvor jeg selv møtte ham, utfordret jeg ham på hvor han skulle hente disse pengene fra, og da sa han at han ville hente pengene fra mer sentrale strøk. I forrige uke var komiteen på reise i Østfold og Akershus, og da skulle Hareide nettopp bruke mer penger på veier i sentrale strøk – så her føler jeg at det er behov for en presisering fra Kristelig Folkeparti.

Når det gjelder økninger i jernbaneinvesteringer, som Kristelig Folkeparti foreslo i år, vil jeg si at altså halvparten er finansiert (presidenten klubber) med å foreslå et økt utbytte (presidenten klubber) ...

Presidenten: Representanten Dagrun Eriksen har hatt

ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Dagrun Eriksen (KrF) [13:46:52]: Det var bare til representanten Freddy de Ruiter, som mente det var utidig av meg å ta opp nattogtilbud i denne debatten: Jeg vil bare understreke at dette handler om statsrådets redegjørelse, som må ses i en mye bredere sammenheng enn bare i sammenheng med den utfordringen vi har hatt på Østlandet når det gjelder tog.

Det er dessverre slik at når man har en flertallsregjering som ikke følger opp et vedtak, må man bruke de anledningene man har til fortsatt å holde dette varmt i Stortinget, slik at det togtilbudet som jeg håper på – og som jeg forsto at representanten Freddy de Ruiter også står bak – kommer på plass. Fordi representanten Rolf Terje Klungland var aktiv på dette området, har jeg tenkt at vi i hans ånd og på vegne av sørlendingene skal gnage til Stortingets vedtak faktisk blir gjennomført, og vi får dette tilbudet på plass.

Knut Arild Hareide (KrF) [13:47:52]: Sidan representanten Bjørnflaten har behov for ei presisering, gjer eg gjerne det.

Kristeleg Folkeparti har ikkje sagt at me vil kutte i vegløyvingane, men me meiner at i den situasjonen jernbanen er no, har me teke initiativet til eit breitt nasjonalt forlik. Me har invitert regjeringspartia til å kome oss i møte, for me meiner at det er behov for eit nasjonalt lyft på jernbanen. Me har sagt at i den anledninga er me villige til å leggje alle korta på bordet. Dessverre tyder det ikkje på at Regjeringa er interessert i å vere med på å lyfte jernbanen utover det NTP seier, og det beklagar eg. Men me i Kristeleg Folkeparti er klare om Regjeringa ombestemmer seg. Om dei vel å følgje det som SV har føreslått i dag om å auke løyvingane til jernbanen, så er Kristeleg Folkeparti klar til det, og da er me òg klare til å sjå på finansieringa av det. Når det gjeld vegløyvingane, har Kristeleg Folkeparti vore villig til å bruke bompengar, som me meiner er eit godt verkemiddel til vegformål.

Så vil eg seie til representanten Bjørnflaten når det gjeld E6 i Nord-Noreg, at der har me ei spesiell utfordring. Nord-Noreg kan faktisk veldig lett hamne i baklek-sa i eit samferdselspolitisk perspektiv. Der kan me ikkje bruke bompengeprojekt i same grad som me kan sørpå, fordi grunnlaget ikkje er godt nok til det. Me veit òg at Nord-Noreg heller ikkje får sin del når det gjeld jernbaneløyvingar. Derfor er eg for min del bekymra for at Nord-Noreg skal få ein mindre del av dei løyvingane enn det dei fortener. Eg veit at eg deler den bekymringa med regionvegsjefen for Nord-Noreg, fordi me har hatt ei utvikling der vegprosjekta i Sør-Noreg har teke sin del.

Så til rassikring: Kristeleg Folkeparti foreslo, på same måten som Regjeringa, 850 mill. kr til rassikring i 2010. Kristeleg Folkeparti løyvde i tillegg til det 150 mill. kr til vedlikehald av vegar – ei ekstraløyving som me meinte var viktig fordi nokre av dei same vegane der det er behov for rassikring, òg har eit betydeleg vedlikehaldsbehov. Me var opptekne av å følgje opp forpliktinga

om 1 milliard kr til rassikring, som skulle vere ei totalløyving. Me meiner at det er viktig at me følgjer opp det me lovde i NTP på det området.

Freddy de Ruiten (A) [13:50:58]: Jeg registrerer at ambisjonsnivået til representanten Hareide og andre fra opposisjonen bare stiger og stiger jo lenger bort i tid de kommer fra regjeringskontorene – så får en tolke det som en vil.

Til representanten Eriksen: Vi er helt enige om realitetene. Jeg sa heller ikke at det var utidig, men jeg mente at det kanskje var en feil debatt å ta det opp i. Jeg vil ikke bruke et så sterkt ord som «utidig», men jeg ville nok ha tatt dette opp i en annen sammenheng.

Når det er sagt, vil jeg si at vi får flere anledninger til å diskutere togtilbudet nasjonalt – både nattogtilbudet og togtilbudet generelt. Det er klart at det som er vel så viktig for Sørlandet som nattoget fra Kristiansand, selvfølgelig på sikt er å få til en sammenkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Det vil bety enormt mye for strekningen Oslo–Stavanger, men det kommer vi helt sikkert tilbake til.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:52:13]: Eg skal ta på meg å sjekka opp den korrespondansen som har vore når det gjeld nattog på Sørlandet. Så må eg få seia på vegner av Regjeringa at Sørlandet så visst ikkje er noka blindsoner når det gjeld samferdsel – tvert imot. Det viser engasjementet både når det gjeld E18, Listerpakken og fireårig avtale om påskjøningsmidlar til Kristiansand-området.

Så skjønar eg dei som etterlyser ei tidfesting av intercitytriangelet til Lillehammer, Skien og Halden. Eg har ambisjonar om å få ei tidfesting der på plass i rulleringa i 2013.

Tog i rute – ja, det går an å harselera med det. Men det er faktisk slik at eg i førre veke besøkte togtrafikkstyringsentralen i Oslo, og då var alle tog i rute. Det kan bety at vi no er inne i ein betre fase når snø og kulde har trekt seg tilbake. Det må ikkje bety at vi lener oss tilbake med omsyn til å få på plass dei tiltaka som er varsla. Tenk kva det betyr for vegane våre og for framkomelegheita der at vi får dobla kapasiteten f.eks. når det gjeld gods på bane dei komande ti åra.

Så registrerer eg at det her er eit sterkt engasjement, som det er godt å ha med seg vidare, både når det gjeld lokale tilbod som ikkje er på plass til no, og store utgreingar som gjeld framtida.

Så må eg få minna om at det må vera samsvar mellom planar og oppfølging. Det er nettopp det rassikringsplanen er eit eksempel på. Det var planar tilsvarande 850 mill. kr. Det er det dei klarar å bruka dette året. Desto viktigare er det at vi heile vegen her er opptekne av òg å sikra nødvendige planar til å halda framdrifta på dei prosjekta som vi skal ha i gang.

Så har eg registrert at nokon har brukt tid på å koma med nokre gode ord til alle dei som i dag gjer ein formidabel innsats, både i Jernbaneverket og i dei ulike togselskapa. Det synest eg er viktig. Det er så bra å høyra det

– og det er så godt å formidla det vidare. Og det er heilt nødvendig, for det er òg slik at vi må engasjera oss for å behalda dei som i dag jobbar innan denne sektoren, og for å styrkja utdanningskapasiteten, nettopp for å sikra det felles målet som eg oppfattar at vi har her, at jernbane er framtida.

Presidenten: Da skulle de fleste togstrekningene være grundig debattert.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.
(Votering, se side 2866)

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget er da klart til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram fire forslag. Det er:

- forslag nr. 1, fra Solveig Horne på vegne av Fremskrittspartiet
 - forslag nr. 2, fra Øyvind Håbrekke på vegne av Kristelig Folkeparti og Høyre
 - forslag nr. 3, fra Øyvind Håbrekke på vegne av Kristelig Folkeparti
 - forslag nr. 4, fra Trine Skei Grande på vegne av Venstre
- Forslagene nr. 1 og 2 er inntatt i innstillingen, mens forslagene nr. 3 og 4 er omdelt på representantenes plasser i salen.

Forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti, lyder:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en gjennomgang av ordningen adopsjon med besøksrett og måten den praktiseres på, så snart tilstrekkelig erfaringsgrunnlag foreligger.»

Forslag nr. 4, fra Venstre, lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med en revidering av adopsjonsloven basert på de forslagene som kom fram i NOU 2009:21 - til barnets beste.»

Disse forslagene blir i samsvar med forretningsordens § 30 fjerde ledd ført opp på dagsorden som egen sak i et senere møte.

Det voteses først over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«I

I lov 28. februar 1986 nr. 8 om adopsjon gjøres følgende endring:

§ 1 skal lyde:

§ 1 Adopsjon skjer ved bevilling fra departementet

Kongen kan gi forskrift om at lovens offentligrettslige bestemmelser skal gis anvendelse på Svalbard og fastsette særskilte regler under hensyn til de stedlige forhold.

II

I lov 17. juli 1992 nr. 100 om barneverntjenester mv. gjøres følgende endring:

§ 4-20 skal lyde:

§ 4-20 Fratakelse av foreldreansvar

Har fylkesnemnda vedtatt å overta omsorgen for et barn, kan fylkesnemnda også vedta at foreldreansvaret i sin helhet skal fratras foreldrene. Blir foreldreansvaret fratatt foreldrene slik at barnet blir uten verge, skal fylkesnemnda snarest ta skritt til å få oppnevnt ny verge for barnet.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 87 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.02.49)

Presidenten: Det voteses så over I under forslag nr. 2, fra Kristelig Folkeparti og Høyre. Forslaget lyder:

«I

I lov 28. februar 1986 nr. 8 om adopsjon gjøres følgende endring:

Ny § 14 a skal lyde:

§ 14 a Besøkskontakt etter gjennomført adopsjon

For adopsjoner som er gjennomført som følge av vedtak etter barnevernloven § 4-20, gjelder virkningene av adopsjonen som følger av § 13 i loven her, med de begrensninger som det eventuelt er truffet vedtak om i medhold av barnevernloven § 4-20 a om besøkskontakt mellom barnet og dets biologiske familie.»

Fremskrittspartiet og Venstre har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 63 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.03.24)

Presidenten: Det voteses så over II under forslag nr. 2. Forslaget lyder:

«II

I lov 17. juli 1992 nr. 100 om barnverntjenester mv. gjøres følgende endring:

Ny § 4-20 a skal lyde:

§ 4-20 a Besøkskontakt mellom barnet og dets biologiske familie etter adopsjon

Når fylkesnemnda treffer vedtak om adopsjon etter § 4-20, skal den, dersom noen av partene har krevd det, samtidig vurdere om det skal være besøkskontakt mellom barnet og biologisk familie etter at adopsjonen er gjennomført. Dersom en begrenset besøkskontakt etter adopsjonen er til barnets beste skal fylkesnemnda treffe vedtak om det. Fylkesnemnda må i et slikt tilfelle samtidig fastsette omfanget av kontakten. Blivende adoptivforeldres vurdering skal vektlegges.

Barneverntjenesten i den kommune som har reist saken skal bistå med gjennomføringen av besøkskontakten. Ved avtale mellom barneverntjenesten i de berørte kommuner kan ansvaret overføres til en annen kommune som barnet har tilknytning til.

Et vedtak om besøkskontakt kan kun prøves på nytt dersom særlige grunner tilsier det. Særlige grunner kan blant annet være at barnet motsetter seg kontakt, eller at biologisk familie ikke følger opp vedtaket om kontakt.

Barneverntjenesten kan av eget tiltak bringe et vedtak om besøkskontakt inn for fylkesnemnda for ny prøving etter tredje ledd. Adoptivforeldrene og barnet selv, dersom det har partsrettigheter, kan kreve at barneverntjenesten bringer saken inn for nemnda på nytt.

Fylkesnemndas vedtak om besøkskontakt etter første ledd kan bringes inn for tingretten, jf. § 7-24, av kommunen, den biologiske familien og barnet selv, dersom det har partsrettigheter. Et nytt vedtak etter tredje ledd kan bringes inn for tingretten av kommunen, de biologiske foreldrene, adoptivforeldrene og barnet selv, dersom det har partsrettigheter.»

Presidenten minner om at Høyre underveis i debatten har opplyst at de ved en inkurie står sammen med Kristelig Folkeparti om dette romertallet, og at de ikke ønsker å støtte forslaget.

Votering:

Forslag nr. 2 II ble med 107 mot 7 stemmer ikke bifalt. (Voteringsutskrift kl. 14.04.01)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

lov

om endringer i adopsjonsloven og barnevernloven

I

I lov 28. februar 1986 nr. 8 om adopsjon gjøres følgende endringer:

Ny § 14 a skal lyde:

§ 14 a Besøkskontakt etter gjennomført adopsjon

For adopsjoner som er gjennomført som følge av vedtak etter barnevernloven § 4-20, gjelder virkningene av adopsjonen som følger av § 13 i loven her, med de begrensninger som det eventuelt er truffet vedtak om i medhold av barnevernloven § 4-20 a om besøkskontakt mellom barnet og dets biologiske foreldre.

§ 19 første ledd første punktum skal lyde:

En adopsjon som er gitt og er gyldig i fremmed stat (utenlandsk adopsjon), gjelder her i riket, såframt adoptanten(e) da adopsjonen ble gitt hadde sin bopel i den fremmede stat hvor adopsjonen er gitt.

II

I lov 17. juli 1992 nr. 100 om barnverntjenester mv. gjøres følgende endring:

Ny § 4-20 a skal lyde:

§ 4-20 a Besøkskontakt mellom barnet og de biologiske foreldre etter adopsjon

Når fylkesnemnda treffer vedtak om adopsjon etter § 4-20, skal den, dersom noen av partene har krevd det, samtidig vurdere om det skal være besøkskontakt mellom barnet og biologiske foreldre etter at adopsjonen er gjennomført. Dersom en begrenset besøkskontakt etter adopsjonen er til barnets beste, og adoptivsøkernes samtykke til slik kontakt foreligger, skal fylkesnemnda treffe vedtak om det. Fylkesnemnda må i et slikt tilfelle samtidig fastsette omfanget av kontakten.

Barneverntjenesten i den kommune som har reist saken skal bistå med gjennomføringen av besøkskontakten. Ved avtale mellom barneverntjenesten i de berørte kommuner kan ansvaret overføres til en annen kommune som barnet har tilknytning til.

Et vedtak om besøkskontakt kan kun prøves på nytt dersom særlige grunner tilsier det. Særlige grunner kan blant annet være at barnet motsetter seg kontakt, eller at de biologiske foreldrene ikke følger opp vedtaket om kontakt.

Barneverntjenesten kan av eget tiltak bringe et vedtak om besøkskontakt inn for fylkesnemnda for ny prøving etter tredje ledd. Adoptivforeldrene og barnet selv, dersom det har partsrettigheter, kan kreve at barneverntjenesten bringer saken inn for nemnda på nytt.

Fylkesnemndas vedtak om besøkskontakt etter første ledd kan bringes inn for tingretten, jf. § 7-24, av kommunen, de biologiske foreldrene og barnet selv, dersom det har partsrettigheter. Et nytt vedtak etter tredje ledd kan bringes inn for tingretten av kommunen, de biologiske foreldrene, adoptivforeldrene og barnet selv, dersom det har partsrettigheter.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan gi nærmere overgangsregler i forskrift.

Presidenten: Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har varslet at de vil støtte innstillingen subsidiært.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 147/2009 av 4. desember 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsdirektiv 2004/113/EF om likebehandling av kvinner og menn ved tilgang til varer og tjenester.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det satt fram fem forslag. Det er:

- forslag nr. 1, fra Gorm Kjernerli på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
 - forslag nr. 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
 - forslag nr. 3, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
 - forslag nr. 4, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
 - forslag nr. 5, fra Borghild Tenden på vegne av Venstre
- Forslagene nr. 1–4 er inntatt i innstillingen, mens forslag nr. 5 er omdelt i salen.

Det voteres først over forslag nr. 5, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for oppgradering av strekningene Oslo-Lillestrøm/Ski/Asker til en standard på linje med Gardermobanen, senest innen en femårsperiode.»

Fremskrittspartiet har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 85 mot 28 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.06.02)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 4, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en handlingsplan for utbygging av sammenhengende dobbeltspor i hele InterCity-triangelet med sikte på full rea-

lisering gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS) og prosjektfinansiering, innen 2020.»
Venstre har varslet at de vil støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 87 mot 26 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.06.27)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at levetid på inntil 50 år brukes ved beregning av samfunnsøkonomisk nytte fra investering i infrastruktur.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 25 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.06.48)

Presidenten: Det voteres så over forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Høyre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 70 mot 43 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.07.09)

Komiteen hadde innstilt:

I

Samferdselsministerens redegjørelse 9. mars 2010 om hvilke tiltak som vil bli iverksatt på kort og lang sikt for å løse de gjentatte problemene på jernbanenettet, vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Presidenten: Det voteres så alternativt mellom innstillingens II–IV og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:
«Dokument 8:54 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om forsterket innsats for å løse togkrisen på Østlandet – vedlegges protokollen.»

Komiteen hadde innstilt:

II

Stortinget ber regjeringen klargjøre for NSB og Jernbaneverket det ansvaret de har overfor kundene for å håndtere og korrigere avvik i togtrafikken, og sørge for at det ved eventuelle avvik settes opp tilstrekkelig alternativ transport, bl.a. busser.

III

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en kartlegging og sårbarhetsanalyse for jernbanen i Oslo-området, og fremlegge en tilstandsrapport for Stortinget i løpet av 2010.

IV

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med ny sporkapasitet gjennom Oslo i øst-vest-forbindelsen slik at dette kan stå ferdig senest innen en tiårsperiode.

Presidenten: Venstre har varslet at de støtter innstillingen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 66 mot 48 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 14.07.55)

Sak nr. 4 [14:08:11]

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet er hevet? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.09.