

min mening

Sint, irritert, engasjert, provosert eller bare glad? **SI DIN MENING I DEMOKRATEN!**

For at flest mulig skal slippe til er det viktig at innleggene ikke er for lange - vi forbeholder oss retten til å forkorte ytringene. (Merk sendingene «min mening»)

Adresse: Demokraten, PB 83, 1601 Fredrikstad
E-post: demokraten@demokraten.no **Faks:** 69 36 80 40

Laabak og bompengene

Fremskrittspartiets gruppeleder Bjørnar Laabak langer ut mot bomber og bompenger og alt dets vesen over flere spalter i Fredrikstad-avisene i disse dager. Utspillet kommer i forbindelse med de framlagte planene for ny bomring rundt Fredrikstad og Sarpsborg. Bompengene skal finansiere en lenge etterlengtet utbygging av hovedveg-systemet i de to byene. For Fredrikstads del vil en slik utbygging utgjøre et nærmest være eller ikkevære for byutvikling og næringsliv, som i lengden ikke kan leve med timelange køer langs utdaterte bygdeveier og veihumpbelagte bygdetun, for å nå fram til E6 og videre ferdsl innen- eller utenlands.

Prosjektet som skal vedtas av de to byene i nedre Glomma, er et omfattende prosjekt, med en prislapp på 10 milliarder kroner og bompengeneinnkreving i 15 år. Fr.p vil stemme imot dette forslaget, slik partiet i sin tid stemte imot bompengefinansiering av ny bru til Kråkerøy. Motstanden mot ny bru hindret imidlertid ikke partiet i å oppnevne utviklingen av Værsteområdet til ett av sine mest vellykkede prosjekter i den fireårsperioden de satt med flertall i bystyret. Ingen av partiene i bystyret var glade for bompengene, men uten bru heller ingen utvikling på Værste.

Det er dette som er arbeiderpartiets dilemma i denne saken. Ingen er glad i bompenger, men uten bompenger, ingen byutvikling. Bjørnar Laabak forsøker i sitt avisinnlegg å gi skinn av at dette dilemmaet ikke eksisterer. I stedet er det underforstått at bare Frp kommer i maktposi-

sjon så skal bommene være en saga blott. Men slik det ser ut etter dagens meningsmålinger, vil Frp være et lite parti i regjering med et dominerende Høyre. Og Høyre er ingen prinsipiell motstander av bompengeneinnkreving. Snarere tvert imot, skal vi tro partiets alternative statsbudsjett for 2013. Der er investeringer til veg ført opp med skarve fem millioner kroner mer en i AP sitt budsjett.

Hva så med Fremskrittspartiets eget alternative budsjett? Der er det riktig nok ført opp en ganske formidabel sum penger til vegutbygging. Beløpet er 11,6 milliarder kroner. Problemet, sett med lokale øyne, er at 10 av disse milliardene skal gå til firefelts motorvegutbygging langs hovedveiene. Til lokale riksveier har partiet satt av 1,6 milliarder til hele landet.

Vårt spørsmål til Laabak må da bli dette: I lys av det store antallet lokale riksvegprosjekter som er meldt inn til Stortinget som bompengeprojekter, og med 1,6 milliarder i årlige bevilgninger, med hvilket startnummer i anleggskøen stiller Fredrikstad, og i hvilket år forventer Laabak at veganleggene i Nedre Glomma vil være ferdigstilt?

Inntil videre ser det mest realistiske scenarioet ut til å være bomringer uansett valgresultat, og med Frp i sin vante rolle som Peer Gynt: Man protesterer for all verden, men blir likevel med på ferden.

EILEEN DVERGSDAL
Ap

EUs 4.jernbanedirektiv i Norge – hvis

Vil vi ha full konkurranse – også fra utlandet – om all jernbanedrift og fri etablering av jernbaneselskap på tvers av alle grenser? Sier det norske Stortinget nei til EUs 4 jernbanedirektiv i EØS-avtalen, kan vi privatisere der vi finner det nyttig. Tas direktivet inn i EØS-avtalen, binder Norge seg til å opprettholde skillet mellom infrastruktur og drift uansett hvilke erfaringer vi gjør med å ha dette skillet.

Når linjer konkurranseutsettes og offentlige selskap privatiseres, er det en felles erfaring over hele EU at prisene øker, at regulariteten går ned, at sikkerheten svekkes og at lønninger og arbeidsvilkår kommer under press. I Portugal er billettprisene tredoblet etter at det private selskapet Arriva overtok driften. Like ille er erfaringene i Italia og Spania. Over hele EU ser en lite til at gods overføres fra vei til bane. Det er det motsatte som skjer, blant annet fordi lønns- og arbeidsvilkår i veitransporten dumpes så kraftig. Konkurransen om oppdrag er så hard at trailer-sjåførene på alle måter presses til det ytterste.

I land som Tyskland, Frankrike og Spania reiser stadig flere med tog, særlig på grunn av høyhastighetstogene. Men det er ingen tendens til at togreisene øker mest i land hvor en er kommet lengst i å liberalisere jernbanetransporten f.eks. i Tyskland sett i forhold til Frankrike og Spania. Det var britene som begynte med konkurranseutsetting og privatisering av ba-

nenett og drift. Det førte til flere ulykker etter at British Rail i 1993 ble delt i over 100 deler og deretter privatisert. I 2002 måtte en slå delvis kontra etter at infrastrukturselskapet Raintrack gikk konkurs. Staten måtte i perioder ta over flere strekninger. Selskaper har gått konkurs eller brutt kontrakten fordi de tjente for lite på anbudet de vant. I Sverige har deler av jernbanedriften vært konkurranseutsatt lenge. Erfaringene er ikke stort bedre der. Konkurransen har ført til dårlig samordning av rutetider, forsinkelser og innstilte tog. Togkøer er et vanlig ord på førstesidene av avisene.

Et sentralt krav fra EU har vært å skille skarpt mellom drift og infrastruktur dvs. skinner, stasjoner kjøreledning. I Norge skjedde det allerede i 1998. Da fikk Jernbaneverket ansvar for infrastrukturen, både for investeringer og vedlikehold, og ble skilt fra NSB DA som i 2002 ble gjort om til et statlig aksjeselskap. Denne oppsplittingen av ansvaret for drift og infrastruktur er kritisert fra mange hold. La oss bruke erfaringene i Norge med oppsplitting mellom Jernbaneverket og NSB DA og erfaringene med privatisering av jernbanen fra andre EU-land, når de politiske partiene avgjør i Stortinget om Norge skal tilslutte seg EUs 4. jernbanedirektiv.

Sarpsborg Nei til EU vil oppfordre Stortinget til å si nei til EUs fjerde jernbanedirektiv!

HANNE BERG-JOHANSEN



FELLES ERFARING: Når linjer konkurranses utsettes svekkes og at lønninger og arbeidsvilkår kommer under press.

Med plikt til å handle

Hva skal vi gjøre når verden ser en annen vei? Vest-Sahara er Afrikas siste koloni. Siden 1975 har området vært under marokkansk okkupasjon. Samme år slo den internasjonale domstolen i Haag fast at verken Marokko eller Mauritania har krav på området. Siden har mer enn 100 resolusjoner i FNs generalforsamling og sikkerhetsråd bekreftet saharawienes rett til selvbestemmelse.

Historien om Vest-Sahara er en dobbel tragedie; mens halve befolkningen lever under brutal okkupasjon i Vest-Sahara, har den andre halvdel tilbrakt de siste fire tiår i flyktningleire i den algeriske ørken. I leirene vokser barn opp uten fremtidsutsikter. Der avhenger alt og alle av verdenssamfunnets bistand og nødhjelp. I økonomiske krisetider kuttes det i bistandsbudsjettene. Fire av ti barn er kronisk

underernærte. Ambisøse ungdommer tvinges til et liv uten fremtidsutsikter. Fra 1975-1991 var det væpnet konflikt mellom POLISARIO og Marokko. Tusenvis mistet livet i stridighetene. Etter krigen ble saharawiene lovet en folkeavstemning som kunne gi dem selvstendighet. Denne folkeavstemningen har aldri funnet sted.

I de okkuperte områdene er saharawiene annenrangs innbyggere i eget land. Store bosettingsstrømmer fra Marokko har gjort disse til en diskriminert minoritet. De utsettes for en systematisk assimileringpolitikk på skole og universitet. Å flagge med deres nasjonale farger er strengt forbudt.

Norge fraråder enhver næringsaktivitet i de okkuperte områdene. Likevel finnes det fortsatt norske selskaper som profiterer på plyndringen av Vest-Sahara. Oljefondet

investerer i selskaper som driver næringsvirksomhet i områdene. På sin side har EU inngått en folkerettsstridig landbruksavtale med Marokko som inkluderer import av varer fra okkuperte Vest-Sahara. En lignende fiskeriavtale er igjen på trappene. At EU-parlamentets egne jurister i 2009 konkluderte med at slike handelsavtaler er folkerettsstridige ser ut til å falle for døve ører.

I en tid da fredsforhandlingene mellom partene mangler realitet og tiden er i ferd med å renne ut for Vest-Sahara, er det på tide med nye grep. Å anerkjenne Vest-Sahara er en politisk handling som fordrer politisk mot. Om lag 80 land har til nå anerkjent landet som selvstendig. AUF krever at Norge gjør det samme.

KRISTIN BERGER,
AUF i Østfold

Mørke tilstander i EU

Etter å ha lest innlegget "Året 2012 i eurokrisens tegn" av Johan I. Holm i avisen Dagen, 14. januar, mener jeg at flere må si seg enige. Også han har i mange år advart mot utviklingen, nå med ordene: Det går mot overnasjonalt diktatur.

DYSTERT. Men hindring mot en slik tilstand er fullt mulig, og i den sammenheng kom Holm med følgende råd: "Det første vi må gjøre det er å forberede oppsigelse av EØS; og avtalen gir Norge rett til å si den opp med ett års varsel".

DISKUSJON om hva som deretter bør gjøres, må også opp til debatt. Der ligger utfordringen. Stor – og særdeles viktig!

EUROPAKRISEN er ille nok i seg selv – MEN som kjent er det en sammenheng mellom økonomi og politikk. Så hva venter vi på – en diktator?

DÅRLIG løsning – etter min mening.

THORBJØRN ANDERSEN