

## Bybane light

**HVA MED** alternativ A pluss B? Legg Bybanen i tunnel og utvid Trolleybusnettet til NHH via Sandviken-Hegreneset.

**DET VIL** si: Birkelundstoppen - NHH. Altså to grønne transportruter som utfyller hverandre. Trolleybussen blir en «Bybane light» som uansett passer som hånd i hanske til topografien og fartsgrensene på den aktuelle strekningen. Og som har kortere bremselengde, mindre støy og mindre vekt/inngripen enn Bybanen.

HÅVARD SANNES, GIMLEVEIEN

## Kynisk byråd

**RØDT REAGERER** sterkt på at byrådet nekter å søke på regjeringens midler for humanitære tiltak for bostedsløse tigere. Det argumenteres med at det vil være stigmatiserende overfor en gruppe å gjøre det. Men er det ikke mye verre å sende dem til Straxhuset, som om de var rusavhengige?

**ET SLIKT VEDTAK** er stigmatisering av verste sort. Dessuten vil det komme i konflikt med det eksisterende tilbudet der. Dessverre er sosialbyråd Lisbeth Iversen sitt ønske om bruk av offentlige bad til dusj og toalett blitt nedstemt av de kyniske og fordomsfulle byrådene fra Høyre og Frp. De to partiene er ikke interessert i å finne verdige løsninger! Gå tilbake på vedtaket om å bruke Straxhuset.

**SEND HELLER** søknad til regjeringen, i samarbeid med Kirkens Bymisjon og Robin Hood-huset, om tilskudd til enkle overnattingstilbud med sanitæranlegg. Det gir verdighet for tiggerne og samtidig mindre konflikt i bruk av parkanlegg og rivingssklare hus uten vann (les bortvisningen i Michael Kronsgate nylig). Til slutt må kommunen tilby jobber, som et alternativ til tiggging. Dette bør gjøres i samarbeid med fagforeningene for å unngå sosial dumping, og gjerne med veldedige organisasjoner.

THORLEIF BERTHELSEN, STYREMEDLEM RØDT BERGEN

## Bordeaux

**REIS TIL** Unescobyen Bordeaux. Det er mange som uttalar seg om val av bybanetrase. Dei fleste av desse kan ikkje ha opplevd kor fantastisk dette er løyst i Bordeaux. Bybanen her har trase parallelt med Garonne si elvebreidd. I tillegg til at byen er på Unesco si verdsavliste, er boulevardane ved elva kjende for arkitektur-arven.

**NÅR BANEN** nærmar seg Place de la Bourse, det arkitektoniske høgdepunktet, går han på batteri. Slik unngår ein skjemmande leidningar og master. Heile elvebreidda er med denne løysinga blitt publikumsvennleg med vakre grøntområde og eit triveleg folkeli.

ANDI HJELTNES

Maria Sandvik bommer med sin kritikk. Prostituerte må anerkjennes som tenkende mennesker og gis rett til å vurdere egen livssituasjon.

# Sexarbeidere gjør også valg

## PROSTITUSJON

Kristian Tønning Riise, Prosjektmedarbeider i Civita



**MARIA SANDVIK** reagerer i en kommentar i BT på at jeg forenkler skillet mellom frivillig prostitusjon og tvang i mitt Civita-notat om norsk prostitusjonslovgivning. Jeg mener det er akkurat her hun bommer med kritikken. Det er et klart skille mellom frivillighet og tvang. Det betyr imidlertid ikke at alt som er frivillig, er tilfredsstillende og fantastisk.

**JEG UNDERSTREKER** mange ganger at frivillig prostitusjon ikke er ekvivalent med en harmonisk tilstand. For de fleste er det ikke det, og spesielt ikke for gateprostituerte som gjennomgående er nederst på rangstigen i prostitusjonsmarkedet. Dette er selvsagt ikke uvesentlig sett fra et sosialt ståsted, men det er ganske uvesentlig for debatten om kriminaliseringslinjen i Norge er riktig eller gal medisin.

**KJERNEN I DENNE** debatten handler om hvorvidt prostitusjon først og fremst er et sosialt problem, eller om det er en kriminalitetsutfordring. Det er her spørsmålet om frivillighet eller tvang er vesentlig. Dersom det, for de aller fleste, er utilbørlig press – som trusler, forledelse, vold, misbruk av sårbar stilling, etc. – fra en ekstern part som holder den prostituerte i prostitusjon, så gir det selvsagt mening å se til politiet som den primære løsningen på denne utfordringen (det er verdt å presisere at dette selvsagt er forbudt helt uavhengig av både sexkjøpsloven, hallikparagrafen og menneskehandelsparagrafen).

Et visst illegalt marked er antakelig uunngåelig

konteksten vi står i.

**SÅ HAR SANDVIK** rett i at liberalisering ikke er problemfritt. Det gir imidlertid liten mening å sammenligne størrelsen på prostitusjonsmarkedet i land med liberal og restriktiv lovgivning, slik hun gjør, uten å ta høyde for den historiske og kulturelle konteksten den eksisterer i. Det er riktig at mange land med liberal lovgivning, som Tyskland og Nederland, har større fore-

**DERSOM DET** for de fleste, derimot er en vanskelig livssituasjon som har fått dem til selv å velge prostitusjon som det minst ille av de få alternativene de har, er politimakt en ganske maktesløs løsning på dette problemet.

**PROSTITUSJONSDEBATTEN** vekker så sterke følelser hos mange at vi sliter med å anvende helt ordinære begreper. Det bærer også lovgivningen preg av. Både hallikparagrafen og menneskehandelsparagrafen inneholder så brede og diffuse formuleringer at de kan omfatte alt fra organiserte forhold som den prostituerte oppmuntrer til selv og opplever som en hjelp i hverdagen, til grove tvangssituasjoner. Dermed er det også vanskelig å vite hva slags forhold vi snakker om, når vi sammenligner forekomsten av menneskehandel i ulike land.

**DET KAN VIRKE** som vi er redde for å erkjenne at en stor del av prostitusjonen (og en stor majoritet, ifølge mye forskning) er frivillig, fordi vi går ut fra at det medfører en anerkjennelse av prostitusjon som noe problemfritt. Det mener jeg er en feilslutning. Om vi strekker den langt nok, medfører en slik tankegang at vi ikke har fri vilje, fordi alle valgene vi tar, er uløselig knyttet til den samfunnsmessige og sosiale

konteksten vi står i.



**ANNENRANGS:** Når vi legger sammen fordeler og ulemper, er det tydelig for meg at løsningen er alt annet enn å fortsette å behandle prostituerte som annenrangs mennesker.

ILLUSTRASJONSFOTO: SCANPIX

komst av menneskehandel, enn land med mer restriktiv lovgivning. Men om man ikke tar med i regnestykket at dette er land som alltid har hatt et mye mer omfattende prostitusjonsmarked enn i for eksempel Sverige og Norge, så blir det en lite brukbar fremstilling av usammenlignbare størrelser.

**DET ER IKKE** noen problemfri

løsning på prostitusjonsutfordringene. Et visst illegalt marked er antakelig uunngåelig, uansett lovgivning. Situasjonen i Nederland illustrerer ett av de stadig vedvarende problemene med et regulert legalt marked: Når reglene i det legale markedet strammes inn, er det alltid en fare for at man skaper større problemer i det illegale.

# Skivebom fra Staalesen

## BYBANEN

Kurt Oddekalv, leder Norges Miljøvernforbund



**HERR STAALSEN** gikk 16. mai i Bilfri Brygge-fellen fra godeste Dag Skansen. Høyremannen Skansen må ha gnidd seg i de trette firkantede øynene da den gode Gunnar skrev seg inn i en stor skivebom vedrørende hvem som er de snille og hvem som var de miljøvennlige i den store bybanesoga.

**HISTORIEN MÅ** dveles litt ved. Sannheten er at Norges Miljøvernforbund planla og jobbet frem Bybanen sørover i over ti

år. Det gikk så langt at det ene feltet av Sjølinjen var delvis satt av til bybanetrasé i fremtidsmennesket Per Kragseths tid. Vi brukte årevis med arbeid for å overbevise politikere og menigmann om at en rask trasé fra Flesland til Hurtigrute terminalen (19 min) var tingen og vi hadde med oss Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet.

**KORT TID FØR** bybaneforslaget vårt (ett hus måtte rives) skulle opp i bystyret kom Arbeiderpartiet med Nesttun-banen (cirka 50 hus revet). Under avstemningen kom Tom Skauge fra SV til meg og sa «jeg vet at Miljøvernforbundets forslag er det beste, men vi kan ikke stemme med Høyre og

Fremskrittspartiet. De kommer sikkert ikke til å bygge den heller». Dermed fikk dagens bybane flertall.

**EN BANE SOM** stort sett frakter ungdommer, pensjonister og noen som har mistet sine busslinjer. Sterkt forurensende biltrafikk har vel doblet seg, akkurat slik gubbene i Fyllingsdalen (Hordaland vegkontor) planla da de tegnet «Slingrepilten». Jeg kaller den for det fordi den går i blandet trafikk noe en effektiv bane aldri bør gjøre.

**DERNEST SÅ PRØVDE** man strategisk nok å glemme vedtaket om banen, men da reiste jeg og hadde møte med samferdsels-

komiteen på Stortinget som prøvde fortvilet å forstå hva som skjedde i Bergen. Jeg fikk dem til å forstå at i Bergen var det bare bilen som skulle frem. Jeg foreslo at de skulle koble sammen bybanevedtaket og Ringvei Vest som var veikontorets mantra. Dette gikk de inn for, Bergen måtte derved bygge begge deler eller ingenting.

Sårt for miljøet, mente jeg men bedre med Slingrepilten en ingenting. Så arvet vår kjære Monica Mæland saken og måtte bygge Nesttunbanen. Fortvilende hva politisk spill fra et ellers ubetydelig veikontor kan få til. Så min venn, Staalesen, måtte bare ta litt historie- for uten den kjenner du jo ikke fremtiden heller.