

Møte tirsdag den 30. november kl. 10

President: H a n s J . R ø s j o r d e

D a g s o r d e n (nr. 19)

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om regulering av lønnen for Høyesteretts medlemmer (Innst. S. nr. 31 (1999-2000))
2. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nobelkomiteen (Innst. S. nr. 32 (1999-2000))
3. Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Norges Banks representantskap (Innst. S. nr. 33 (1999-2000))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører (Innst. S. nr. 26 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:70 (1998-1999))
5. Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om økte bevilgninger til boliger for unge og vanskeligstilte (Innst. S. nr. 30 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:74 (1998-1999))
6. Referat

Presidenten: Følgende innkalte vararepresentanter har tatt sete:

For Akershus fylke: André *Kvakkestad*
 For Buskerud fylke: Unni Hennem *Lie*
 For Møre og Romsdal fylke: Ottar *Kaldhol*
 For Nordland fylke: Bjørnar *Olsen*
 For Rogaland fylke: Ingrid *Fiskaa*
 For Telemark fylke: Kari Lise *Holmberg*
 For Vestfold fylke: Karin *Lian*

Fra representanten Dag *Danielsen* foreligger meddelelse om at den innvilgede permisjonssøknad, med senere endring, for tidsrommet 30. november til og med 1. desember, trekkes. – Denne meddelelse tas til etterretning.

Det foreligger tre permisjonssøknader:

- fra representanten Anita Apelthun *Sæle* om permisjon i tiden fra og med 30. november til og med 3. desember for å delta på en konferanse om elektronisk handel i San Francisco
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om velferdspermisjon for representanten Inga *Kvalbukt* i tiden fra og med 30. november til og med 3. desember
- fra Venstres stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Terje *Johansen* fra og med 30. november og inntil videre

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:

For Akershus fylke: Borghild *Tenden*
 For Hordaland fylke: Kurt-Arne *Langeland*
 For Nordland fylke: Jon *Tørset*

Presidenten: Kurt-Arne Langeland og Jon Tørset er til stede og vil ta sete.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten ber om forslag på settepresident.

Carl I. Hagen (Frp): Jeg foreslår Per Ove Width.

Presidenten: Per Ove Width er foreslått som settepresident. – Andre forslag foreligger ikke, og Per Ove Width anses enstemmig valgt som settepresident for dagens møte.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll overbrakte 7 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Presidenten: Representanten Tor Nymo vil fremsette et privat forslag.

Tor Nymo (Sp): På vegne av meg selv vil jeg fremsette et privat forslag om å utrede tiltak for å styrke voldsfrenes rettigheter.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling fra Stortingets presidentskap om regulering av lønnen for Høyesteretts medlemmer (Innst. S. nr. 31 (1999-2000))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 759)

S a k n r . 2

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Nobelkomiteen (Innst. S. nr. 32 (1999-2000))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 759)

S a k n r . 3

Innstilling fra valgkomiteen om valg av medlemmer og varamedlemmer til Norges Banks representantskap (Innst. S. nr. 33 (1999-2000))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 760)

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører (Innst. S. nr. 26 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:70 (1998-1999))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene: Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Høyre 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Venstre 5 minutter og representanten Bastesen 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter. – Det anses vedtatt.

Sverre Myrli (A) (ordfører for saken): Forslaget som Fremskrittspartiets representanter i samferdselskomiteen i sin tid framsatte, var todelt. Punkt 2 lød :

«NSB BA overføres fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.»

Forslagets punkt 2 ble ikke tatt under behandling i Stortinget, jf. Grunnloven § 12 tredje ledd, hvor det som kjent heter:

«Kongen fordeler Forretningene iblandt Statsraadets Medlemmer saaledes, som han det for tjenligst er agter.»

Det er derfor Regjeringa sjøl som er suveren til å bestemme hvordan departementer og underliggende etater ordnes.

Når det så gjelder punkt 1 i Dokument nr. 8-forslaget som vi i dag har til behandling, har jeg innledningsvis lyst til å si at jeg egentlig ikke har tall på hvor mange ganger Høyre og Fremskrittspartiet de siste par åra har framsatt forslag om at det skal åpnes for at andre enn NSB skal kunne drive jernbanetransport. Jeg vil også si at det er noe misvisende å framstille det som om det bare er NSB som i dag driver jernbanetransport, og som om det bare er NSB som kan drive jernbanetransport.

Aller først: NSB er transportmessig allerede i sterk grad konkurranseutsatt. Jeg tenker på den store konkurransen jernbanetransporten har fra vegtrafikken og fra flytrafikken, og når det gjelder godstransporten, er det ikke lenger slik at det bare er NSB som kan drive gods-transport på det norske jernbanenettet. Det er allerede i forskrifts form åpnet for at bl.a. internasjonale jernbanetransportselskaper kan drive godstransport på det norske nettet. Derfor er ordlyden i forslaget, hvor det heter at en skal «åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører», noe misvisende. Jernbaneverkets skinnegang er allerede åpnet for andre aktører.

Det som jeg tolker som hovedpoenget fra forslagsstillingene, er å åpne for at flere kan drive gods- og persontransport. Som sagt, godstransporten er det allerede åpnet for, og jeg vil da konsentrere meg om persontransporten.

Det er i dag ikke åpen tilgang til det norske jernbanenettet for alle som ønsker å drive persontransport. Hvis det er ønskelig, må dagens forskrifter endres av Regjeringa. Det har så langt ikke vært politisk flertall på Stortinget for å foreta slike endringer. Bortsett fra Høyre og Fremskrittspartiet ønsker heller ikke komiteen i denne omgangen å åpne for at flere skal kunne drive persontransport på det norske jernbanenettet. Eller for å si det mer presist: Flertallet i komiteen ønsker ikke å ta stilling til dette nå, men jeg skal ikke forskuttere hva som kommer til å være norsk jernbanepolitikk om to, fem eller ti år.

Grunnen til at flertallet ikke nå ønsker å ta stilling til dette, er at Samferdselsdepartementet har fått utarbeidet en interessant rapport fra Transportøkonomisk institutt – TØI – som nettopp omhandler konkurranse på det norske jernbanenettet. Dette er en rapport som ble utarbeidet og lagt fram i sommer, og den er nå sendt på høring til berørte instanser. Flertallet vil derfor ikke trekke konklusjoner nå. Vi avventer den behandlingen som kommer etter den høringsrunden som nå er igangsatt, hvor en skal få bransjen og næringa sjøl i høring om det kan være aktuelt å få flere aktører inn på det norske jernbanenettet. Konklusjonene kommer vi tilbake til. Vi i flertallet ønsker å komme tilbake til dem i fullt monn ved behandlingen av Nasjonal transportplan til våren. I stedet for en lang og grundig debatt nå, ønsker vi å drøye i noen måneder og ta debatten, som sagt, når vi behandler Nasjonal transportplan.

Christopher Stensaker (Frp): Den første jernbanestrekningen i Norge ble åpnet i 1854 mellom Kristiania og Eidsvoll. Siden da har NSB vært en av landets mest toneangivende transportbedrifter med enerett på Jernbaneverkets skinnegang. Etter stortingsvedtak av 14. november 1996 ble NSBs tidligere trafikkdel omgjort til særlovsselskapet NSB BA fra 1. desember 1996. Samtidig ble forvaltningsorganet Jernbaneverket opprettet og har ansvaret for bl.a. å bygge ut og vedlikeholde jernbanenettet.

Jeg vil vise til Dokument nr. 8:46 for 1997-98 og Innst. S. nr. 136 for 1997-98 fra samferdselskomiteen om forslag fra Thore Aksel Nistad og meg selv om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet. Dette forslaget fikk ikke flertall, men i St.prp. nr. 1 for 1998-99 ble det lagt opp til at det fra 1. juli 1999 ble gjennomført et fullstendig organisatorisk skille mellom særlovsselskapet NSB BA og det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket ved at de to enhetene ikke lenger skal ha samme administrerende direktør. Styret for Jernbaneverket ble foreslått avvirket fra samme dato. Det økonomiske og organisatoriske skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket er dermed lov-messig fullført og åpner i teorien for åpen konkurranse på Jernbaneverkets skinnegang.

Jernbanetransport har over lengre tid opplevd synkende markedsandeler både når det gjelder passasjertransport og godstransport. Markedsandel for persontransport i 1997 var på 87,4 pst. på veg, 6,8 pst. for fly og 4,2 pst. for jernbane. For godstransport var markedsandelen i

1997 på 55,7 pst. på veg, 35,1 pst. for skip og 9,2 pst. for jernbane.

Fremskrittspartiet mener at dette viser et misforhold mellom det som ytes i statlig støtte til jernbanen, og det transportarbeid som utføres, sammenlignet med andre transportformer. Løsningen på dette problemet vil være å åpne for mer konkurranse og større privat engasjement på jernbaneområdet, som også kan gjøre det enklere å trekke privat kapital inn i sektoren. Dette vil også gjøre mer investering på området mulig, både i kjøreveg og i rullende materiell.

I Sverige har konkurranse på skinnegangen gjennom anbud ført til flere avganger, flere åpne stasjoner og flere passasjerer uten at statens kostnader har økt, og det har blitt flere aktører. Med de statlige anbuds rundene var kostnadsreduksjonen 21 pst. for de to første årene, 1992 og 1993, og stabile kostnader ved senere runder.

Fremskrittspartiet mener at et viktig motiv for å åpne skinnetilgangen for andre aktører vil være å få en bedre utnyttelse av den felles ressurs som skinnene er. En slik utnyttelse vil skape økt konkurranse i transportmarkedet og et bredere spekter av tjenester. Man må se på skinnegangen som en europavei, som må utnyttes på best mulig måte og være tilgjengelig for alle. Derfor er det viktig at det ved åpning av Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører må legges vekt på like konkurranseforhold for de ulike operatørene som driver samme type jernbanetransport i de samme markedene.

Fremskrittspartiet mener også at det må legges til rette for et ukomplisert system med en klar ansvarsdeling og oversiktighet, dette for å fremme best mulig koordinering, slik at en oppnår en hensiktsmessig og effektiv drift av skinnegangen. Det kan derfor være formålstjenlig å etablere et selskap eller en forvaltningsenhet med ansvar for de statlige anbudsprosessene med god kunnskap om jernbanemarkedet.

Fremskrittspartiet mener at når transporttjenester kjøpes, bør tog vurderes i sammenheng med andre transportformer, som f.eks. vogntog, buss eller fly.

Der andre aktører enn NSB får benytte skinnegangen, er det viktig at togdriften ikke detaljreguleres utover det sikkerhetsmessige.

Fremskrittspartiet mener at ved en ytterligere åpning for konkurranse på sporet forsterkes en del uheldige forhold som skyldes at Samferdselsdepartementet har flere roller i jernbaneområdet. Ved konkurranse må tildeling av jernbanelinje skje utenfor departementet i et eget selskap eller en egen forvaltningsenhet.

Fremskrittspartiet viser for øvrig til TØI-rapport 429/1999, som tar opp mange av de spørsmål som reises ved å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører. Blant annet ble det ved implementering av flere EU-direktiver i det norske lovverket på 1990-tallet åpnet for konkurranse på sporet på enkelte områder. For eksempel har en åpnet for at internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak som driver grenseoverskridende transport, kan trafikkere det norske jernbanenettet. I visse tilfeller har en også gått noe lenger enn kravene i EU-direktivene når det gjelder å åpne for konkurranse på det nor-

ske jernbanenettet. For eksempel etablerer en i «Freight Freeways»-samarbeidet korridorer for godstransport gjennom nordiske og andre europeiske land, der det skal være åpen konkurranse mellom private og statlige godstransportører. Østfoldbanen, Kongsvingerbanen og Ofotbanen er foreløpig med i slike korridorer.

Fremskrittspartiet ønsker en utvikling mot nye anvendelsesområder for eksisterende sporkapasitet. Dette har de eksisterende statlige jernbaneselskapene ikke klart, og vi mener at det her er rom for nye selskapsdannelser. Fremskrittspartiet ser det også som ønskelig å konkurranseutsette de statlig kjøpte persontransporttjenestene og at dette skjer ved anbudskonkurranser. Ved slike anbudskonkurranser vil det være hensiktsmessig å splitte opp rutenettet og legge «produktpakker» ut på anbud.

Til slutt vil jeg på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre ta opp forslaget som er gjengitt i innstillingen.

Presidenten: Hr. Stensaker har tatt opp det forslag han refererte til.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Som Stortinget er kjent med, er det allerede i dag åpnet for andre aktører enn NSB BA på enkelte deler av det norske jernbanenettet. Dette er bl.a. en følge av implementeringen av flere EU-direktiver i det norske lovverket på 1990-tallet. Det er eksempelvis åpnet for at internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak som driver grenseoverskridende transport, kan trafikkere det norske jernbanenettet. For å styrke jernbanen som transportmiddel har Norge i visse tilfeller gått noe lenger enn EU-direktivene krever når det gjelder å åpne for konkurranse på det norske jernbanenettet. Som allerede nevnt: Gjennom «Freight Freeways»-samarbeidet er det etablert godskorridorer for jernbanetransport gjennom nordiske og andre europeiske land, med åpen tilgang for både private og offentlige godstransportører.

Selv om det til en viss grad er åpnet for konkurranse, er det ved siden av NSB få transportselskaper på det norske jernbanenettet. Malmtrafikk AS driver frakt av jernmalm mellom Narvik og Kiruna på Ofotbanen, NSBs heleide datterselskap NSB Gardermobanen AS driver transport til og fra den nye hovedflyplassen, og det er en del mer hobbypreget jernbaneverksamhet.

I lys av bl.a. pågående arbeid i EU med nye direktivforslag – den såkalte jernbanepakken – vurderer Samferdselsdepartementet for tiden hensiktsmessigheten av en ytterligere åpning av tilgangen til jernbanenettet. Transportøkonomisk institutt har på oppdrag fra departementet nylig avsluttet et prosjekt hvor de har utredet alternative strategier for å legge til rette for åpen tilgang til jernbanenettet i Norge. Denne rapporten er omtalt flere ganger allerede. Resultatene fra dette arbeidet, sammen med TØIs tilrådinger, er presentert i denne rapporten, som heter «Konkurranse på det norske jernbanenettet», og som er lagt fram så sent som nå i oktober.

Rapporten har en god drøfting av forhold som bør vurderes nærmere dersom vi ønsker å åpne for ytterligere kon-

kurransse på jernbanenettet. Det er flere grunner til at vi antakelig bør behandle gods- og persontransporten tempomessig ulikt når det gjelder en mulig gradvis tilrettelegging for økt konkurranse på sporet. Vi har allerede gått noe lenger enn EU krever med hensyn til å åpne for konkurranse for godstransporten, og det kan antakelig uten større problemer åpnes for mer konkurranse på dette området.

Når det gjelder persontransport, anbefaler TØI i sin rapport å gå langsommere fram og avvente situasjonen for å se på dereguleringen i f.eks. England og Sverige. England har, som vi vet, gått meget langt i å reformere jernbanedriften som ledd i arbeidet med å privatisere den. Et annet aspekt som må vurderes, er muligheten for at en med flere aktører skaper et kontroll- og koordineringsbehov som er mer kostnadskrevende enn dagens regime. I den sammenheng må det påpekes at det trolig er stordriftsfordeler i togdrift. Det vil si at ett selskap kan trafikere hele eller deler av nettet med lavere kostnader enn flere små. Men det kan finnes organisatoriske løsninger når det gjelder fellesfunksjoner, som stasjoner og verkstedtjenester, som kan bidra til å dempe eksistensen av slike stordriftsfordeler.

Det er videre naturlig å behandle det togtilbud som omfattes av ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane, atskilt fra den øvrige persontrafikken. TØI tar til orde for at togtilbud som er gjenstand for statlig kjøp, bør konkurranseutsettes gjennom anbudskonkurranser. Dette betinger at det må komme flere reelle aktører på banen. Dette er dessuten en sak som i seg selv krever et stykke forberedende arbeid, og det må ikke minst tas hensyn til hvordan dette kan påvirke NSB, som er inne i en større omstillingsprosess. Deregulering og liberalisering er dessuten ikke nødvendigvis den eneste måten å oppnå kostnadseffektivitet på. Konkurranse fra veg- og flytrafikken bidrar også til å redusere aktørenes eventuelle muligheter til å ta ut monopolprofitt i jernbanemarkedet.

Rapporten fra TØI, som berører nevnte og andre problemstillinger, er nå til behandling i Samferdselsdepartementet. Departementet har i første omgang sendt rapporten på en begrenset høring til sentrale aktører, som bl.a. NSB BA, Jernbaneverket og Transportbrukernes Fellesorganisasjon. Jeg legger opp til å presentere den videre oppfølging av disse problemstillingene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002-11, som skal legges fram våren 2000.

Thore Aksel Nistad (Frp): Når man hører på samferdselsministeren og Arbeiderpartiets representant, Sverre Myrli, her i dag, skulle man tro at det er en hel rekke med forskjellige aktører som trafikkerer jernbanenettet.

I tillegg sier representanten Myrli at det er konkurranse på godstransport. Den eneste konkurranse jeg kan se når det gjelder godstransport, må være på den godstransporten som går på E6 gjennom Gudbrandsdalen. Der er det fri konkurranse mellom trailerne. Men på den linjen som Jernbaneverket har der, er det nok bare en eneste aktør.

I forskriftene står det at foruten NSB BA kan følgende virksomheter tildeles ruteleier, nemlig som statsråden

riktig sa, de foretak som faller inn under EØS-direktivene – «Trans European Rail Freight Freeways».

Så står det også:

«Jernbaneforetak som Kongen unntaksvis etter jernbaneloven § 8 har gitt tillatelse til å drive gods- og/eller persontrafikk på deler av jernbanenettet hvor Statens jernbanetrafikkselskap» – dvs. NSB – «har innstilt slik trafikk.»

Det er altså på de linjer hvor NSB ikke vil kjøre, at andre kan få lov til å kjøre.

Men det er ett unntak til når det gjelder virksomheter som har lov til å kjøre, og det er «museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet». De har tillatelse til å drive. Nå vet jeg ikke om representanten Myrli anser NSB for å drive en museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet, for hvis han gjør det, har han jo rett i at det er fri konkurranse på linjen. Men jeg anser NSB for å være litt bedre enn en «museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet». Så i realiteten har NSB full kontroll og er eneoperatør.

De er også praktisk talt eneoperatør på vei. Hvis et busselskap, f.eks. NOR-WAY Bussekspres AS, vil kjøre en rute og den ruten tilfeldigvis skulle ligge nær en jernbanelinje, får ikke selskapet konsesjon til å kjøre. Når jeg skal reise fra Gjøvik og inn hit, har jeg ett alternativ, og det er NSB. De busselskapene som har søkt om tillatelse til å kjøre den ruten, får det ikke på grunn av at NSB har monopol – ikke bare på jernbanen, men de har det de facto også på vei.

Sverre Myrli (A): Med all respekt: Et virkelig handslag for utviklinga av museums- og hobbyjernbanen her i kongeriket hadde vært å følge Fremskrittspartiets jernbanepolitikk i praksis. Jeg syns det er interessant og flott å høre det rørende engasjementet for jernbanen som Fremskrittspartiets representanter viser i Stortinget. Det er bare så synd at det rørende engasjementet kun eksisterer når det er snakk om privatisering og salg av aksjer i NSB, og når det er snakk om deregulering av jernbanemarkedet.

Hvis utgangspunktet er at vi ønsker mer jernbanetransport, står vi overfor to problemstillinger.

For det første: På det sentrale østlandsområdet, hvor det meste av jernbanetrafikken foregår i dag, er det ikke plass til flere operatører. Problemet er at jernbanenettet er sprengt, det er ikke plass til tog. Gå i Oslotunnelen og se, forresten, det er ikke anbefalelsesverdig, men sett dere inn i problemene i Oslotunnelen: Togene står i kø, det er ikke plass til flere tog.

Men ute i distriktene, hvor det er et relativt lite befolkningsgrunnlag, har vi et ferskt eksempel fra Bratsbergbanen, der private ville være med og drive jernbanevirksomhet sammen med NSB. Jeg beklager at det prosjektet strandet, og at det ikke kom videre. Men mitt poeng er at Fremskrittspartiets argumenter om at bare vi får inn flere private operatører, så får vi mer jernbanetransport, det er overdrevet.

Jeg sa ganske presist i mitt første innlegg, det er jeg rimelig sikker på, at det heller ikke er fritt fram for hvem som helst å drive godstransport på jernbane. Hvis repre-

sentanten Nistad vil starte «Nistad jernbanetransport AS», får han ikke lov til å drive den jernbanetransporten – og jeg må si heldigvis for det! Det er åpnet for at internasjonale jernbanesammenslutninger kan drive godstransport på det norske jernbanenettet. Det var, og er, poenget mitt. Derfor er Fremskrittspartiets budskap om at Jernbaneverkets skinnegang skal åpnes for andre aktører, misvisende. Det er flere som driver og som kan drive jernbanetransport.

Så helt slutt: Hvis Fremskrittspartiet vil vise sitt ekte engasjement når det gjelder jernbanen, har de en god mulighet til å gjøre det de nærmeste dagene. Samferdselskomiteen skal være ferdig med sin budsjettinnstilling på fredag. Der er det fullt mulig både med påplussinger til NSB og med påplussinger til Jernbaneverket. Det aner meg at de sedvanlige kuttforslagene på Jernbaneverkets område kommer i stedet.

Inge Myrvoll (SV): Hovedmotivet for å ta ordet nå er faktisk at jeg har lyst til å utnytte denne muligheten til å si at jeg er rimelig fornøyd med departementets innfallsvinkel. Det er ikke hver dag jeg sier det, men jeg syns det er godt å få sagt det også. Det som er viktig, er nettopp at landegrensene ikke blir en sperre for internasjonale gods-transporter, og at dette fungerer godt, slik at jernbanen som transportform kan styrkes på godssiden.

Jeg er også fornøyd med at statsråden sier at han ønsker å se på erfaringer fra land som har gått langt i dereguleringen, se hvordan det fungerer. En såkalt konkurranse på sporet kan ende opp med kaos på sporet. På vegene er det plass for de fleste. På flyplassene får man sine «slots», men på jernbanen er det en annen form for infrastruktur. En ting er at det nede i Oslogryta nesten ikke er plass på sporet, fordi kapasiteten ikke er der, men sjøl ute i landet kommer faktisk dette med prioritet til å bli en sak som det kommer til å bli enorm krangel om. Hvem skal stå på kryssingssporet eller sidesporet og vente på kryssende tog? Altså: Hvem skal få fortrinnsrett? Prioritet på jernbanen kan virkelig bli en sak som til slutt kan komme til ende som en slags justisaffære med krangel mellom selskaper, og konkurransen kan egentlig ende opp i et kaos. Det kommer ikke til å fremme jernbanetransporten.

Jeg tror også det er viktig å tenke langsiktighet på dette området. Bratsbergbanen ble nevnt som et eksempel av Sverre Myrli. Jeg tror på en måte man må være klar over at jernbanen som transportform, som infrastruktur, er annerledes enn vegen og også annerledes enn flyplassene, og at jernbanen må styrkes som transportform i konkurranse med vegtrafikk og lufttrafikk. Det er da en del andre rammebetingelser som er mye viktigere enn det å få inn eventuelle små, useriøse selskaper som skal prøve å se om de kan finne et lite marked på jernbanesida, hvor det kan finnes lønnsomhet.

Jeg har også liten tro på å legge ut kjøp av tjenester på anbud. Erfaringene fra den konkurransen vi nå har hatt på kortbanenettet, viser jo at det er veldig få aktører. De som er der, er veldig små, og kanskje ikke dem man egentlig ønsker. Det samme gjelder på jernbanesida. Det skal enorme investeringer til for å kunne være en seriøs

aktør på jernbanesida, når det gjelder både materiell og kompetanse. Det er ingen som har den kvaliteten i dag.

Jeg er derfor veldig fornøyd dersom departementet tar en kritisk gjennomgang av erfaringer fra de land som er gått langt med deregulering.

Thore Aksel Nistad (Frp): Representanten Myrli sa at jernbanenettet allerede er sprengt, det er for liten plass, det er ikke plass til flere aktører, og dermed må vi beholde bare NSB. Det er greit at det akkurat i Oslotunnelen er sprengt, der er det ikke plass til flere.

Så kommer han med at vi vil skjære ned og at vi egentlig kan gjøre noe godt for NSB i budsjettbehandlingen nå, vi kan øke enda mer. Men hva får NSB av subsidier i dag? De får 960 mill. kr – nesten 1 milliard kr – uten at man har spurt om andre er interessert i å kjøre billigere enn NSB på diverse strekninger. Flertallet deler helt ukritisk ut ca. 1 milliard kr til NSB for å kjøre der. Jeg er helt sikker på at dette beløpet kunne blitt halvert om man bad andre aktører gjøre det. Jeg vil vise til rapporter fra Sverige og andre land, hvor man har gjort dette forsøket. Man trenger ikke absolutt å poppe opp ti forskjellige firmaer som skal kjøre på samme strekning. Man kan gjøre som man gjør med busskonsesjoner, man legger det ut på anbud, og den som kjører best og billigst og som har det beste tilbudet – det er selvsagt departementet som legger opp til hvordan man skal gjøre det, og man skal føre kontroll – er den som får kontrakten. Så enkelt er det. Det kan ikke være noen heksekunst, at det skal være annerledes for jernbane enn for fly og buss.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 760)

S a k n r . 5

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om økte bevilgninger til boliger for unge og vanskeligstilte (Innst. S. nr. 30 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:74 (1998-1999))

Trond Giske (A) (ordfører for saken): Jeg skal bare kort si at den saken som vi har her, etter finanskomiteens syn er en ren budsjettsak. Både forslaget om å utvide Husbankens låneramme og forslaget om økte bevilgninger til utleieboliger i dette Dokument nr. 8-forslaget fra Karin Andersen, er saker som hører hjemme i statsbudsjettet og er behandlet der. Ett av forslagene fra Karin Andersen var sågar foreslått fra Regjeringens side. Derfor viser flertallet i komiteen til merknadene og forslagene i budsjettinnstillingen. Vi synes saken hører hjemme der, og foreslår forslaget avvist.

Karin Andersen (SV): Jeg syns saksordføreren innlegg i denne saken sier alt om hvor lite stortingsflertallet egentlig forstår om hvor vanskelig boligmarkedet er for unge mennesker og for dem som ikke har så god råd. Dette er en ren budsjettsak, sier Giske. Ja, pengebevilgningene i den er nok det. Men dette dreier seg om en stor

strukturdebatt, om hvordan vi skal organisere det norske samfunnet, hvordan vi skal organisere og finansiere kanskje det som er viktigst i hverdagslivet for de fleste av oss, nemlig det at vi har tak over hodet og hvor mye det skal koste. Bolig er en nødvendighet, og det er ikke noe marginalt problem, slik som det ser ut til at Regjeringa og også flertallet mener.

Jeg har lyst til å vise til et brev som kommunalkomiteen fikk i vår da vi behandlet stortingsmeldinga om boliger for unge og vanskeligstilte, der Regjeringa skriver at foreløpige rapporter fra de store byene viser at behovet for tilskudd er mye høyere enn bevilgningene.

De viser også til at et nedre golv for behov basert på disse nøkterne kommunale anslagene er 2 000 boliger ekstra i året. Etter departementets vurdering, før de lokale planene foreligger, kan det dreie seg om et behov varierende fra 2 000 til 5 000 ekstra boliger i året i en femårsperiode hvis behovet framover er konstant. Og det vet vi at det ikke er, for bl.a. fra 1. januar 2000 fjernes de siste husleiereguleringene, riktignok slik at prisen ikke øker så fort, men over noen år fases svært mange andre billige utleieboliger ut av markedet. Så dette er ikke noe marginalt problem. Prisen går opp på både leie og eie. Og vi snakker om det som betyr aller mest for folks private økonomi. Det er disse prisene som tar størst andel av lønningene til folk, det gjelder både husleie og renter og avdrag. At man prøver å marginalisere at leieprisene går opp fordi rentene nå har gått ned, synes jeg er en ganske risikabel argumentasjon.

Nå vet vi at renten både i Husbanken og Lånekassen er markedsstyrt. Når prisene er så høye og hvis rentene plutselig skulle sprette opp igjen, vet vi at folk får helt uoverstigelige problemer i privatøkonomien sin. De som befinner seg i leiemarkedet, er ofte ungdom og ubemidlede, og mange av dem betaler allerede i dag en helt urimelig høy leie i markedet. Det som kan løse opp i dette, er et økt tilbud av allmenntilgjengelige utleieboliger basert på selvkost, og det er det dette forslaget dreier seg om.

Situasjonen for de fleste unge i dag er at de har et stort studielån etter å ha studert, og når de i tillegg til det skal finansiere en bolig, er det svært mange banker som velger å si nei til lån. Resultatet er at de må ut på et allerede presset leiemarked, og at de aldri greier å bygge seg opp egenkapital som gjør at de kan komme inn på eiemarkedet.

Jeg ser at Regjeringa i et svarbrev til komiteen henviser til etableringslånordningen. Det hadde vært noe hvis den ordningen var stor nok, og hvis det ikke var slik at den nesten er som å få kamelen gjennom nåløyet å få et slikt lån. Det er en svært liten gruppe som kan få del i etableringslånordningen, for enten tjener man for lite eller så tjener man for mye. Man skal være god om man treffer akkurat det inntektsnivået og det utgiftsnivået som gjør at man har mulighet til å få et slikt lån.

Og så til kanskje det viktigste: Det er en stor mangel på utleieboliger i Norge generelt, og det har det vært i mange år. Det tror jeg faktisk er en virkelighet som må beskrives mange ganger før vi egentlig skjønner hvordan det er. I Norge er vi et annerledesland på vondt når det

gjelder utleieboliger. Vi har altfor få, og det bidrar til at prisen blir svært høy når det er mange som etterspør en utleiebolig, og det er det i dag. Det er mange som etterspør en utleiebolig fordi de ikke får tilgang på lån, det er mange som etterspør det fordi de har svært lav inntekt, og det er mange som etterspør det rett og slett fordi de velger denne boformen. Det er det mange som gjør, og jeg tror den andelen vil øke. Det dette forslaget dreier seg om, er i utgangspunktet å få etablert boliger for dem som har små inntekter, eller som er unge og trenger en valgfrihet i den fasen – en valgfrihet som ikke setter dem i en gjeldsslavesituasjon for resten av livet.

Det er gjort mange undersøkelser på andelen av leiemarkedet i Norge i forhold til landene rundt oss. Det skal jeg ikke ta opp igjen, for det står i forslaget. Men det foreligger også ganske mange rapporter, bl.a. levekårsundersøkelsen fra 1997, som dokumenterer at antall leieboliger i Norge faktisk går ned. Og de går veldig ned med konjunkturer, økte lønninger og inntekter ellers, for det er slik at en svært stor del av leieboligene i Norge er utleieareal som er inne i folks privathus. Dette leier man altså ut for å kunne finansiere sine egne lån, og når man får god råd og har nedbetalte lån, slutter man med det.

Det betyr at vi ikke har noe kontroll med hvor mange leiligheter vi har på utleiemarkedet, og svært få av dem er subsidiert. I tillegg viser også mange undersøkelser at ungdoms inntekter har gått ned de siste årene i forhold til resten av befolkningen, og at de ikke på samme måte som andre har fått del i inntektsveksten. Undersøkelser som ble lagt fram sist uke, viser også at ungdom i mindre grad i dag enn for ti år siden er i stand til å kjøpe seg bolig og komme inn i boligmarkedet. Det er ganske spesielt, fordi ellers øker jo velstanden ganske formidabelt i dette samfunnet. Og vi vet altså hva som trengs. Det er to ting: Det er billige tomter, og det er økte tilskudd. Billige tomter er både staten og kommunene nødt til å ta ansvar for. Man kan ikke fortsette å selge alt man har av tomter som er egnet for boligbygging, til høystbydende. Både kommuner og stat må ta ansvar for at disse tomtene blir øremerket til rimelig boligbygging, og at man regulerer dem på en slik måte at det ikke blir segregerte områder, men blir en blandet boligmasse der som retter seg mot flere grupper. Det er fullt mulig.

Når det gjelder penger, er det det dette forslaget dreier seg om. Det dreier seg om å bevilge nok penger, slik at det blir mulig for kommunene enten å bygge eller å kjøpe utleieboliger og tilby dem til en pris som gjør at ungdom og folk med dårlig råd ikke behøver å ende som gjeldsslaver for evig tid.

Frykten for at vi skal få en altfor stor utleieboligsektor, som departementet har skrevet i brevet til komiteen, og som det ser ut som komiteen er enig i, må jeg si jeg synes er vesentlig overdrevet, når man vet hvor lite dette utleieboligmarkedet i Norge er. Vi skal bygge fryktelig mye i veldig mange år før det begynner å bli for mange, så jeg synes at man kanskje kunne ha spart seg å være så bekymret for det. Hvis man viser til naboland og ser hvor mye de har bygd, og at f.eks. noen svenske kommuner nå har problemer med for stor boligmasse i det de kaller

«allmännyttan», så har jeg ikke regnet ut hvor mange ekstra boliger vi måtte bygge hvert eneste år og i hvor mange år vi skulle drive på for å komme i en tilsvarende situasjon, men det er altså fullstendig skivebom i forhold til volumet på det forslaget som er fremmet her.

Jeg fremmer forslaget som vi har i innstillingen, og jeg appellerer til stortingsflertallet om å ta dette temaet med noe større alvor enn det jeg syns de har gjort hittil. Dette dreier seg altså om det viktigste for folk, nemlig muligheten til å skaffe seg et hjem. Det er utgangspunktet for å kunne beholde og ha en jobb, det er utgangspunktet for å kunne ta utdanning, det er utgangspunktet for å kunne motta helsetjenester og at det skal være noe nytte i det, det er utgangspunktet for ethvert menneskes privatliv – og ikke minst må det være i Stortingets interesse at vi gir folk et annet valg enn det å ende opp som gjeldsslaver for resten av livet.

Presidenten: Karin Andersen har tatt opp det forslag hun refererte til.

Ingrid Fiskaa (SV): Forskjellane mellom folk aukar i Noreg som i dei fleste andre land. Dei aller rikaste blir rikare, mens mange folk taper under denne utviklinga. Dette er bakgrunnen for forslaget frå SV.

Bustadpolitikken er både eit godt eksempel på dei aukande forskjellane og ei årsak til forskjellane. Det er provoserande å gå gjennom Oslos gater for tida, og uvant for ein innflyttar. Her ligg det altså uteliggjarar – talet er oppe i 6 000 berre i Oslo – side om side med nybygde kontorlokale. I ein by med desperat bustadnød, som òg gjev seg utslag i husokkupasjonar og ein fortvilt situasjon for mange studentar, blir prangande kontor- og businesslokale prioritert aller først.

Bustadpolitikken er òg ei årsak til problema. Det finst for få rimelege utleigebustader, og for få utleigebustader i det heile. Ungdom, studentar og dei som er i ferd med å etablere seg, er prisgitt ein privat bustadmarknad med skyhøge prisar, framfor alt i dei store byane.

SV vil at det skal byggast mange fleire utleigebustader i offentleg regi. Ved å få fleire bustader og ved at leiga på desse blir halden på eit rimeleg nivå, vil dette òg regulere leiga på den private marknaden. SV føreslår å talfesta talet på nybygg i løpet av året til 3 000. Dette er til og med under det talet som Regjeringa sjølv meiner er nødvendig, nemleg 5 000. Og då er det underleg at ingen andre parti kan vera med og støtta dette forslaget.

Forslaget om å auka bustøtta, eller å auka kostnadsramma for studentar, vil ikkje vera så effektivt som nybygging, fordi leiga i ein pressa marknad då berre vil bli sett endå høgare.

Det er greitt å sitta her inne og seia at dette blir for vanskeleg, og dette kan vi ikkje talfesta osv., men det er ikkje fullt så greitt å vera student og prøva å overleva på studielån som berre rekk til å betala husleiga – eller å våga seg inn i arbeidslivet som nyutdanna, med låg løn, og samtidig prøva å etablere seg, helst i ein kjernefamilie sjølvsgagt, sånn som Regjeringa liker. Har du først vore så dristig å ta opp studielån, og ikkje vore så lur at du har

utdanna deg til dataingeniør eller blitt heiltidspolitkar, så slit du når du skal overtyda banken om å få eit lån til eit koseleg lite rekkjehus. Då er det ut på den frie marknaden, der du får lov til å bu deg i hel. Jau, tusen takk!

Ein sosial bustadpolitikk handlar om rettferd, fordi det vil vera med på å dempa skadeverknadene av ein politikk for aukande forskjellar. Det handlar om fridom for enkeltmennesket, fridom til å kunna flytta heimanfrå før du er 30 år, fridom frå å bu i pappesker i mange år i strekk, fridom frå å bli gjeldsslave. Ein rettferdig bustadpolitikk handlar om ikkje å skapa taparar av ungdom som ikkje har rike foreldre, og ikkje setta oss tilbake til den tida me hadde før velferdsstaten blei kjempa fram.

Høgresida sin retorikk om fridom for enkeltmennesket blir redusert til nettopp retorikk – retorikk utan innhald, når noko så grunnleggande som ein plass å bu skal vera unnateke frå folk sin valfridom.

Trond Giske (A): Jeg ble ganske provosert av Karin Andersens utsagn om at komiteens behandling av saken viser «hvor lite» vi forstår av den vanskelige situasjonen på utleiemarkedet og for ungdom som trenger boliger. Jeg tror finanskomiteen ser på de fleste sakene man behandler i forbindelse med budsjettet, som ganske viktige, og jeg tror vi også, i hvert fall mitt parti, ser situasjonen for unge folk på boligmarkedet som svært viktig. Derfor fikk vi i kompromisset med regjeringspartiene også til en økning av bevilgningen til utleieboliger. Men det kan ikke være sånn at hver eneste sak som kommer opp i statsbudsjettet, i tillegg skal tas opp som Dokument nr. 8-forslag, og at vi skal ha en egen debatt om hver eneste detalj i statsbudsjettet, selv om det er en så viktige detalj som utleieboliger. Man har hatt full anledning til å debattere dette i to dager i finansdebatten, og den anledningen brukte Karin Andersen. Hun kunne sågar også ha brukt et treminuttersinnlegg hvis hun hadde ønsket det. Det er full anledning til å ta denne debatten i forbindelse med angjeldende fagbudsjett, det er full anledning til å ta opp denne saken i debatten om utjevningmeldingen, og man kunne også, hvis man hadde ønsket å fokusere saken, tatt den opp i en egen interpellasjon.

Selvsagt har alle full mulighet til å ta opp slike saker i Dokument nr. 8-forslag, og særlig kan det være nødvendig hvis man har dårlig kommunikasjon med sitt eget partis medlem i finanskomiteen, hvis man føler at man ikke har fått satt saken ordentlig på kartet i finansinnstillingen, men jeg vil ikke anbefale en slik framgangsmåte. Det hører hjemme i en helhet når vi har et budsjettforslag.

Det er ikke slik at f.eks. Arbeiderpartiet prinsipielt er imot å bevilge så mye penger til utleieboliger som Karin Andersen vil, men vi ser budsjettet i en helhet, og da ble det ikke plass, for vi har mange andre viktige saker i det budsjettet. Derfor hørte også denne debatten hjemme i finansdebatten. Hvis man vil ha en prinsipiell diskusjon om boligpolitikk, vil jeg anbefale at man heller tar det opp i en interpellasjon. Hvis det skulle komme et Dokument nr. 8-forslag i alle de sakene som 165 stortingsrepresentanter er opptatt av i statsbudsjettet, tror jeg vi kom til å sitte her langt inn i juleuka.

Lars Gunnar Lie (KrF) (leiar for komiteen): Først vil eg avvisa påstanden frå Karin Andersen om at Regjeringa ikkje er oppteken av bustadsituasjonen for unge og vanskelegstilte. Det er nok å visa til budsjettet som er lagt fram, og den avtalen vi har inngått med Arbeidarpartiet.

Når det gjeld framgangsmåten, skal eg i denne omgangen nøya meg med å visa til Trond Giske sitt innlegg. Eg er heilt samd med han i det. Og Karin Andersen sa også sjølv i sitt innlegg at dette dreier seg om pengar. Ja, det gjer det, og derfor heng det saman, det høyrer saman i budsjettet, og det vart handsama som ein del av budsjettet; det viser innstillinga frå finanskomiteen.

Det er klart det er viktige problemstillingar som her er tekne opp, det har eg ikkje noko problem med å vedgå, men dei må debatterast i dei samanhengane som det er naturleg å debattera dei. Og Karin Andersen viste også sjølv til den stortingsmeldinga som vart handsama i fjor vår, at det var den rette måten å handsama dette på. Problemet ligg nok kanskje først og fremst i framgangsmåten og det at dette er så sterkt knytt opp til direkte løyvingar, til budsjettet. Dersom det er ein generell debatt ein ønskjer, er det høve til å ta den i andre samanhengar.

Aud Gaundal (A): For det første er jeg helt enig i representanten Giskes vurdering i forhold til saksbehandlinga av dette området. Jeg er også helt enig i at debatten må tas når fagbudsjettet diskuteres. Vi i kommunalkomiteen skal jo avgi vår budsjettinnstilling senere i dag, og jeg finner det på en måte uriktig å ta opp debatten så bredt og grundig som representanten Karin Andersen har gjort. Likevel vil jeg si at innlegget til representanten på en måte er en reprise av behandlingen av St.meld. nr 49 for 1997-98, Om boligetablering for unge og vanskeligstilte. Her var Arbeiderpartiet og SV stort sett enige. Og når fagkomiteen i dag avgir sin innstilling, tror jeg også en vil se at det vil være et bredt sammensatt flertall som tar boligsituasjonen litt mer offensivt enn det vi har gjort.

Vi vil også få anledning til å diskutere dette problemet i forbindelse med utjamningsmeldinga, som representanten Giske sa. To tredjedeler av sosialklientene våre har ifølge den meldinga ikke tilfredsstillende boforhold. Vi vet også at BYGGFORSK har sagt at om lag 6 200 personer er bostedsløse. Det er en ikke akseptabel situasjon for mange på boligmarkedet, så det tror jeg vi skal prøve å få gjort noe med. Men som sagt finner jeg det vanskelig å ta hele den debatten nå, det skal vi gjøre når vi skal diskutere vårt fagbudsjett, og likeens når vi skal behandle utjamningsmeldinga.

Karin Andersen (SV): Jeg får kanskje takke for disse litt belærende ord fra mine medrepresentanter. Dette er en detalj blir det sagt, og det er en reprise. Ja, denne reisen skal vi få lov å leve med til det blir gjort noe vesentlig med dette området, for dette området er så viktig at det fortjener langt større oppmerksomhet enn det får i dag. Det er grunnen til at jeg tar det opp. Jeg beklager hvis noen syns at denne detaljen tar opp Stortingets tid, men det dreier seg faktisk om at folk skal ha et sted å bo.

Og jeg gjentar at jeg føler at man ikke bryr seg tilstrekkelig om dette, og at man ikke har nok inni hjertet sitt til at man gjør det som er tilstrekkelig.

Å bygge boliger tar tid. Det er ikke gjort på 14 dager å slå opp hus til folk. Vi vet at det er mange som sliter med dette. I tillegg vet vi at det er flere tusen bostedsløse, og det har vi visst i flere år. Vinteren er ingen ny foreteelse i Norge, den kommer hvert år, og det har den gjort bestandig. Likevel fortsetter vi med å si at dette skal vi ta til neste år, så skal vi sette ned et utvalg, så skal vi snakke om det, så skal vi prioritere det, og vi er ikke imot det som prinsipp, men dessverre var det andre ting som var viktigere denne gangen også.

Vi skal diskutere dette også når kommunalkomiteen skal diskutere sitt budsjett. Jeg tar til etterretning at flere mener at dette ikke er den rette måten å ta opp en slik debatt på. Jeg vet også, fordi jeg var deltaker i debatten i vår om stortingsmeldingen om boligetablering for unge og vanskeligstilte, at vi har diskutert det en gang i år, men resultatet av den behandlingen var lite tilfredsstillende, sjøl om jeg ser at det er en bevegelse i positiv retning hos et flertall i Stortinget. Men det går for sakte, og det går ut over noen som det ikke bør få lov til å gå ut over.

Det viktige, som jeg får gjenta, er at her mangler Norge en stor bit av boligmarkedet, som andre land har, og som er en buffer for unge og vanskeligstilte og folk med ikke altfor store inntekter som gjør at de kan ha et valg i livet sitt, at de ikke blir presset inn i et leiemarked som er fullt av hushaier som flår alle pengene av dem, slik at de aldri klarer å spare seg opp penger så de kan få kjøpt seg en leilighet. Dette er et viktig samfunnsanliggende, for dette dreier seg om hvordan vi bygger opp de viktige strukturene i samfunnet. Og her har vi altså sviktet i flere år. Den sosiale boligbyggingen i Norge er redusert med 70 pst. de siste fem årene, og når man samtidig i tillegg har fjernet alle de gamle reguleringene – og det var nødvendig, for de kunne vi ikke opprettholde – går det galt for mange. Og da ber jeg om at stortingsflertallet bærer over med mitt engasjement i denne saken. Det kommer stortingsflertallet til å måtte leve med til vi får en helt annen satsing på dette området.

Trond Giske (A): Jeg beklager hvis min forklaring av finanskomiteens prinsipielle tilnærming til denne saken virket belærende, men jeg må si at den tilnærmingen Karin Andersen har til denne saken, også virker forholdsvis belærende. Det er ganske belærende å stå her og si at grunnen til at man har tatt opp denne saken på en slik måte, gjennom et Dokument nr. 8-forslag, er at dette er en sak som forårsaker et brennende engasjement som kommer fra hjertet. Grunnen til at finanskomiteen har avvist forslaget, er jo ikke at vi ikke har det hjertet som Karin Andersen etterlyser. Jeg tror det er et brennende engasjement – i hvert fall kan jeg si det når det gjelder mitt parti – for å få til flere utleieboliger. Jeg skulle gjerne ha bevilget mer til det. Det er et like brennende engasjement for å få til en bedre kommuneøkonomi – jeg skulle gjerne sett at vi hadde fått til mer der – det er et brennende enga-

sjement for å få mer til utdanning, det er et brennende engasjement for å få mer til syke og eldre. Men hvis vi etter at statsbudsjettet var behandlet, skulle ta opp et Dokument nr. 8-forslag på hver eneste sak som vi hadde et brennende engasjement for, for å bevise at vi har dette brennende engasjementet, og ikke sette det inn i den helheten som statsbudsjettet er, ville vi få ganske uholdbare arbeidsforhold. Jeg er mer provosert nå enn jeg var etter det første innlegget fra Karin Andersen, for det virker som om det her er en konkurranse om ha det sterkeste brennende engasjementet, og at den som foreslår flest Dokument nr. 8-forslag, har vunnet.

Børge Brende (H): Ungdommens boligsituasjon er en av de viktigste sakene vi må jobbe med i årene fremover, og det er en vesentlig sak å få satt på kartet. Det er også viktig at renten er lav, det er viktig at vi har lav arbeidsledighet i Norge, det er viktig at vi holder orden på økonomien, det er viktig at vi har en god studiefinansiering, og det er viktig at vi oppfyller løftene i forhold til å øke stipendandelen for ungdom som ønsker å ta utdanning. Regjeringen har ikke vært i nærheten av å oppfylle dette i forhold til Voksenåserklæringen. Det er også viktig å sørge for tomtetilgang rundt omkring i kommunene, slik at det faktisk er mulig å bygge hus. Spesielt er dette et stort problem i pressområdene på Østlandet og i en del av våre større byer. Dette har også vært en viktig del av debatten som har ført frem til den finansinnstillingen som ble vedtatt i forrige uke.

Det som i utgangspunktet fikk meg til å ta ordet, var at representanten Karin Andersen mente at de andre fra finanskomiteen som tok ordet til hennes Dokument nr. 8-forslag, hadde en belærende tone og kom med belærende ord. Jeg syns faktisk det er unødvendig å gå til karakteristikker av medrepresentanter på den måten. Man jobber selvsagt for det man tror er de riktige løsningene for å få til en bedre boligsituasjon bl.a. for unge. Jeg reagerer derfor ganske kraftig når Karin Andersen sier at resten av Stortinget må «bære over med mitt engasjement i denne saken» inntil saken er løst, og at hun fremstiller det som om det bare er hun som har hjertelag, at hun nærmest har en særrettighet i forhold til å bry seg om boligsituasjonen for unge mennesker. Er det én ting jeg brenner for, så er det selvsagt at ungdom skal få seg et skikkelig sted å bo. Det har vi fulgt opp i Høyres alternative budsjett. Vi har lagt opp til et budsjett som fører til lavere rente, og vi har lagt opp til en ansvarlig økonomisk utvikling som skal gi norske ungdommer et skikkelig tilbud. Det kan ikke være sånn at SV nærmest stiller andre representanters sosiale sinnelag i tvil. Det syns jeg er en debatteknikk og en debattstil som man skal holde seg for god til, og jeg hadde faktisk ventet en litt mer seriøs tone fra Karin Andersen.

Presidenten: Karin Andersen har hatt ordet to ganger. Hun får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Karin Andersen (SV): De provokasjonene som er blitt framført i denne debatten, tror jeg er bra. Det betyr at det er flere som nå ønsker å ta et sterkere initiativ i denne

saken. Hvis det kan drive noen til å få igjennom det de påstår at de vil, så skal SV og jeg være glad for det.

Dette er ingen konkurranse om et brennende engasjement. Man er engasjert fordi man mener at dette er viktig, og fordi man ikke ser resultater av det påståtte engasjementet hos dem som faktisk sitter ved forhandlingsbordet, og har mulighet til å flytte penger. Det må altså resultere i noe mer enn det det har gjort til i dag, for dette går for sakte, og det rammer på en svært uheldig måte. Når det skjer noe, er det ikke grunn til å fortsette med å fremme Dokument nr. 8-forslag om saken, men først må det altså skje noe.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 760)

Før Stortinget går til votering, vil presidenten referere følgende:

Den innkalte vararepresentant fra Akershus fylke, Borghild Tenden, foreslås innvalgt i Lagtinget for den tid hun møter for representanten Terje Johansen. – Det anses vedtatt.

Følgende innkalte vararepresentanter har tatt sete:

For Akershus fylke: Rikke Lind og Borghild Tenden

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte

presidenten: Stortinget går da til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

Med virkning fra 1. oktober 1999 fastsettes lønnen for Høyesteretts medlemmer slik:

Høyesterettsjustitiariuskr 830 000 pr. år
Høyesterettsdommerkr 685 000 pr. år.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Til Nobelkomiteen velges som:

M e d l e m e r :

For tidsrommet 1. januar 2000–31. desember 2005:

1. *Sissel Rønbeck, Oslo.*
2. *Inger-Marie Ytterhorn, Oslo.*

V a r a m e d l e m e r :

For tidsrommet 1. januar 2000–31. desember 2002:

1. *Esther Kostøl, Oslo.*
2. *Ann Kathrine Tornås, Oslo.*
3. *Kaci Kullmann Five, Bærum.*

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet:

I

Som medlemmer og varamedlemmer til Norges Banks representantskap velges for tidsrommet 1. januar 2000 – 31. desember 2003:

M e d l e m m e r :

1. Terje Onstad, Bergen.
2. Johan Solheim, Steinkjer.
3. Reidun Romfo, Sunndal.
4. Kåre Harila, Vestre Jakobselv.
5. Morten Steenstrup, Oslo.
6. Solveig Haugerud, Kristiansand.
7. Hanne V. Søberg, Løten
8. Veslemøy Rabe, Arendal

V a r a m e d l e m m e r :

For Onstad: *Ragnhild Weiseth, Fannrem.*
 For Solheim: *Armand Bjørnholt, Sande.*
 For Romfo: *Rigmor Aasrud Jahren, Gran.*
 For Harila: *Trude Brosvik, Brekke.*
 For Steenstrup: *Søren Fr. Voie, Leknes.*
 For Haugerud: *Monica Mæland, Bergen.*
 For Søberg: *Bjørn Arild Gram, Steinkjer.*
 For Rabe: *Jon Bjørnebekk, Ulefoss.*

II

Som leder og nestleder til Norges Banks representantskap velges for tidsrommet

1. januar 2000 – 31. desember 2001:

Mary Kvidal, Vikhamar, *leder.*

Jens Marcussen, Tvedestrand, *nestleder.*

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Christopher Stensaker satt fram følgende forslag på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre:

«Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for at også andre aktører enn NSB BA kan benytte seg av Jernbaneverkets skinneganger.»

Det voteres først over forslaget og deretter over innstillingen.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 84 mot 35 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 11.18.07)

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:70 (1998-1999) – forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 5

Presidenten: Under debatten har Karin Andersen satt fram følgende forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti:

«Dokument nr. 8:74 (1998-1999) – om forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om økte bevilgninger til boliger for unge og vanskeligstilte – vedlegges protokollen.»

Det voteres alternativt mellom innstillingen og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:74 (1998-1999) – forslag fra stortingsrepresentant Karin Andersen om økte bevilgninger til boliger for unge og vanskeligstilte – avvises.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti bifaltes innstillingen med 113 mot 7 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.19.23)

S a k n r . 6

Referat

1. (92) Samtykke til ratifikasjon av en skatteavtale mellom Norge og Spania, undertegnet i Madrid den 6. oktober 1999 (St.prp. nr. 21 (1999-2000))
2. (93) Samtykke til å setje i kraft ein skatteavtale mellom Noreg og Uganda, underskriven i Kampala den 7. september 1999 (St.prp. nr. 22 (1999-2000))
Enst.: Nr. 1 og 2 sendes finanskomiteen.
3. (94) Billighetserstatninger av statskassen (St.prp. nr. 23 (1999-2000))
Enst.: Sendes justiskomiteen.
4. (95) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjerd nr. 39/1999 av 26. mars 1999 om endring av vedlegg XIII (transport) til EØS-avtala (St.prp. nr. 25 (1999-2000))
Enst.: Sendes næringskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
5. (96) Østfoldpakka – utbygging av veg, jernbane m.v. Om delvis bompengefinansiering av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold (St.prp. nr. 26 (1999-2000))
6. (97) Fortsatt forhåndsbompenger til Eikesundsambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal (St.prp. nr. 27 (1999-2000))

7. (98) Forslag fra stortingsrepresentantene Eirin Faldet, Oddvard Nilsen og Thore Aksel Nistad om endringer i regelverk og aldersgrense for kjøring med gokart (Dokument nr. 8:20 (1999-2000))
Enst.: Nr. 5-7 sendes samferdselskomiteen.
8. (99) Forslag fra stortingsrepresentant Fridtjof Frank Gundersen om tilpasning av alkoholloven til EØS-avtalen slik at vin og øl med samme alkoholstyrke like-
behandles omsetningsmessig (Dokument nr. 8:21 (1999-2000))
Enst.: Sendes sosialkomiteen.
9. (100) Samtykke til ratifikasjon av vedtektene av 17. juli 1998 for Den internasjonale straffedomstol («Roma-vedtektene») (St.prp. nr. 24 (1999-2000))
Enst.: Sendes utenrikskomiteen.

Møtet hevet kl. 11.20.
