

Møte mandag den 2. juni 2008 kl. 12

President: Thorbjørn Jagland

Dagsorden (nr. 88):

1. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om nokre saker som gjeld veg og jernbane (Innst. S. nr. 242 (2007-2008), jf. St.prp. nr. 45 (2007-2008) unnateke sakene 2.1 og 2.2)
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk (Innst. S. nr. 244 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:80 (2007-2008))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning. (Innst. S. nr. 245 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:82 (2007-2008))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap (Innst. S. nr. 243 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:79 (2007-2008))
5. Referat

Presidenten: Representanten Torbjørn Andersen, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Det foreligger en rekke permisjonssøknader:

- fra representantene Laila Dávøy og Kari Lise Holmberg om permisjon i tiden fra og med 2. juni til og med 5. juni, og fra representanten Odd Einar Dørum om permisjon i tiden fra og med 3. juni til og med 5. juni – alle for å delta i Den vesteuropeiske unions 54. sesjonsmøte i Paris
- fra Senterpartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Per Olaf Lundteigen i tiden fra og med 2. juni til og med 5. juni, for å delta i FNs matvareorganisasjon, FAOs, høynivåkonferanse om matvaresikkerhet m.m. i Roma
- fra representanten Trine Skei Grande om permisjon i tiden fra og med 2. juni til og med 6. juni, for å delta i Wilton Park-konferanse i Tbilisi
- fra representanten Olav Gunnar Ballo om sykepermisjon fra og med 2. juni og inntil videre
- fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe om sykepermisjon for representanten Torfinn Opheim fra og med 2. juni og inntil videre
- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om omsorgspermisjon for representanten Tord Lien i tiden fra og med 2. juni til og med 6. juni
- fra representanten Anne Margrethe Larsen om velferdspermisjon i tiden fra og med 2. juni til og med 7. juni

- fra representanten Heikki Holmås om studiepermisjon fra og med 2. juni til og med 13. juni. Disse søknader foreslås behandlet straks og innvilget.
- Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Oslo, Ingunn Gjerstad, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte i Stortinget under representanten Heikki Holmås' permisjon, av velferdsgrunner.

Fra første vararepresentant for Sør-Trøndelag fylke, Hanne Dyveke Søttar, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte i Stortinget under representanten Tord Liens permisjon fredag 6. juni, av velferdsgrunner.

Disse søknader foreslås også behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Andre vararepresentant for Oslo, Olaf Thommessen, er forhindret fra å møte i Stortinget torsdag 5. juni under representanten Trine Skei Grandes permisjon, grunnet utenlandsopphold.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Vest-Agder fylke: Knud Edmund Berthelsen
For Buskerud fylke: Hilde Grønhovd
For Finnmark fylke: Kirsti Saxi
For Hordaland fylke: Knut Arild Hareide
For Oslo: Morten Drægne, Alvhild Hedstein, Olaf Thommessen og Audun Rødningsby
For Rogaland fylke: Unn Therese O. Sørensen
For Telemark fylke: Torbjørn Røe Isaksen
For Sør-Trøndelag fylke: Hanne Dyveke Søttar og Torstein Larsen.
2. Knud Edmund Berthelsen og Torbjørn Røe Isaksen innvelges i Lagtinget for den tid de møter for henholdsvis representantene Anne Margrethe Larsen og Kari Lise Holmberg.

Presidenten: Knud Edmund Berthelsen, Hilde Grønhovd, Kirsti Saxi, Morten Drægne, Alvhild Hedstein, Unn Therese O. Sørensen, Torbjørn Røe Isaksen og Hanne Dyveke Søttar er til stede og vil ta sete.

Valg av settepresidenter

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møter i dag og i morgen – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Gunn Olsen og Marit Nybakk. – Andre forslag foreligger ikke, og Gunn Olsen og Marit Nybakk anses enstemmig valgt som settepresidenter for dagens og morgendagens møter.

Statsråd Liv Signe Navarsete overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

Sak nr. 1 [12:05:06]

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om nokre saker som gjeld veg og jernbane (Innst. S. nr. 242

(2007-2008), jf. St.prp. nr. 45 (2007-2008) unnateke sakene 2.1 og 2.2)

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

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

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Øyvind Halleraker (H) [12:06:07]: Saken vi behandler i dag, er en såkalt samleproposisjon fra Regjeringen. Vi behandler i dag seks veisaker og to jernbanesaker. Som kjent er en av veisakene i proposisjonen allerede behandlet, nemlig Kråkerøyforbindelsen.

Punkt 2.1 i saken, evaluering av system for rapportering i Statens vegvesen, har komiteen bestemt at vi trenger noe mer tid på, og vi vil forhåpentligvis behandle det før ferien.

Sakene som legges fram fra komiteen i dag, er saker som har ligget på vent, enten på grunn av uavklart bompenggeordning eller uavklarte kostnadsoverslag. Komiteens flertall, alle med unntak av Fremskrittspartiet, slutter seg i store trekk til departementets vurderinger og tilrådinger i de enkelte prosjekt.

Så litt til enkeltsakene.

Haugalandspakka består av mange enkeltprosjekt hvor kostnadsoverslagene er relativt usikre, og departementet tilrår at pakken blir å anse som en finansieringsplan, der omfanget av utbyggingen må tilpasses rammene for pakken. Departementet har derfor tilrådd at det ikke er hvorvidt pakkens total kostnad er over 500 mill. kr, som er avgjørende for om man skal gjennomføre KS2, men at eventuell kostnadsoverskridelse på enkeltprosjekt får virkninger for andre lavere prioriterte prosjekt innenfor pakken.

Komiteens flertall slutter seg til dette og synes departementet her har valgt en rasjonell og smidig løsning.

For egen del må jeg få legge til at jeg synes dette prinsippet bør legges til grunn for alle pakker hvor det er lokal enighet om heller å tilpasse pakken underveis til finansieringspotensialet. Når KS2 i sin tid ble innført, var det jo nettopp for å forsikre seg om at man ikke kom galt av sted med hensyn til kostnadsutvikling i enkeltprosjekter over 500 mill. kr som sådan.

Komiteens flertall er for øvrig glad for at Karmøy nå har kommet med i pakken, og at man nå sammen med Rogaland fylkeskommune og kommunen er blitt enige om prinsippene som skal legges til grunn.

Det går fort i Rogaland. Jeg leste i lokalavisen i helgen at allerede i dag legges autopassbrikkene ut for salg, under forutsetning av at Stortinget behandler saken og fatter positivt vedtak.

Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti mener for øvrig

fortsatt at en politisk styringsgruppe må ha et politisk bestemt sekretariat.

Så litt om Haukelitunnelene på E134. Komiteens flertallssyn er at det er bra at vi med etterbevilgningene som nå er foreslått i revidert nasjonalbudsjett, ser slutføringen av dette prosjektet. Det har tatt tid, men arbeidene er svært avhengig av vær- og føreforhold for alternative omkjøringsveier.

Når det gjelder bompenggeordningen i Vest-Agder, støtter komiteen departementet i at bompenggeordningen fortsetter, men oppmoder departementet om at saken legges fram høsten 2008, slik at det ikke blir unødvendig lang tid mellom prosjektene. For øvrig henviser jeg til det jeg sa om bompengepakker tidligere.

Når det gjelder oppgraderingsarbeidet på rv. 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene, støtter også komiteens flertall departementet, men finner det uheldig at tunnelarbeidene har fått en voldsom kostnadsøkning på grunn av totalstengning av tunnelene, og dermed store merkostnader som påløper i form av gjenoppretting og oppgradering av gamle ferjeleier, oppretting av ferjeruter og drift, og dessuten tap for bompengeselskapet. Komiteen har derfor anmodet departementet om at man for ettertiden går i dialog med Arbeidstilsynet for å prøve å finne løsninger slik at man unngår å stenge undersjøiske tunneler ved oppgradering og servicearbeid.

Komiteen støtter innløsningen av eiendommene på Møllenberg i Trondheim og finansieringsopplegget for dette. Komiteens medlemmer fra Venstre, Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet mener det er et viktig prinsipp at inntektene fra videresalg av disse boligene tilføres prosjektet og ikke går rett i statskassen.

Med hensyn til de to jernbaneprosjektene i saken, som er dobbeltspor Sandnes–Stavanger og fjernstyring Mosjøen–Bodø, konstaterer komiteen at de samlet har fått en økning i kostnadsrammen på nær 500 mill. kr. Det er videre allerede inngått kontrakter i størrelsesorden 317 mill. kr før saken er lagt fram for Stortinget, men da «med atterhald» om Stortingets godkjenning.

I tillegg er det usikkerhet knyttet til sikringsanlegget Merkur, noe som bidrar til stor usikkerhet i arbeidet. Et mindretall i komiteen bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet, mener at framgangsmåten det er lagt opp til, er uvanlig, men medlemmene forutsetter at Stortinget blir holdt løpende orientert om utviklingen i saken, og at Stortinget må få saken tilbake dersom man greier å holde seg innenfor scenario 1, slik at midlene kan omdisponeres til andre prosjekt.

Når det gjelder framdrift og kostnadsoverslag generelt i jernbaneprosjekt, vil mindretallet i komiteen vise til Jernbaneverkets egne uttalelser i Aftenposten 28. april i år, hvor de selv hevdet at et mer rasjonelt opplegg for utbygging Lysaker–Asker, med helhetlig prosjektstyring og ikke mange små prosjekt, ville spart prosjektet for minst 1,5 milliarder kr. Høyre støtter dette og anbefaler at dette må tilstrebes i framtiden.

Jeg så ikke noen klokke, men jeg tror innlegget var tilpasset 5 minutter.

Presidenten: Det var absolutt helt eksemplarisk!

Karita Bekkemellem (A) [12:11:28]: Jeg vil omtale et par av de sakene som legges fram for Stortinget i form av denne samleproposisjonen.

Først vil jeg si at det er gledelig at arbeidet med utvidelsen av Haukelitunnelene på E134 nå går mot slutten. Med de høyere tunnelene bedres forholdene for næringstransporten mellom vest og øst på denne svært viktige veien. Utvidelse og sikring av tunnelene har kostet mer enn forutsatt. Nå får vi håpe at resultatet blir bra, og at trafikantene, og spesielt næringslivet, får en løsning de er fornøyd med.

I dag er Stortinget også invitert til å gi tilslutning til en videreføring av bompenggeordningen i Kristiansand. Den nye pakken som lokalpolitikerne ønsker, er først og fremst en myk pakke, med omfattende og viktige tiltak. Kristiansand har vist vilje til å satse på de myke trafikantene også tidligere, bl.a. gjennom den såkalte bussmetroen i sørlandsbyen. Den utbyggingen av et sammenhengende gang- og sykkelveinett i Kristiansand som nå prioriteres, er forbilledlig.

Det har vært en del fram og tilbake når det gjelder oppgraderingen av de såkalte Ålesundstunnelene, den undersjøiske forbindelsen til Ellingsøya og Valderøya i Ålesund og Giske kommuner. Det er bra at arbeidet nå endelig kommer i gang, og da spesielt brannsikringen. Denne saken viser at det er viktig at veimyndighetene har god dialog med Arbeidstilsynet i forbindelse med slike arbeider. I denne saken er det mye som tyder på at bedre dialog kunne gitt tidligere gjennomføring av arbeidene. Samtidig er det bra at det nå er funnet en løsning som gjør at hensynet til arbeidernes helse og sikkerhet ivaretas på en god måte. Og så håper jeg at løsningen oppleves som akseptabel også for innbyggerne og de mange reisende til og fra flyplassen på Vigra.

Departementet orienterer i proposisjonen om behov for 40 mill. kr til innløsning av boliger på Møllenberg i Trondheim i forbindelse med utbyggingen av E6 Trondheim–Stjørdal. Innløsningen skal finansieres ved bompenger som kreves inn til prosjektet.

Innløsning av berørte boliger er en del av prosjekt-kostnaden, og kostnaden særpreges av at den oppstår tidlig i prosjektet. For dem som berøres av et utbyggingssprosjekt, som beboerne på Møllenberg i Trondheim, er det svært viktig at utbyggeren tar ansvar. Folk som er bosatt i en planlagt vei- eller jernbanetrasé, har ingen mulighet til å omsette boligen sin på vanlig måte. En planlagt utbygging griper sterkt inn i folks liv og frihet og kan få store økonomiske konsekvenser. Derfor er det bra at Regjeringen tar ansvar for den vanskelige situasjonen for de, ifølge proposisjonen, 74 boligeierne på Møllenberg i Trondheim som blir berørt.

Det er også et uttrykk for vår ansvarsfølelse for enkeltindividet når Regjeringen i revidert nasjonalbudsjett varsler nye retningslinjer for innløsning av boliger i statsbudsjettet for 2009.

Arne Sortevik (FrP) [12:15:05]: Stortingsproposisjonen omhandler en rekke saker. Fremskrittspartiet har derfor en rekke forslag, og jeg vil med dette ta opp disse.

Jeg peker spesielt på at vårt forslag nr. 2, som gjelder Haugalandspakken, er et alternativ til innstillingens forslag til vedtak i to punkter om bl.a. samme pakke.

Jeg skal omtale noen av sakene. Først noen ord om Haukelitunnelene på E134. Som saksordføreren riktig påpekte, er dette en sak som begynner å bli rimelig gammel i stortingssammenheng. Det er faktisk mer enn tre år siden Stortinget behandlet Innst. S. nr. 150 for 2004-2005. Det er stilt spørsmål til departementet i denne saken, og jeg vil spesielt peke på noen av de svarene som er kommet. Jeg siterer:

«Selv om Samferdselsdepartementet har forståelse for ønsket om å gjennomføre en mer omfattende rehabilitering av tunnelene, mente departementet at Statens vegvesen gikk for langt i forhold til Stortingets vedtak av 4. april 2005. Samferdselsdepartementet kunne derfor ikke godkjenne en så stor kostnadsøkning i forhold til den anslåtte økonomiske rammen for arbeidene, og anbudskonkurransen ble avlyst.»

Det er altså ikke vei- og føreforhold på Haukeli-forbindelsen som gjør at dette har tatt mer enn tre år. Det er faktisk Statens vegvesens egen behandling av prosjektet – som har vært særdeles spesiell, for å si det i forsiktede ordelag – som gjør at vi har brukt svært lang tid og mange penger. Jeg siterer videre:

«Som hovedregel skal planlegging og prosjektering av et prosjekt være ført så langt at det foreligger et kostnadsoverslag der usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på +/- 10 prosent når prosjektet legges fram for Stortinget. Dette var ikke tilfelle da anslaget på om lag 200 mill. kr for utbedring av Haukelitunnelene ble lagt fram for Stortinget gjennom St.prp. nr. 1 (2005-2006)» – altså i statsbudsjettet for 2006.

Og videre:

«I ettertid er det derfor lett å se at grunnlaget for å ta prosjektet opp til bevilgning ikke var tilfredsstillende. Både Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet ser på denne saken som et spesielt tilfelle.»

Vi håper jo det. Vi håper at det blir med dette spesielle tilfellet, og at vi ikke igjen på noen måte skal oppleve at veikontorene, når de prosjekterer eller utlyser anbud på et prosjekt som Stortinget har godkjent, tiltar seg den retten at de føyer helt andre ting inn i prosjektet enn det som var meningen.

Litt om Haugalandspakken: Vi har merket oss at utvidelsen koster nesten 1 milliard kr, 920 mill. kr, og av dette skal altså 750 mill. kr betales via bompenger. Av samlede kostnader og finansiering i 2008-kroner er bompengandelen nå blitt 70 pst. I tillegg til samlet netto bompengbidrag på 1 940 mill. kr kommer 80 mill. kr i kostnader til bygging av bomstasjoner og kjøp av autopassbrikker og 400 mill. kr til drift av bompengeselskapet i 15 år. Totalt skal altså bilistene betale 2 420 mill. kr, nesten 2,5 milliarder kr, for å dekke inn et nettobidrag på knapt 2 milliarder kr. Finansieringskostnadene utgjør altså nesten 25 pst. av netto bompeng-

gebidrag. I andre tilfeller ville man antakelig kalt dette åger.

Jeg skal også summarisk omtale øvrige forslag. Der hvor man går inn i bompengoordninger og forsyner seg på forskudd eller forlenger bompengoordninger, mener Fremskrittspartiet at staten enten skal forskuttere eller finansiere direkte.

Jeg vil også peke på vårt forslag nr. 8, om en organisering av Jernbaneverket som statlig selskap, og vårt forslag nr. 7, om organisering av et statlig veiselskap. Begge forslag er en del av Fremskrittspartiets forsøk på å få til en modernisert og fremtidsrettet samferdselspolitikk, et forhold som vi for øvrig kommer tilbake til i en senere sak.

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

Jan Sahl (KrF) [12:20:18]: Saksordføreren har foretatt en grundig gjennomgang av samleproposisjonens innhold, og Kristelig Folkeparti stiller seg fullt og helt bak redegjørelsen. Derfor blir det bare noen korte kommentarer i tillegg.

Kristelig Folkeparti er glad for at vi nå har fått en avklaring når de gjelder Haugalandspakken. Vi understreker viktigheten av at det kun er der enkeltprosjekt i pakken har en kostnadsramme som overstiger 500 mill. kr, at man skal ha KS2. Kristelig Folkeparti er opptatt av at dette skal gjennomføres som et prinsipp for framtidige samferdselspakker.

Kristelig Folkeparti støtter videre forlengingen av eksisterende bompengoordning i Kristiansand, men vi mener også her at det er prosjektets samlede finansiering som avgjør innfasingen av de enkelte prosjekt. Vi mener derfor at det også i denne pakken kun er de enkeltprosjekter som overstiger 500 mill. kr, som skal ha KS2, og ikke hele pakken.

Så vil jeg, i tråd med en annen sak vi skal behandle i dag, understreke viktigheten av at en snarest mulig starter innløsning av boliger på Møllenberg i Trondheim. Forsinkelser i de planlagte vegprosjektene må ikke skape unødige problemer for de beboerne som har fått beskjed om at deres hus skal innløses. Vi støtter derfor det meldte uttaket av bompenger fra eksisterende innkrevingsordning på E6 til innløsning av disse boligene.

Til slutt: Jeg er svært opptatt av at fjernstyringen av Nordlandsbanen fullføres så snart som mulig. Kristelig Folkeparti vil be om at en gjør alt som er mulig for å unngå utsettelse. Da må det etter Kristelig Folkepartis mening også være mulig å forsere godkjenningen av Merkuranlegget.

Jenny Klinge (Sp) [12:22:29]: I denne stortingsproposisjonen er det lagt fram forslag til måtar å få framdrift på fleire viktige samferdselsprosjekt og tiltak på, m.a. Haugalandspakka og utbetring av tunnelane på E134 over Haukelifjellet.

Det er ein som heiter Kurt Narvesen som har sagt: Det er ikkje du som er på leiting etter oppgåvene, det er dei

som er på leiting etter deg. Gjer det ikkje for vanskeleg for dei.

Som politikar ser eg at dette gjeld departementet og storting òg. Vi er nøydd til å gripe fatt i dei oppgåvene som leitar seg fram til oss. Heldigvis trur eg storparten av oss er innstilte på det.

Senterpartiet er nøgd med at fleirtalet går inn for den framdrifta som er foreslått i dei ulike sakene som til saman utgjør samleproposisjonen. Vi merkar oss at også Karmøy kommune no har gått inn for Haugalandspakka, noko som bidreg til at prosjektet får endå større betydning for regionen. Haukelitunnelane på E134 treng utbetring, men eg vil peike på at denne strekninga kan bli endå mykje betre dersom ein på lengre sikt får til nye tunnelar over Haukelifjellet som kan redusere høgdemetrane og korte inn lengda. Det finst i alle fall interessante planar for dette.

Når det gjeld planane om å oppgradere Ålesund-tunnelane, er det ei trist sak. Det reviderte kostnadsoverslaget er på 430 mill. kr, langt over det som opphavleg var føresett. Krava frå Arbeidstilsynet om å stengje tunnelane under arbeidet har ikkje berre medført utsetjing av dette prosjektet, men dessverre også indirekte skuva utbetringa av Freifjordtunnelen ut i tid. Eg håpar det er mogleg å finne ei løysing på den sistnemnde tunnelen, for det er til ulempe for både innbyggjarar og næringsliv i distriktet når saltvatnet lek inn i ein lang og mørk tunnel, slik det gjer no.

No seier det seg sjølv at Arbeidstilsynet skal setje liv og helse i høgsetet. Men det kan hende at dei som forvaltar arbeidsmiljølova, til tider vurderer omsynet til liv og helse ut frå ei samanlikning med 8–16-jobbar på eit skjerma kontor. Samfunnet kan ikkje fungere ut frå slike prinsipp.

Til slutt nokre ord om E6 mellom Stjørdal og Trondheim, der det har vore ei utfordring å få midlar til å løyse inn bandlagde bustader. Med det framlagde løysingsframlegget skal det vere mogleg å gjennomføre dette, men Senterpartiet vil saman med dei to andre regjeringspartia streke under at omsynet til bebuarane må liggje til grunn for den framgangsmåten som blir vald. Vi vil òg vise til at det for tida pågår eit arbeid med nye retningslinjer for innløsning av bustader, og at Regjeringa har varsla at dei vil kome tilbake med ei sak om dette i samband med statsbudsjettet for 2009.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:25:17]: St.prp. nr. 45 tek opp forskjellige saker som gjeld veg og jernbane. Eg er tilfreds med at fleirtalet i komiteen sluttar seg til forslaga i proposisjonen.

I proposisjonen er det gitt status for arbeidet med E134 Haukelitunnelane i Telemark og Hordaland. Det er no viktig å få slutført attståande arbeid på denne viktige fjellovergangen mellom Austlandet og Vestlandet. Eg skjønar godt at forseinkingane har ført til frustrasjon for mange. Det har vist seg at det er vanskeleg i forkant å anslå omfanget av denne typen arbeid, og vêr- og føreforhold har òg skapt vanskar for framdrifta. I det attståande arbeidet må det leggjast stor vekt på å få til eit smidig opplegg for omkøyring, skilting mv., slik at det vert betre enn i 2007.

Arbeidet med oppgraderinga av tunnelane mellom

Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv. 658 i Møre og Romsdal vart stansa i desember 2006. Arbeidstilsynet hadde då fatta vedtak om at det ikkje kan utførast arbeid samstundes med at tunnelane er opne for vanleg trafikk.

Det er på denne bakgrunn utarbeidd eit nytt arbeidsopplegg der oppgraderinga skal gjennomførast som kvelds- og nattarbeid med stengde tunnelar og ferjesamband mellom Ålesund og Valderøy i stengingsperioden. Dette har ført til at kostnadene har auka kraftig. Kostnadsoverslaget for det reviderte prosjektet er no 430 mill. 2008-kroner.

Det må etablerast ferjesamband mellom Ålesund og Valderøy. Det er venta at ferjesambandet vil vere klart for drift i løpet av september 2008. Arbeidet med oppgradering av tunnelane kan tidlegast starte i oktober 2008, når ferjesambandet er etablert. Det er lagt til grunn at oppgraderinga vert slutført i 2009.

Eg vil følgje opp komiteen si oppmodning om at vi gjennom dialog med Arbeidstilsynet skal prøve å finne fram til ordningar der det ikkje vert naudsynt å stengje undersjøiske tunnelar sjølv om naudsynt oppgradering må utførast.

14. juni i fjor vedtok Stortinget Haugalandspakka, då utan prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Utvidinga av pakka, som no er til handsaming, er viktig i arbeidet med å utvikle eit meir miljøvennleg, effektivt og sikkert transportsystem på Haugalandet. Eg er glad for at komiteen, med unntak av representantane frå Framstegspartiet, sluttar seg til framlegget.

Sjølv om bompengepakka no endeleg vert utvida i tråd med dei opphavlege intensjonane, er pakka «berre» ein finansieringsplan. Arbeidet med å prioritere tiltak og prosjekt for å oppnå dei målsetjingane som ligg i dei to proposisjonane, i fylkesdelplanen og i transportplanen for Haugalandet, vert særskild viktig. Her er det allereie etablert organ som kjem med sentrale innspel til dei årlege budsjettprioriteringane, og desse organa vert no utvida med representantar frå Karmøy kommune.

Eg har merka meg at nokre av opposisjonspartia held fast ved at den politiske styringsgruppa skal ha eit eige sekretariat – altså eit sekretariat utan band til Statens vegvesen og den administrative gruppa som koordinerer dei lokale interessene. I praksis kan ikkje eg forstå anna enn at dette vil gi lokale politikarar dårlegare føresetnader for å gjere gode vedtak, og dermed gjere den lokale innverknaden på dei faktiske prioriteringane mindre. Dette er definitivt ikkje i tråd med Regjeringa sin politikk, og eg er glad for at fleirtalet i komiteen held fast på det opplegget som det var tilslutning til gjennom Stortinget si handsaming av fyrste del av Haugalandspakka i fjor sommar.

Spørsmålet om KS2 er reist både i samband med Haugalandspakka og bompengereordninga i Kristiansand. Medlemene frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre meiner at det skal setjast i gang KS2 berre der enkeltprosjekta i pakka har kostnadsramme over 500 mill. kr.

Eg har i svar til komiteen presisert departementet si haldning. I dette ligg at det kan verte utløyst krav om KS2 sjølv om enkeltprosjekt ikkje har kostnad over 500 mill.

kr. Dette vil vere tilfellet dersom det er sterke grenseflater mellom prosjekta, slik det ofte vil vere i bypakker. Det har også samband med at prosjekta heng saman finansielt gjennom bompengereordninga. Kvalitetssikringa vil då ikkje berre omfatte kostnadssida, men òg trafikk- og inntektssida, som sjølvstøtt er heilt avgjerande i ei bompengepakke. Eg meiner difor det er rett å halde fast ved hovudregelen om at bompengepakker med sum kostnad over 500 mill. kr skal gjennom ein utvida KS2, noko fleirtalet òg har slutta seg til. Og så kan det vere tilfelle der det vert gitt unntak, slik det er gjort for Haugalandspakka.

Som opplyst i proposisjonen er arbeida med dobbeltsporutbygging Sandnes–Stavanger og utbygging av fjernstyring mellom Mosjøen og Bodø på Nordlandsbana i full gang med sikte på å halde planlagd framdrift innafor dei nye kostnadsrammene for dei to prosjekta. Som det går fram av proposisjonen, er det knytt uvisse til framdrifta og dei framlagde kostnadsoverslaga på grunn av Jernbaneverket sitt arbeid med godkjenninga av det nye sikringsanlegget Merkur, som inngår i begge prosjekta. På grunn av at det er snakk om ein ny type sikringsanlegg, må det godkjennast av Statens jernbanetilsyn. Ut frå dei tilbakemeldingane som departementet har fått frå Jernbaneverket så langt, reknar Jernbaneverket framleis med at den planlagde framdrifta kan haldast, og at prosjekta kan ferdigstilast innanfor dei nye kostnadsrammene som det er opplyst om i proposisjonen. For dobbeltsporet Sandnes–Stavanger betyr dette at scenario 1 framleis gjeld. Eg vil følgje den vidare godkjenningssprosessen av Merkur og kome tilbake med ei orientering til Stortinget i budsjettproposisjonen for 2009.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:30:34]: Jeg vil tilbake til E134 og Haukelitunnelene. Er statsråden tilfreds med fagetaten Statens vegvesens håndtering av dette prosjektet? Jeg kan minne om bakgrunnen litt mer enn det jeg rakk i innlegget mitt.

Bakgrunnen er et Dokument nr. 8-forslag fremmet i 2004 av representanter fra tre partier, Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet og Senterpartiet, der en tok opp spørsmål knyttet til høydebegrensning for denne viktige forbindelsen mellom øst og vest. Det var en omfattende behandling i Stortinget i 2005. Det var to høringer før Stortinget fattet sitt vedtak. Er statsråden tilfreds med måten Statens vegvesen har håndtert denne saken på? Hvis svaret er nei, kan statsråden forsikre om at man tar grep, slik at man ikke igjen risikerer en behandling der Statens vegvesen legger inn andre elementer i saken enn det Stortinget har forutsatt?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:31:42]: Saka om utbetring av Haukelitunnelane er kompleks.

Det som skjedde då ein skulle vurdere arbeidet, var at ein såg at det elektriske anlegget i fleire av tunnelane var gammalt og modent for utskifting. Og då meinte ein at det ikkje var ynskjeleg å demontere og så montere opp igjen det gamle utstyret – i og for seg ein både relevant og sakleg

grunn til at arbeidet vart meir omfattande. Likevel var det sjølv sagt ikkje i tråd med dei føresetnadene som Stortinget hadde lagt. Det var òg årsaka til at arbeidet vart stoppa før kostnadene vart mykje større enn planlagt.

Eg vil ikkje kome med kritikk av Statens vegvesen, for eg veit at dette var nybrottsarbeid og komplisert. Men det er ei sak som kunne ha vore handtert betre.

Øyvind Halleraker (H) [12:32:51]: Jeg har forstått at KS2-instituttet i forbindelse med bompengepakker er blitt praktisert ut fra pakkens total kostnad og ikke knyttet til enkeltprosjekt. I de fleste bompengepakker der finansieringspotensialet er definert, er selskapene – og dermed kommunene og fylkeskommunene – som står bak pakkene, innforstått med at finansieringspotensialet setter rammer for pakkens endelige innhold.

Statsråden har i flere saker vist en praktisk tilnærming til å få saker fram, i dag f.eks. Haugalandspakken og KS2-vurderingene der. Kan statsråden si noe nærmere om hva det er som gjør at hun finner en smidig løsning i Haugalandspakken, og hvor denne i det vesentlige skiller seg fra andre pakker?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:33:48]: Haugalandspakka består i all hovudsak av ei rekkje prosjekt av beskjeden storleik. Dei ulike prosjekta har kome ulikt i planlegginga. Når det gjeld KS2, er det normalt krav om at vedtekne reguleringsplanar skal vere tekne med i prosjektet før ein gjennomfører KS2. Det er derfor ein etter ei samla vurdering – saman med Finansdepartementet – har vedteke at ein kan gi fritak frå KS2 for Haugalandspakka.

Kristiansandspakka er av ein litt annan karakter. Prosjekta er større, og ein finn òg at grenseflatene mellom prosjekta er større enn for Haugalandspakka. Det er vel eigentleg dei to hovudårsakene til at ein har vurdert pakkene ulikt – og slik sett har gitt dei ulik handtering.

Jan Sahl (KrF) [12:34:57]: Framdriften i utbyggingen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger og utbyggingen av fjernstyring mellom Mosjøen og Bodø er avhengig av at vi får godkjent det nye sikringsanlegget Merkur. Ved å lese proposisjonen er det vanskelig – siden dette er et nytt system – å få noen klarhet i om vi kan komme i en situasjon der Jernbaneverket konkluderer med at systemet ikke er godt nok, og at man må starte prosessen på nytt. Eller er det bare slik at man er underveis i en prosess som sannsynligvis ender med godkjenning?

Det ville være særdeles uheldig hvis vi ender opp med et system som ikke blir godkjent, og at prosjektene blir utsatt.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:35:54]: Merkur er, som representanten seier, eit nytt system og krev såleis godkjenning av Jernbanetilsynet. I og med at godkjenninga av Merkur i Noreg òg vil innebere godkjenning for andre land – slik er systemet innanfor EØS-området – er det klart at dette er eit krevjande og komplisert arbeid teknisk sett, men òg krevjande ved at ein tek på seg heile godkjenninga for eit større område.

Eg har ikkje fått signal om at ein ikkje får godkjent systemet. Det har teke tid, fordi det i dei tekniske prøverundane ein har hatt – kanskje er det best å seie det slik – har vore nokre komplikasjonar. Dei siste signala eg har fått, er likevel positive. I møte med Jernbaneverket om eit anna tema der òg dette vart omtala, fekk eg eit klart inntrykk av at det er på god veg mot ei godkjenning. Det er det som er målet – at det skal verte ein realitet.

Bård Hoksrud (FrP) [12:37:14]: Det høres nesten litt søtt og rørende ut når representanter sier at det er de lokale initiativene Regjeringen følger opp, og at Regjeringen tar ansvar. Jeg synes ikke det er å ta særlig ansvar når man pålegger bilistene å bruke nesten 2,5 milliarder kr for å få igjen 1,9 milliarder kr til vei. Utfordringen tilbake til statsråden er: Hadde det ikke vært bedre å se på andre løsninger for å unngå at man kaster bort mange penger ved måten man finansierer disse bompengeprojektene på – og heller sørge for full statlig finansiering? Eller man kan f.eks. gjøre det slik som man har gjort med Kvisvik-veien, hvor man nå altså forskutterer, og man får tilbakebetalt midlene etter at det har gått en tid, nettopp for å få ned en del av de kostnadene som man ser er helt urimelige, og som gjør at man bruker en masse penger som ikke går tilbake til det formålet man faktisk burde bruke pengene til, nemlig å bygge vei og sørge for å få bygd infrastruktur i dette landet.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:38:16]: Det er no eingong slik at det er lokale initiativ som ein følgjer opp når bompengeprojekt vert fremja. Det veit representanten Hoksrud, og det veit statsråden og alle andre.

Førre veke var eg i Leipzig på ein stor verdskongress om transport og klima, og som einaste statsråd av 54 vart eg invitert til å sitje i eit panel med leiarar frå verdas bilprodusentar, flyprodusentar, produsentar av energi og olje. Det var interessant. Årsaka til at eg vart invitert, var at Noreg har eit system, og har hatt det lenge, med bompengar som resten av Europa og faktisk resten av verda ser til og synest er sær veltukka, i ein kombinasjon av å få bygt ut samtidig som ein har – noko ein verda over, ikkje berre i Europa, leiter etter – eit system for å kunne gjere det på ein kosteffektiv måte som ikkje set resten av økonomien i fare. Så det systemet som Framstegspartiet er så imot her, kikar ein faktisk veldig positivt på frå andre delar av verda rundt oss.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 3478)

Sak nr. 2 [12:39:37]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk (Innst. S. nr. 244 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:80 (2007-2008))

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

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil 5 replikker etter innlegg 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.

Borghild Tenden (V) [12:40:32] (ordfører for saken): Denne saken dreier seg om et representantforslag fra Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk.

Flertallet i komiteen viser til brevet fra Samferdselsdepartementet ved statsråden, hvor det går fram at det er en rekke gebyrer og avgifter som belaster sjøtransporten, og at disse påvirker transportsektoren som helhet. Flertallet er opptatt av økt trafikkisikkerhet og av å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren, og mener at mer gods bør fraktes sjøveien og med jernbane. Flertallet imøteser en helhetlig gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innenfor sjøtransporten, og at dette ses i sammenheng med statsbudsjettet for 2009 og rulleringen av Nasjonal transportplan 2010–2019 og målet om å få mer gods over på sjø og bane.

Flertallet viser også til behandlingen av St.meld. nr. 34 for 2006-2007 Norsk klimapolitikk og stortingsflertallets merknader i Innst. S. nr. 145 for 2007-2008, om at klimamålet er viktig i arbeidet med Nasjonal transportplan, og at styrkingen av jernbanen skal fortsette, spesielt i befolkningstette områder og på strekninger med mye godstransport, og ber Regjeringen følge dette opp i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan.

Flertallet har videre merket seg at det i svarbrevet fra statsråden går fram at den varslede strategien for norsk luftfart vil bli offentlig tilgjengelig, og at den særlig vil fungere som et innspill til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019. Strategien vil også kunne gi innspill til neste eiermelding om Avinor.

Innspillene fra transportetatene og Avinor AS til NTP har vært på høring i en rekke instanser, bl.a. fylkeskommuner, byområder og bruker- og interesseorganisasjoner. Hensikten med NTP er å legge fram en helhetlig og samlet drøfting av de ulike sidene ved transportpolitikken, herunder avveininger knyttet til satsingen på investeringer og drift og vedlikehold, slik at man på en best mulig måte kan oppfylle de transportpolitiske målsettingene. Oppfølgingen av NTP skjer over de årlige budsjetter og særskilte framlegg til Stortinget.

Representantene fra Fremskrittspartiet, som representerer mindretallet i denne innstillingen, vil helt sikkert selv redegjøre for bakgrunnen for dette representantforslaget og ta opp de syv forslagene sine i innstillingen.

Avslutningsvis vil jeg ta opp forslaget fra Venstre. Bakgrunnen for dette forslaget er et ønske om at nåværende regjering på lik linje med Bondevik II-regjeringen legger

fram en stortingsmelding med fokusering på bedre kollektivtransport. Bondevik II-regjeringen la fram en stortingsmelding om bedre kollektivtransport i 2001–2002, der mange langsiktige og gode ideer ble lansert. I kjølvannet av klimaforliket på Stortinget og de miljøutfordringene vi står overfor, er jeg skuffet over at ikke flere ser behovet for en oppfølging av forrige kollektivmelding, som for øvrig var den første i sitt slag. Når jeg ser på innstillingen fra den gang, Innst. S. nr. 228 for 2001–2002, var det 14 forslag fra de rød-grønne. Det må da bety at dette var en viktig melding, som ble tatt på alvor, så hvorfor man ikke følger opp selv når man har muligheten, skjønner jeg ikke. Ivrigst som forslagsstillere var SV, og jeg vil anbefale representanten fra SV et tilbakeblikk på forslagene fra den gang.

Med dette tar jeg opp forslag nr. 8, fra Venstre. Der som dette forslaget mot formodning blir nedstemt, støtter Venstre subsidiært forslag nr. 5, fra Fremskrittspartiet.

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

Torstein Rudihagen (A) [12:44:45]: Saksordføreren har gjort greie for fleirtalsmerknadene og innstillinga, som Arbeidarpartiet er med på.

Eg har lyst til å rette fokus mot det at Framstegspartiet i løpet av våren har fremma ei rekkje representantforslag. Det er antakeleg bortimot ein rå taktikk for å få fram eigen politikk, men òg lite grann for å erte posisjonens representantar rundt omkring i det ganske land og kanskje stille mange av posisjonens representantar i forlegenheit. For Framstegspartiet veit så inderleg vel at iallfall Arbeidarpartiets posisjonsrepresentantar ikkje kan vere med på enkeltvedtak her i Stortinget og løyve milliardbeløp til vegprosjekt rundt omkring, utan å sjå det i samanheng med dei årlege budsjetta og med Nasjonal transportplan. Men det blir brukt rått mot oss at dette har Framstegspartiet foreslått, og vi har da stemt imot.

For å illustrere dette: Det var ein stor aksjon no på laurdag der ei dame gjekk i bresjen for å få ein betre E6 gjennom Gudbrandsdalen. Det var konferanse på fredag, og ein stod faktisk på stand frå Lillehammer i sør til Lom i nord. Eg køyrde mellom dei for å prøve å bakke dei opp. Sjølv sagt blei dei stilte til ansvar, og da dei skulle prøve å forklare dei som kom, at det ikkje gjekk an nesten over natta å byggje ut hovudvegen gjennom Gudbrandsdalen, at ein måtte sjå det i samanheng med budsjetta, Nasjonal transportplan osv., var det kul umogleg. Så blei det vist til Framstegspartiet: Dei har jo foreslått at vegen skal byggjast ut, men det har de stemt mot, så nei, de er ikkje truverdige! Det er altså ein rå taktikk frå Framstegspartiet, som veit så inderleg vel korleis dei kan møte oss ved å takle slike ting på ein ansvarleg måte.

Men så har eg lese merknadene til Framstegspartiet. Det er jammen mykje interessant lesing. No viser dei faktisk til klimadebatten og konsekvensane for transportsektoren av ein klimabasert miljøpolitikk. Ein klimatrussel som Framstegspartiet i stor grad har argumentert mot, finn dei no oppomtunt å bruke for å endre skattar og avgifter

ved kjøp og bruk av køyretøy. Ligg det her ei innrømming av at klimatrusselen er reell, at transportsektoren står for 32 pst. av utsleppa og landtransporten ein tredel av det? Er dette på ein måte litt lurt å bruke for rett og slett å få ned avgiftene på bilar? Er det den tanken som ligg bak her, eller er det ei reell innrømming av at klima og utslepp er ei utfordring?

Framstegspartiet skriv at luftfarten er «under angrep fra den klimabaserte miljøpolitikken» – under angrep frå den klimabaserte klimapolitikken! Så foreslår dei – det har iallfall Per Sandberg gjort i media – å leggje ned ei rekkje av flyplassane rundt omkring i landet. Dei skal erstattast med vegutbygging og biltrafikk. Har Framstegspartiet rekna på om det gir nokon stor miljøeffekt? Eller er det andre grunnar som ligg bak?

Så ser eg òg at Framstegspartiet er oppteke av veldig mykje som er bra, f.eks. knutepunkt. Dei er faktisk no opptekne av å gjere jernbanen til eit moderne kollektivtilbod. Dei skriv om viktigheita av veg og bane rundt Oslo, «der effektive, sikre og miljøvennlige transportløsningar gir åpenbar positiv effekt også for det nasjonale transport-systemet». Framstegspartiet kutta i 2006 så mykje på jernbane at NSB sa at dei måtte leggje ned alle lokaltoga i og rundt Oslo. No har dei altså snudd rundt, for det er klart at det no er større merksemd blant folk på å satse på kollektivtrafikk og jernbane, og da har dei kome etter. Da seier eg: Kjempefint! Velkomen etter! Framstegspartiet har ofte sagt til oss at dei har vore pådrivarar på mange område, og så har vi i dei andre partia kome diltande etter. No er det veldig hyggeleg å sjå at Framstegspartiet kjem etter.

Eg er òg einig i mykje av det som står her, bl.a. å fokusere på effektiv finansiering av utbygginga. For all del, det er vi ute etter alle saman, anten ein kallar det prosjektfinansiering, OPS eller kva det måtte vere. Det er mange måtar å gjere det på. Etatane foreslår i framlegget til Nasjonal transportplan at når eit prosjekt blir teke opp til løyving her i Stortinget, skal ein løyve det beløpet som skal til for å gjennomføre prosjektet på ein rask og effektiv måte. Eg har inga prinsipiell motførestelling mot OPS. Men i eit land som Noreg, som har nok kapital og ein stat som kan låne inn pengar billigare enn ein privat entreprenør, ser eg ikkje behovet for at vi er nøydde til å organisere det på den måten. Her er det klart store utfordringar. Ein ser at dei tre OPS-prosjekta bind framtidige statsbudsjett med ca. 600 mill. kr i 20 år framover. Det er ikkje berre å knipse i fingrane for å løyse dette.

Det som skil Framstegspartiet frå alle oss andre, er at dei har pengar til alt mellom himmel og jord. Det er våre pengar. Per Sandberg stod her og sa politikarane i dei andre partia ikkje er modige nok! For all del, er det modig å seie ja til alle gode formål som folk ønskjer? Det skal mykje meir mot til å vise ansvar og seie nei til enkelte ting.

Mitt siste spørsmål er: Korleis i alle dagar skal dei greie å gjere dette når dei skal samarbeide med Høgre, som faktisk meiner at vi har eit for ekspansivt budsjett? Dei vil gjerne stramme inn. Det hjelper ikkje å vise til at det er avsett pengar til eit vegfond. Det er akkurat som om pengane er i norsk økonomi, som ein løyver over statsbudsjettet.

Arne Sortevik (FrP) [12:50:31]: Det var med interesse jeg lyttet til innlegget fra en ganske angstbitersk representant fra Arbeiderpartiet, som på velkjent måte forsøkte å lage et skremmebilde av Fremskrittspartiets samferdselspolitikk, selv om representanten Rudihagen tok seg litt inn igjen på slutten og gikk inn for en relativt positiv landing til ham å være. Han er jo en representant for et parti og en regjering som gjerne vil, men som ikke får det til.

Norge trenger et samferdselsløft. Norsk infrastruktur utvikler seg omvendt proporsjonalt med oljeformuens vekst: Nasjonen blir stadig rikere, og infrastrukturen – særlig veinettet – blir stadig dårligere.

Det er ikke bare et paradoks at Norge politisk ikke klarer å koble effektiv, sikker og miljøvennlig infrastruktur til stadig større rikdom. Det er også bedrøvelig dårlig samfunnsøkonomi når veikapitalen forfaller, når antall drep- te og skadde i trafikken øker, og når dårlig infrastruktur medfører høye driftskostnader, høyt energiforbruk og – ja, representanten Rudihagen – høye utslipp av klimagasser.

Fremskrittspartiet mener det er nødvendig med et samferdselsløft, og at det er fullt mulig. Fremskrittspartiet mener det er fullt mulig å bygge effektiv, sikker og miljøvennlig infrastruktur på ca. 20 år – uten å finansiere det med bompenger, med referanse til forrige sak. Fremskrittspartiet mener modernisering av infrastrukturen og utvikling av et moderne sammenhengende transportnett krever modernisert samferdselspolitikk.

I det forslaget vi behandler i dag, foreslår Fremskrittspartiet tiltak for nettopp å fornye og modernisere samferdselspolitikken. Alle øvrige partier, og statsråden i tillegg, henviser alt, absolutt alt, til rullering av Nasjonal transportplan 2010–2019 – synd, men ikke overraskende. Spesielt når det gjelder regjeringspartiene, er det ikke overraskende at alt som smaker av fornyelse, møtes med skepsis og avvísning.

Fremskrittspartiet har lenge pekt på behovet for å se på bruken av de nasjonale transportplaner på nytt. Begrepet «nasjonal 10-årsplan» gir jo uvilkårlig tankekobling til østeuropeiske regimer som for lengst har fått avløsning. Faren med store planverk er mange. Ikke minst er faren at den politiske prosessen under sluttbehandlingen har hovedfokus på penger til prosjekter. Viktige strategiområder kan lett bli oversett, og viktige koordineringstiltak kan lett bli uteglemt.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen:

Forslag nr. 1: Vi vil gjerne ha en egen sak om gebyrer og avgifter innenfor sjøtransport. Det mener vi er viktig i den strategien som går på å overføre gods fra vei til sjø.

Forslag nr. 2: Vi ber Regjeringen legge frem egen sak om skatter og avgifter i transportsektoren.

Forslag nr. 3: Fremskrittspartiet ber Regjeringen legge frem egen sak om strategi for norsk luftfart. Vi har registrert svaret, at det nå uarbeides et strategidokument. Vi finner det naturlig at dette gis i form av en stortingsmelding som kommer til Stortinget som egen sak.

Forslag nr. 4: Vi ber om en egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.

Forslag nr. 5: Vi vil ha en egen sak om utvikling

av fremtidige kollektivløsninger i de største byene. Det er iallfall interessant – og det er også positivt – å registrere at Venstre i det minste subsidiært er enig med Fremskrittspartiet på dette feltet.

Forslag nr. 6: Vi ber om å få en sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.

Forslag nr. 7: Vi ber om en egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.

Ingen av disse syv forslagene har et konkret beløp knyttet til seg – med adresse til foregående taler. Ingen av disse forslagene har konkrete beløp – dette er strukturforslag, dette er forslag for å få avklart, klargjort og fastlagt strategi på viktige områder som vi skal bygge en fremtidig samferdselspolitikk på. Vi har andre forslag som knytter seg spesifikt til bevilgning, men ikke i denne saken, så også der bommet foregående taler.

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

Øyvind Halleraker (H) [12:56:02]: Høyre støtter flertallets syn i denne saken og mener at det nå, på terskelen til arbeidet med NTP, hvor nettopp helhetlig samferdselspolitikk står sentralt, er unaturlig å ta fatt på en så omfattende sak som fremmes i dette representantforslaget. Skulle Fremskrittspartiet eksempelvis fått flertall for alle disse forslagene, ville jo departementet vært fullt sysselsatt med disse omfattende bestillingene, og ikke med NTP-arbeidet.

Med all respekt, også for Fremskrittspartiets rike flora av Dokument nr. 8-forslag og bestillinger til departementet for tiden, viser dette med all tydelighet at de ikke har hatt styringsansvar i departementet selv. Men dette kan endre seg, og da vil nok realiteten fortone seg noe annerledes, som vi også har sett fra andre debutanter i dagens regjering – rettelse: *debutant*, president!

Forslaget fra Venstre, som ikke er så ulikt forslag nr. 5 fra Fremskrittspartiet, om kollektivmelding, vil jeg få kommentere. Høyre syns kollektivmeldingen til Bondevik II var svært bra. Nå syns vi det er oppfølging som er viktig. Jeg tror ikke vi trenger en ny kollektivmelding nå, men snarere stimulanse til at byområdene får utviklet en kollektivtransport som passer for det enkelte byområde. Derfor kan ikke vi støtte noen av de to forslagene.

Jan Sahl (KrF) [12:58:18]: I representantforslaget tas det opp en rekke saker innen transportsektoren. Vi i Kristelig Folkeparti er enig i at det trengs et løft for samferdselen i Norge. Sektoren lider under manglende ressurser og uforutsigbare rammevilkår. Resultatet er dårlige veier, sviktende kollektivtilbud og påbegynte utbygginger som ikke blir fullført. Det går ut over både næringsliv og enkeltmennesker. Kristelig Folkeparti tar dette på alvor. Det er nødvendig å øke bevilgningsnivået, og vi må se på den totale organiseringen og om systemet fungerer optimalt ut fra hensynet til langsiktighet og rasjonell utnyttelse av ressursene.

Når det gjelder forslag nr. 3, er Kristelig Folkeparti enig med forslagsstillerne. Vi har tidligere påpekt dette og bedt

om en egen sak til Stortinget hvor strategi for norsk luftfart skulle være tema. Soria Moria-erklæringen har bidratt til at det er lagt fullstendig lokk på debatten om norsk luftfart. Vi registrerer at det pågår ulike luftfartsdebatter lokalt, men Regjeringens vegring for å bringe disse fram i lyset er påtakelig. Avinor har bedt om å få orientere komiteen om den vanskelige situasjonen selskapet er oppe i, noe som ytterligere viser hvor stort behovet er for en melding om norsk luftfart til Stortinget. Regjeringens vegring kan ikke skyldes noe annet enn så stor intern uenighet om luftfartspolitikken at den ikke tåler dagens lys. Men jeg kan love at vi vil komme sterkt tilbake til luftfartspolitikken i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan. Vi ser det ikke realistisk nå å sette departementet i gang med en slik melding. Derfor stemmer vi ikke for forslaget, selv om vi er enige.

Som jeg påpekte, er det flere positive elementer og enkeltforslag i dokumentet. Men det meste hører hjemme i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan. Moderniseringen av norsk samferdselspolitikk er viktig, men vi forholder oss til den pågående prosessen knyttet til Nasjonal transportplan. Vi vil derfor komme tilbake til våre forslag om hvordan norsk samferdselspolitikk kan moderniseres, i den forbindelse. Av samme grunn kan vi heller ikke være med på nå å sette departementet i gang med en ny kollektivmelding. Vi må bare legge til grunn det som Bondevik II-regjeringen la fram, og så får vi ta debatten i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:01:25]: I Dokument nr. 8:80 gjer representantane Sortevik, Sandberg og Hoksrud framlegg om at Regjeringa i løpet av 2008 skal leggje fram eigne saker om store delar av transportpolitikken uavhengig av – og i forkant av – Regjeringa sitt framlegg av stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan, NTP, 2010–2019.

Noreg er ikkje det einaste landet som for å få ein føreseieleg transportpolitikk legg fram tiårsplanar eller andre langtidsplanar om samferdslepolitikken. Sverige legg fram sin tiårsplan i september, England arbeider med det same – eg har hatt møte med mine kollegaer i dei to landa nyleg – og eg veit at mange andre land i Europa og elles gjer det same. Det handlar om at planlegging tek tid, det handlar om at me skal vareta heile landet og sjå prioriteringane for heile landet samla, og ikkje gjere som Framstegspartiet, som med sin fråverande respekt for lokaldemokrati og ved å ynskje det regionalpolitiske demokratiet vekk vil lyfte fram det dei herfrå, med Oslo-auge, ser på som dei viktigaste prosjekta å få realisert, uavhengig av samanhengar dei prosjekta står i i forhold til både regional vekst og lokal utvikling, og ikkje minst lokale vedtak, som Regjeringa er oppteken av å følgje opp.

Som både dei tre representantane frå Framstegspartiet og resten av komiteen er vel kjende med, arbeider Regjeringa no med stortingsmeldinga om NTP. Dette er eit omfattande arbeid, som gjeld alle delar av transportpolitikken. Det har vore gjennomført ei brei høyring knytt til grunnlagsmaterialet frå transportetatane og Avinor AS, der nær 200 uttalar er komne inn frå heile landet. Eg legg saman

med fiskeri- og kystministeren opp til at stortingsmeldinga skal verte lagd fram mot slutten av 2008.

Dei tema som vert reiste i representantforslaget, høyrer etter mi meining naturleg heime i ei heilskapleg og samla drøfting i Nasjonal transportplan – ikkje stykkevis og delt som hastesaker utover hausten. Eg er svært glad for at eit breitt fleirtal i komiteen støttar opp om dette.

På grunnlag av Nasjonal transportplan og Stortinget si handsaming av meldinga vil konkrete saker verte lagde fram for Stortinget til avgjerd gjennom dei årlege budsjetta eller på annan høveleg måte. Denne regjeringa vil fremje ein nasjonal transportplan som er realistisk, og som me vil følgje opp, både gjennom framlegg til løyvingar og på andre måtar, som me gjer med inneverande Nasjonal transportplan, som fyrste regjering.

Eg vil på denne bakgrunnen heller ikkje no gå inn i ein diskusjon om dei enkelte framlegga som vert gjorde av mindretalet, men syner til opplysningane som er gitt i brev til komiteen 18. april, og som ligg som vedlegg til innstillinga.

Til Jan Sahl sitt utfall om luftfartspolitikken og den påståtte ueinigheita om denne i Regjeringa vil eg berre kort seie at det kjem ein strategi for norsk luftfart som vert lagd fram frå Samferdsledepartementet på vegner av Regjeringa før sommaren.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [13:04:48]: Av en statsråd som karakteriserer bruk av lokal folkeavstemning som ødeleggende for demokratiet, er det ganske sterkt å bli beskyldt for å ha en fraværende respekt for nettopp lokaldemokratiet.

Jeg merket meg avslutningen på statsrådets brev, som ligger ved innstillingen, der det heter at «alle temaområder som er tatt opp i forslaget er viktige for den framtidige transportpolitikken». Det er vel slik at de temaene som tas opp i disse syv forslagene, er under behandling i forbindelse med Nasjonal transportplan. Det er altså ikke snakk om en dobbeltbehandling, vil jeg tro. Men det som skiller statsrådets og de øvrige partienes løsning fra Fremskrittspartiets løsning, er at vi tar ut syv overmåte viktige områder i egne saker – som allikevel underlegges utredning og grundige bearbejdelser fra departementet og underliggende fagetater – og behandler dem med særlig grundig lys i Stortinget, som et nasjonalt verktøy for å feste selve den store nasjonale transportplanen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:06:02]: Ei av dei store utfordringane for å fremje gode transportårer er å sjå transportgreinene i samanheng. Det er å utvikle knutepunkt, det er å utvikle intermodalitet, det er å få meir transport frå veg over på jernbane og over på sjø. Blant anna derfor er det viktig at me har ein nasjonal transportplan som ser transportgreinene i samanheng, der me òg ser på korleis me kan binde transportgreinene saman for å få effektive transportnett både for personar og for gods i dette landet. Det er mange andre gode grunner òg til at me treng ein nasjonal transportplan. Det handlar ikkje minst om at

planlegging tek tid, og det å prioritere prosjekt i ein handlingsplan gjer at etatane kan gå inn og planleggje prosjekt i forvissing om at dei står i ein kø for å verte realiserte i tida som kjem. Så Nasjonal transportplan kan klart gjerast endå betre enn i dag, men iallfall er det eit instrument for å få fram gode og viktige prioriteringar.

Borghild Tenden (V) [13:07:13]: I innstillingen til stortingsmeldinga fra Bondevik II-regjeringen om bedre kollektivtransport ble det fremmet et forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder som følger:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2003 med forslag om å innføre skole- og studentrabatt på 50 pst. fra 1. januar 2003.»

Nå har denne regjeringen sittet i tre år, og jeg regner med at dette er like viktig når man sitter i regjering, som når man er utenfor regjering. Mitt spørsmål er: Hva er status for dette arbeidet etter tre år i regjering?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:07:56]: Skule- og studentrabatt er viktig. Det er òg viktig å få fram rabattar som kjem alle til gode, og det har denne regjeringa jobba med, både når det gjeld ferjer, og når det gjeld betre tilbod på tog, på buss og på andre kollektivgreiner. Det nemnde forslaget er òg eit forslag som Regjeringa vurderer i budsjettprosessen, men det kan eg ikkje seie noko ytterlegare om i dag. Men det er klart at det er like viktig no som då, og det er heile tida eit spørsmål som vert vurdert i budsjettsamanheng.

Jan Sahl (KrF) [13:08:42]: Vi i Kristelig Folkeparti vet at det kommer en strategiplan utarbeidet av flertallsregjeringen som et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan. Men Kristelig Folkeparti har ved flere anledninger og i flere debatter her etterlyst at vi trenger en debatt i Stortinget om norsk luftfarts framtid, ikke minst etter de formuleringene som ligger i Soria Moria-erklæringen.

Nå ser vi at det popper opp forslag rundt omkring. Det er snakk om en ny flyplass på Helgeland, det er snakk om utsettelse av sikringstiltakene rundt omkring på de regionale flyplassene, og som jeg sa: Avinor har henvendt seg til Stortinget for å få lov til å orientere om den vanskelige økonomiske situasjonen som de er oppe i. Da blir det ikke godt nok om det skal ligge en strategiplan fra Regjeringen som grunnlag for behandlingen av Nasjonal transportplan, som er en retningsgivende handlingsplan. Hvorfor kan vi ikke få muligheten til en debatt i Stortinget om norsk luftfart?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:09:51]: Stortinget står heilt fritt til når som helst – anten på grunnlag av interpellasjonar eller andre innspel – å reise ein debatt i Stortinget om norsk luftfart. Det kan ein sjølvsagt òg gjere i samband med budsjettet. Debatten om norsk luftfart vil elles kome som eit resultat av stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan, der sjølvsagt luftfarten er ein viktig del. På same måten som me slusar det som er på dagsorde-

nen i denne saka – mange forslag som isolert sett er greie og gode, men som alle høyrer heime i Nasjonal transportplan – slusar me òg den store luftfartsdiskusjonen inn i Nasjonal transportplan, der han høyrer heime.

Det er ingen tvil om at det er store utfordringar i luftfarten i Noreg – i eit land som er såpass tynt befolka, men som har befolkninga spreidd over store areal, seier det seg sjølv at det er utfordringar i å takle det på ein god måte. Men anledningane vil by seg.

Bård Hoksrud (FrP) [13:11:07]: Jeg registrerer nok en gang at statsråden ikke ønsker å svare på spørsmål rundt dette med lokaldemokrati – hva som er ordentlig lokaldemokrati. Jeg trodde faktisk at hvis folk selv fikk lov til å stemme i en folkeavstemning, var det ordentlig, direkte lokaldemokrati. Men jeg registrerer at statsråden ikke ønsker å svare på dette.

Poenget med forslaget fra Fremskrittspartiet er jo nettopp at vi ser at det er en del viktige forhold her som når man kommer til den hete debatten om NTP, kanskje ikke kommer opp og får den store og brede diskusjonen, fordi det er andre ting som blir viktig, nemlig fylkenes kamp for å få gjennomført de viktige samferdselsprosjektene de har, mens man her kunne fått en bredere diskusjon. Er ikke statsråden enig i at det ville vært fornuftig om man fikk en mye bredere diskusjon om en del av de viktige forholdene som ligger her, som man da også kunne dratt fram, uten hele tiden å ha den andre diskusjonen gående, på siden?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:12:07]: Punkt 1: Eg oppfattar ikkje at eg har fått noko spørsmål om lokaldemokratiet. Eg er veldig glad i det lokaldemokratiet me har i dag. Både Senterpartiet og Regjeringa er heldigvis av den oppfatninga at det skal me ha respekt for. Og dei diskusjonane me tek, vert tekne i samråd med lokaldemokratiet. Me lyttar veldig nøye til både det lokale og det regionale demokratiet, som begge gir vesentlege innspel til vår politikk.

Når det gjeld punkt 2, forslaget som er lagt på bordet og diskutert her i dag, ser eg ikkje eit einaste punkt her som ein ikkje kan diskutere i Nasjonal transportplan, i all den breidda ein måtte ynskje seg. Då har ein i tillegg 200 høyringssvar frå lokalt hald. Ein kan òg vende seg til alle kommunar, som igjen har gitt sine høyringar til fylka, der som ein vil gå endå lenger ned i det levande, vitale, flotte, fantastiske lokaldemokratiet me har i kommunane i Noreg.

Arne Sortevik (FrP) [13:13:20]: Helt til slutt: Når kommer det strategidokumentet som vi nå får vite at vi skal få lov å se, men ikke å diskutere?

Så har jeg lyst til å legge til en liten kommentar på veien, for det er ikke så lenge siden Stortinget behandlet stortingsmeldingen om Avinor. Der var også Fremskrittspartiet ute med moderniseringsforslag og fremtidsrettede forslag, bl.a. bad vi om å få utarbeidet en ny luftfartsplan, altså kort og godt et strategidokument for norsk luftfart. Da ble vi avvist av denne statsråden og av alle de andre partiene. Nå registrerer vi at i mellomtiden ble det gjennom hovedbudsjettet – hvis jeg husker riktig – for inne-

værende år varslet at det ble laget et strategidokument for norsk luftfart. Det er vi fornøyd med. Det er et halvt skritt i vår retning, så det er en god bevegelse. Når kommer det dokumentet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:14:21]: Sortevik har ein framifrå hugs. Eg er heilt sikker på at Sortevik hugsar tilbake til uroa i Avinor hausten 2005, like etter at denne statsråden var komen i stolen. I etterdønningane etter den uroa vart det vinteren 2005/2006 bestemt at me skulle lage eit strategidokument for norsk luftfart. At det har teke tid, har ulike årsaker, bl.a. at det òg har vore nye rundar med uro på anna hald i luftfarten. Men dokumentet kjem før sommaren, og eg meiner bestemt at eg har skrive om det same dokumentet i svaret til Stortinget datert 18. april 2008.

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

Bård Hoksrud (FrP) [13:15:23]: Jeg kunne ikke dy meg siden representanten Rudihagen tok ordet og startet en kanonade. Han forsøkte vel på mange måter å framstille det som om alt er så bra med denne rød-grønne regjeringen. Når han ikke klarer å snakke om egen politikk, må han bruke hele innlegget sitt på å rakke ned på andre fordi de tillater seg å fremme forslag i denne sal.

Denne komiteen har fått 104 saker til behandling siden vi startet denne stortingsperioden, 41 av dem er representantforslag. Jeg synes ikke det er veldig mange saker, når man tenker på at vi har holdt på i tre år. I tillegg vet vi at svært mange av sakene fra regjeringen er bompengesaker. Her kommer det et forslag om store grep og en modernisering av hele norsk samferdselssektor, med de utfordringene vi står overfor. Det vi opplever tilbake, er at det blir en diskusjon om økonomien i dette. I de forslagene som ligger her, er det ingenting som omhandler økonomi. Forslagene omhandler strukturelle grep og hvordan man skal gjøre det for å ha en moderne og framtidsrettet samferdselssektor i framtiden for å kunne møte de utfordringene vi vil komme til å stå overfor.

Etatens stamnettsutredning har også med klar tydelighet vist at samferdselsområdet står overfor store utfordringer, og at det over tid har bygd seg opp et enormt etterlep som det med dagens bevilgninger vil ta mange tiår å rette opp – hvis man ikke tar nye grep både i organisering og i finansiering. Det er derfor viktig å gå gjennom hele samferdselssektoren og se på hva vi kan gjøre annerledes for å møte de utfordringene norsk samferdsel vil stå overfor i framtiden. Det er derfor Fremskrittspartiet bl.a. har fremmet forslag om å omorganisere de forskjellige transportetatene i Norge. Vi ønsker statlige selskaper som kan oppta lån for å sikre raskere sammenhengende og kontinuerlig utbygging av ønskede jernbane- og veiprosjekter. Dette er dessverre avvist av Stortingets flertall.

I tillegg til en omorganisering av strukturene i etaten er det også andre viktige forhold som vil spille inn på den utviklingen vi nå ser, og som vi ønsker å ha framover.

Fremskrittspartiet vil peke på at det er viktig å foreta en full gjennomgang av alle gebyrer og avgifter innenfor alle transportformene, og vil spesielt peke på at sjøtransporten de siste årene har fått en kraftig økning i sine gebyrer og avgifter. Disse økningene er en del av de nye kravene og påleggene som kommer fra myndighetenes side. Alle kostnadene veltes over på sjøtransporten, og om ikke de andre transportformene har det på samme måten, vil det bidra til at målet om å flytte mer av godset over fra vei til sjø og bane ikke vil nås. Markedet skriker etter mer kapasitet for godstransport på bane og kjøll, men Regjeringen overkjører markedet med avgifter som hindrer at markedet selv velger den beste transportformen.

Fremskrittspartiet foreslår derfor at det legges fram et nytt forslag til gebyrer og avgifter for sjøtransporten, basert på reelle kostnader forbundet med transportformen. Alle Fremskrittspartiets forslag i saken vil også føre til at Norge vil stå langt bedre rustet til å møte framtidens behov innenfor samferdselsområdet, samtidig som de også vil være med på sørge for en kraftig modernisering av samferdselen i Norge.

Arne Sortevik (FrP) [13:18:42]: Tre kjappe ting – først til representanten Rudihagen, som nå kommer etter meg, som omtalte angivelig forslag fra representanten Per Sandberg om å legge ned flyplasser: Det han glemte å ta med, var at det var i forbindelse med et forslag til en stortilt investering i stamveinettet de neste 20 årene at Per Sandberg sa noe sånt som at når vi i løpet av 20 år har et moderne stamveinett på plass, kan vi se på strukturen innenfor luftfarten vår med litt andre øyne. Det er selvfølgelig ikke det samme som å si at vi i morgen skal gå ut og legge ned spesifikke og navngitte flyplasser. Det må i beste fall bero på en misforståelse.

Så til dette med dobbeltarbeid og at alt skal behandles i planen: Ja, vi er fra tidligere rulleringer vel kjent med at alt – absolutt alt – behandles i planen. Men faren er at de viktige strukturelle grepene, som jeg sa i mitt første innlegg, drukner i behandlingen knyttet til penger og prosjekter, der vi vet det er en tautrekking både mellom partier, regioner, landsdeler og ulike grupper. Vi mener da at vår løsning er bedre – å ta de strukturelle grepene ut i egne saker og behandle dem parallelt. De blir allikevel utredet av dem som kan dette, både i fagetatene og i departementene.

Til slutt: La meg få lov å nevne at vi ikke er helt alene i det synet at NTP kanskje er et utilstrekkelig redskap. Jeg kunne nevnt flere eksempler, men skal nøye meg med ett – også som en liten gest til Venstre, siden vi har dem med oss litt halvhjertet når det gjelder kollektivtransport og en egen plan for det. Jeg merket meg Transportforum nr. 5 med referanse til Transportøkonomisk institutts forskere, som sier at NTP er ufullstendig som nasjonal plan for kollektivtrafikken, og at problemstillinger som er sentrale, ikke blir omtalt i planen:

«NTP er et utilstrekkelig redskap for å nå de ambisiøse målene Norge har med kollektivtrafikken, konkluderer de.»

Vi kunne flytte det over til andre sektorer og andre områder – noen av dem har vi pekt på i forslagene – nem-

lig at NTP er et utilstrekkelig redskap for å nå de ambisiøse målene vi har for å få et robust transportnett i Norge, både for transport på vei, for transport via luftfarten, for transport med jernbane og også for transport på sjø.

Torstein Rudihagen (A) [13:21:54]: Eg merkar meg fyrst at det er rimeleg høgt under taket når det gjeld ord og uttrykk i denne salen, når Arne Sortevik kan skulde meg for å vere ein angstbitersk representant.

Til Bård Hoksrud – eg har gått til angrep på Framstegspartiets politikk, utan å prate om min eigen politikk: Framstegspartiet fremjer det eine representantforslaget etter det andre, og da må dei tåle at det nettopp er deira politikk som blir diskutert. Det er vel derfor de legg fram desse forslaga og synleggjer politikken dykkar. Da må de tåle at vi kommenterer det som Framstegspartiet føreslår. Det var det eg gjorde i mitt innlegg, samtidig som eg uttrykte at her er det ein interessant og god bevegelse i politikken til Framstegspartiet. Når dei no begynner å prate om miljøpolitikk, auka satsing på kollektivtiltak og ikkje minst på jernbane, seier eg velkomen etter. Det er veldig bra for norsk transport dess fleire det er som står saman om ei slik retning i politikken.

Så til Arne Sortevik, når det gjeld nedlegging av flyplassar: Mistydinga må Sortevik sjølv ha, for det eg gjorde, når Framstegspartiet foreslår å leggje ned så mange flyplassar og vil erstatte det med vegutbygging, var å spørje kva betydning det har for miljøet. Har Framstegspartiet gjort nokon miljøkonsekvensanalyse av å byggje ut så mange vegar og få biltrafikk i staden for flytransport i regionane i Noreg?

Det blei stilt spørsmål om økonomi. Ja, så klart det blir spørsmål om økonomi. Der skil Framstegspartiet seg frå alle andre. Dei har altså ikkje politisk mot til å sjå ting i ein heilskap, til å tore å seie: Nei, dette kan vi ikkje gjere, for det set landets økonomi over styr. Når dei da eventuelt skal samarbeide med Høgre i neste periode, må det bli ei gedigen utfordring, i og med at Høgre ønskjer å stramme inn budsjettet, mens Framstegspartiet heile tida har vist til eit fond på 300 milliardar kr, og at avkastinga frå det fondet skal brukast. Om ein seier 4 pst. avkasting, blir det 12 milliardar kr i året. Det skal altså finansiere all vegutbygging og ta vekk alle bomvegar i landet. I tillegg skal det satsast på jernbane, kollektivtransport osv.

Har Framstegspartiet i det heile tatt rekna på og analysert kva alle dei forslaga dei fremmar, kostar, og konsekvensane av det for norsk økonomi? Det handlar all denne politikken om.

Bård Hoksrud (FrP) [13:25:04]: Tanken var vel kanskje at vi skulle få en diskusjon om norsk luftfart og luftfartspolitikken, og få en sak tilbake til Stortinget. Når representanten Rudihagen i sitt første innlegg, og for så vidt også nå i oppfølgingen i sitt andre innlegg, er veldig opptatt av Fremskrittspartiets politikk på dette området, har jeg lyst å utfordre regjeringspartiene. Jeg registrerer jo at representanter fra regjeringspartiene er svært opptatt av å synliggjøre at de skal redusere flytrafikken i Norge, enten man ønsker å

bygge høyhastighetstog eller andre ting for å redusere den.

Når vi vet at de aller fleste flyplassene i Norge allerede i dag lever på krysssubsideringssystemet, hvor Gardermoen er den store bidragsyteren, som sørger for at man har luftfart i store deler av landet nettopp på grunn av krysssubsideringen, er jo egentlig det store spørsmålet hvordan det går med Regjeringens politikk hvis man skulle få flertall for den politikken de sier at de ønsker. Konsekvensen vil jo være at mange av flyplassene vil bli lagt ned, med mindre man er villig til å bruke flerfoldig hundre millioner kroner i årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Når vi ser hvor liten viljen er nå, når 1 mill. kr til vei og 1 mill. kr til jernbane er historiske løft, med de utfordringer man har der, er jeg ikke sikker på om ønsket og viljen nødvendigvis er like stor når man kommer så langt.

Men det er viktig å ha med seg at det Per Sandberg faktisk sa, var at vi ønsker å bygge ut et skikkelig stamveinett som gjør at behovet for å ha alle flyplassene kanskje ikke er der. Det er da vi skal se på strukturen og hvordan flyplassstrukturen i Norge skal være. Når vi har fått bygd ut et skikkelig godt stamveinett, får man se på hvilken struktur man skal ha.

Mange partier, for så vidt alle partiene med unntak av Fremskrittspartiet, er opptatt av at man skal redusere flytrafikken. Høyre er opptatt av å bygge høyhastighetstog for å redusere flytrafikken mellom Oslo og Bergen, som er noe av det som virkelig finansierer flytrafikk i andre deler av Norge. Da synes jeg faktisk, med respekt å melde, man må være redelig i de diskusjoner man har her om hvem som gjør hva, og konsekvensene av den politikken man ønsker å føre – spesielt fra regjeringens partiene, som er svært opptatt av at man skal redusere CO₂-utslipp fra flytrafikken, og at man skal redusere antall passasjerer på fly. Det betyr at enten blir prisen mye, mye høyere for dem som fortsatt skal kjøre, eller så er konsekvensen sannsynligvis – når det ikke finnes flere kunder – at det blir færre flyplasser.

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

Arne Sortevik (FrP) [13:27:42]: Veldig kort til representanten Rudihagen, som er bekymret for den økonomiske sammenhengen i Fremskrittspartiets politikk: Fondet har representanten fått med seg, det er helt riktig 300 milliarder kr og en årlig avkastning. Det representanten kanskje glemte, var at vi også vil ha en ordning med statlige lån, som også brukes i andre land. De årlige budsjettene skal vi fortsatt ha. De skal betjene drift og vedlikehold, og de skal også dekke tilbakebetalingen av de statlige lånene. Så det er en helhetlig sammenheng i det økonomiske fundamentet for en moderne samferdselspolitikk, der penger investeres i infrastruktur. På lang sikt varer gode veier i 50 år, men vi driver altså og behandler årlige investeringsmidler til veibygging i Norge i kamp med en rekke årlige utgifter. Da taper ofte det langsiktige for det kortsiktige. Derfor må vi behandle investeringer i infrastruktur på en helt annen måte enn å se på det som en utgift.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:28:58]: Eg bad om ordet fordi representanten Sahl gjorde eit forholdsvis stort nummer av at Avinor ynskjer å kome til Stortinget for å fortelje om dei store problema selskapet visstnok skal ha økonomisk. Faktum i den saka er at Avinor kom til departementet og bad om å få gi ei generell orientering til komiteen. Det har dei gjort før, eg hugsar at eg var med komiteen og fekk ei orientering – saman med representanten Sahl – då eg var vararepresentant for Jorunn Ringstad tidlegare, då Flesland var direktør. Departementet sa sjølvsaugt ja til ei slik orientering. Me synest det er viktig at komiteen er godt orientert, det er viktig at selskapa kan kome hit, eventuelt invitere komiteen til seg. Så vidt eg veit har ikkje komiteen hatt tid til det enno. Men det er sjølvsaugt ei sak som ikkje eg legg meg opp i, komiteen brukar jo tida som dei ynskjer.

At det er utfordringar knytte til luftfarten, sa eg òg i stad. Det er klart at det er det, men eg synest nok Framstegspartiet snur saka ganske betydeleg på hovudet, som dei har for vane å gjere med mange saker. Det er klart at det som leiaren i komiteen og nestleieren i Framstegspartiet har lagt fram forslag om, kan høyrast forlokkande ut. Men dersom eg budde i Finnmark, ville eg ha vore ganske betenkt med tanke på å misse flyplassen min til fordel for ein betra stamveg, for når det gjeld store delar av Noreg, vil eg nesten kalle det regionale nettet kollektivtransport, og det er ikkje eit alternativ for mange innbyggjarar. Dersom ein skal kunne kome seg til og frå regionsenter eller hovudstaden på dagsmøte, er det fly som er alternativet. Det er inga motsetjing mellom det og å ta noko av den veksten me ser i luftfarten, over på jernbana. Det er eit uttrykt mål frå denne regjeringa at me skal gjere det. Flyplassane har gått godt i mange år, men me har dei seinare åra hatt ein formidabel vekst innan luftfarten – mest på utland, men òg på innland. Og for dei av oss – og det gjeld jo heile Stortinget med unntak av Framstegspartiet – som ynskjer å få gjort noko med dei klimaendringane me ser, og som me òg ser får store kostnadsmessige konsekvensar ikkje minst for samferdslenettet vårt, er sjølvsaugt det å finne alternativ til flytransporten viktig. Men det er òg viktig at flytransporten sjølv finn ny teknologi, nye måtar å verte meir miljøvenleg på. Eg synest det som våre selskap og Avinor no gjer gjennom å utvikle grøne landingar, gjennom å sjå på nye typar drivstoff, og ikkje minst det eg høyrde om på den nemnde verds-kongressen som eg var på, at selskapa no kjøper inn nye fly med motorar som brukar mindre energi, er strålende.

G u n n O l s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Øyvind Halleraker (H) [13:32:22]: Jeg trodde ikke jeg skulle bidra til å forlenge debatten i denne saken, men det dukket opp et helt nytt element i debatten som må kommenteres. Representanten Sortevik fra Fremskrittspartiet kjører vanligvis en ganske betydelig kanonade mot brukerfinansierte løsninger, altså det vi mer populært kaller bompengefinansiering. I dag får vi så høre at istedenfor de lån som bompengeselskapene tar opp, skal staten ta opp lån. Ja, hvem skal låne av staten?

Jeg må også få spørre Sortevik om han har satt seg inn i det eneste prosjektet i Norge hvor nettopp staten bidrar med lån. Vi har bare ett prosjekt hvor staten gir lån, og det er Svinesundforbindelsen. Så vidt jeg kjenner saken, er det til betingelser som er langt dårligere enn for mange andre bompengeprosjekter i Norge, fordi lokale kommuner, fylkeskommuner og andre yter garantier som gjør at man kan låne i finansinstitusjoner som «funder seg» annerledes og kanskje like gunstig som staten. I alle fall har staten i Svinesundsprosjektet vist både med finansieringsbetingelsene og med styrehonorarene, som har vært debattert i denne saken tidligere, at det ikke nødvendigvis er slik at dersom staten, som Fremskrittspartiet absolutt vil benytte i alle sammenhenger, løser disse oppgavene, blir det så meget bedre.

Jeg vet at Sortevik ikke har taletid igjen, så vi får sikkert sjanse til å debattere denne saken siden.

Bård Hoksrud (FrP) [13:34:39]: Med 1 minutt taletid og de to utfordringene man fikk nå, er det ikke så veldig lett å klare det.

Men når statsråden på talerstolen her hevder at Fremskrittspartiet ønsker å legge ned flyplasser i Finnmark, vil jeg gjerne at statsråden dokumenterer hvor det står i den artikkelen at Per Sandberg har svart at man skal legge ned flyplasser i Finnmark.

Man bør være veldig forsiktig med å komme med slike påstander hvis man ikke kan dokumentere at det faktisk står der, for det gjør det ikke. Fremskrittspartiet har ikke foreslått å legge ned noen flyplasser i Finnmark. Jeg håper at statsråden vil se nøye på alt det som stod der, for hele poenget er at først skal man bygge et ordentlig stamveinnett, og så i etterkant skal man vurdere hvilke strukturer vi skal ha om 20–25 år, når vi har bygd ut dette stamveinettet skikkelig.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:35:48]: Eg vil ikkje verte teken til inntekt for at eg ikkje kan lese. Det er mogleg at eg har lese ein annan artikkel enn den Hoksrud viste til.

For meg er det ikkje noko poeng om det gjeld Finnmark, Helgeland eller Sogn og Fjordane, og i Sogn og Fjordane skulle vel tre av fire flyplassar leggjast ned. Det er det eg har lese. Men det er mogleg at me her har lese ulike innlegg.

Det er likevel slik at når eg i dag køyrer til Oslo, er det 300 km, og eg bur heilt inst i Sognefjorden. Dersom eg hadde budd i Florø eller i Måløy, kan ein leggje til ganske mange mil. Då er det ikkje så enkelt å kome seg til og frå, i alle fall på dagsmøte. Då er det faktisk fly som er den einaste reisemåten, sjølv om vegen hadde vorte betre enn det han er mellom aust og vest i dag.

Poenget mitt er ikkje om det er i Finnmark eller i eit anna fylke, poenget mitt er at dersom eg hadde budd i eit distrikt der det er så store avstandar som det er i delar av Noreg, der det finst korkje jernbane eller anna alternativ til flyplassen og vegen, ville eg ha vore betenkt over det Framstegspartiet legg opp til. Men dersom ein legg det saman med andre, tidlegare utsegner som eg har i mitt arkiv, om

kvar ein ynskjer å byggje ut vegar, ville eg ha vore endå meir betenkt, for då ville ein nok sannsynlegvis ha starta utbygginga der det er mest folk, for der er det mest kostnadseffektivt å byggje ut. Det er ikkje der dei små, regionale flyplassane ligg. Dei ligg der det kanskje ikkje er så mykje folk, men der det er stor verdiskaping, der det er viktig for dei næringsdrivande som er der, å kome seg raskt til og frå, ikkje minst til og frå utlandet, til sine marknader for å gjere gode forretningar.

Så eg ville tenkt meg nøye om når det gjeld den typen signal, dersom eg var busett, som eg er, i eit distrikt der ein har ein slik flyplass, for alternativet er dessverre ikkje godt nok.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 3479)

Sak nr. 3 [13:37:50]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning. (Innst. S. nr. 245 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:82 (2007-2008))

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

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

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.

Beate Heieren Hundhammer (H) [13:38:57] (ordfører for saken): Det å avstå eget hjem og egen eiendom for at nødvendige samferdselsprosjekter skal kunne gjennomføres, er en stor belastning. Ofte vil det være vanskelig å akseptere og forstå hvorfor akkurat ens egen eiendom er nødvendig å ofre for å møte samfunnets behov for nye samferdselsløsninger.

Som om ikke belastningen ved å miste sitt eget hjem er stor nok, bidrar myndighetenes praksis ved båndlegging og innløsning av boliger ofte til en umenneskelig belastning for dem som rammes. I årevis kan familier oppleve at eiendommene deres blir båndlagt uten én krone i kompensasjon, samtidig som eiendommene raser i verdi og i praksis blir uselgelige.

Derfor er forslaget i Dokument nr. 8:82, fremmet av representantene Sandberg, Sortevik og Hoksrud, om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning, ikke noe urimelig forslag. Tvert imot burde det være en selvfølge at offentlige myndigheter snarest sørger for at grunn-

eiere og familier slipper å leve i årevis i stor usikkerhet om hva som skjer med deres eiendom.

Så uttrykker også en enstemmig komite i innstillingen at det å la eiere og beboere leve i det uvisse i mange år når det gjelder innløsningstidspunkt for båndlagte eiendommer, er å legge en urimelig tung byrde på enkeltpersoner for oppgaver som er statens ansvar og i samfunnets interesse.

Det er veldig synd at ikke også en samlet komite kan stå bak selve forslaget, hvor man «ber Regjeringen snarest fremme forslag om retningslinjer for båndlegging og innløsning av boligeiendommer i forbindelse med samferdselsprosjekter, som sikrer at båndlegging automatisk følges opp med tilbud om innløsning» – et forslag som i innstillingen fra komiteen kun får støtte fra de fire opposisjonspartiene. Hvorfor regjeringspartiene ikke ønsker å støtte forslaget, kan de selv forklare i den påfølgende debatten, men én mulig forklaring kan jo være at de har klokkertro på at samferdselsministeren sørger for at nødvendige retningslinjer kommer raskt på plass, uten noe vedtak i Stortinget i dag. Jeg beklager det, og selv om vi alle kan håpe på det, er ikke Høyre overbevist om at så kommer til å skje.

I februar, da representanten Trond Helleland reiste denne problemstillingen i et spørsmål til samferdselsministeren, svarte samferdselsministeren bl.a. at forslag til retningslinjer nettopp hadde kommet til departementet, at hun skulle gå gjennom dem, og at Stortinget ville bli varslet om endringer på forsvarlig måte. Første mulighet for det ville være i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett til våren.

Vi vet alle at så ikke ble tilfellet, og at samferdselsministeren lot første mulighet til å fjerne den usikkerheten som svært mange familier lever med, gå fra seg. Riktignok er problemstillingen nevnt, men ingen løsninger er presentert. Unnskyldningen er at dette er komplisert. For å si det slik: Jeg tror ikke grunneiernes situasjon er mindre komplisert.

Eksempler på mennesker som lever i uvisshet etter at eiendommene er båndlagt, er mange. I innstillingen trekkes et eksempel fra Røyken spesielt fram. Situasjonen for Røyken-innbyggerne var også bakgrunnen for Hellelands spørsmål i vinter. Eksemplet er ikke tilfeldig. I Røyken har elleve husstander ventet i nesten åtte år på innløsning knyttet til planlagt utbygging av rv. 23 – en situasjon som har skapt store problemer for flere av dem det gjelder. Familier har fått både sosiale og psykiske problemer, og alvorlig syke mennesker som har behov for å flytte til en leilighet for å kunne klare hverdagen, har ikke fått mulighet til det. De har blitt gisler i eget hus. Hele saken er en skam.

Dessverre er ikke saken i Røyken enestående. Vi kan ta et annet eksempel innenfor samme fylke. Grunneierne på Sollihøgda har også opplevd en uverdige situasjon med venting og usikkerhet over flere år i forbindelse med planlegging av ny E16.

Samferdselsministeren har altså sittet på forslag til retningslinjer i flere måneder. Det er ufattelig at hun har samvittighet til ikke å løse situasjonen for både beboerne i Røyken og andre.

Jeg kan i hvert fall love at Høyre ikke vil gi seg. Vi vil forfølge denne saken til den blir løst.

Til slutt vil jeg fremme forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, som er inn tatt på side 2 i innstillingen, og som er identisk med det forslaget som er fremmet i selve Dokument nr. 8-forslaget.

Presidenten: Representanten Beate Heieren Hundhammer har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Eirin Faldet (A) [13:44:01]: Representanten Heieren Hundhammer har kunnet regne ut at disse beboerne i Røyken har ventet i åtte år, og så forventer hun altså at denne regjeringen skal ordne det på tre år. Den forrige regjeringen løftet ikke en finger for å ordne opp i dette.

Stortinget behandler i dag en veldig viktig sak om innløsning av eiendommer, som er et eksempel på Davids kamp mot Goliat.

Det dreier seg altså om innløsning av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter. Dette er en problemstilling og en urett som har pågått i mange år. Når samfunnet har behov for planlegging og gjennomføring av samferdselsløsninger, vil det av og til føre til at grunneiere må avstå eiendom.

Dette har ført til at altfor mange grunneiere og beboere har levd i uvisshet i veldig mange år når det gjelder innløsningstidspunktet.

Beboerne som ønsker å selge husene sine, får ikke solgt, og de kan ikke planlegge for framtiden. Dette er en urimelig byrde for enkeltpersoner og har medført stor personlig belastning for enkeltmennesket.

Jeg er glad for at Samferdselsdepartementet ser denne urimeligheten og har tatt tak i problemet. Nå haster det. Vi kan ikke la folk leve i denne uvissheten. Jeg forventer og tror at retningslinjene kommer på plass snarest mulig, og at situasjonen avklares for beboerne som har ventet i årevis.

Flertallet i komiteen mener også at prinsippene skal være like for hvordan en håndterer båndlegging av boliger ved planlagte jernbane- og veiprojekter.

Jeg har forståelse for at saken er kompleks, og at dette dreier seg om både jus og økonomi. Som politikere må vi være ordentlige, men vi har også en forpliktelse overfor enkeltmennesket i samfunnet.

Denne uretten mot privatpersoner har som sagt pågått i mange år, og vi fikk altså ikke noe drahjelp til å løse dette problemet under forrige regjering. Fremskrittspartiet, som i den senere tid har masseprodusert Dokument nr. 8-forslag, kom ikke på tanken i forrige periode å hjelpe mennesker som har fått båndlagt sine eiendommer.

Nå har Samferdselsdepartementet satt i gang arbeidet med retningslinjene og har bekreftet at departementet vil komme tilbake til saken i forbindelse med statsbudsjettet for 2009. Det er jeg glad for, og jeg imøteser en god løsning for alle som er rammet.

I Drammens Tidende på lørdag var det et leserinnlegg hvor det stod:

«Gi oss tilbake handlefriheten over våre egne liv og eiendom. Nå kan vi ikke vente lenger.»

Dette er et rop om hjelp, og det har jeg tillit til at departementet hører.

Bård Hoksrud (FrP) [13:47:20]: Med et par små unntak kunne jeg nesten sagt: Flott, representanten Faldet, vi er jo helt enige! Men det er en liten brist, for du har ikke tenkt å stemme for forslaget som vil sørge for å løse utfordringene for de personene dette gjelder, alle de som er i den frustrerende situasjonen det er å få eiendommen sin båndlagt og miste verdien av eiendommen sin.

Dette er en sak som i lang tid har versert fram og tilbake, og som det fortsatt ikke er kommet noen avklaring på. Statsråden har uttalt at saken vil bli omtalt i forbindelse med revidert statsbudsjett. Alle partiene i komiteen er enig i at dette er en problemstilling som vi nå raskt må sørge for å få en avklaring på.

I revidert viser statsråden til at det på grunn av at det har kommet opp en del problemstillinger som det tar lengre tid å utrede, kan ikke departementet avklare saken nå i revidert, men skal komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet i 2009. Hele problemet er jo at dette er saker som verserer fram og tilbake uten at det skjer noe konkret, og uten at man får handling som gjør at de menneskene som lever i denne situasjonen, får en avklaring og får innløst eiendommen sin, slik at de kan starte livet sitt på nytt.

Jeg synes det er svært beklagelig at det nå faktisk er over 500 huseiere som på bakgrunn av dette fortsatt må leve i usikkerhet og uvisshet for når det vil komme en endelig avklaring på den situasjonen de er i. Det er bra at det ut fra St.prp. nr. 45 for 2007-2008 kan se ut som om det er kommet en løsning for de boligene som er vedtatt innløst i forbindelse med utbyggingen av E6 fra Trondheim til Stjørdal, men dessverre er det altfor mange som fortsatt ikke får noen avklaring verken i St.prp. nr. 45 eller i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett. Fremskrittspartiet mener dette er uakseptabelt, og hadde derfor håpet at flertallet ville fulgt opp våre forslag i forbindelse med behandling av denne saken.

Jeg har også lyst til å komme tilbake til den uholdbare situasjonen for de elleve husstandene i Røyken som nå i over sju år har ventet på en avklaring på om, og eventuelt når, husene deres skal innløses i forbindelse med utbygging av rv. 23. De var sågar til stede her i spørretimen og hørte på spørsmålet fra representanten Trond Helleland. De møtte statsråden og fikk forsikring om at denne saken nå var kommet til departementet, og at man skulle jobbe iherdig for å få saken på plass. Forsatt venter de. All venting og usikkerhet har påført den enkelte familie en altfor stor belastning på grunn av tiltak som er i samfunnets interesse. For mange bidrar situasjonen til dårligere livskvalitet, og det går ut over deres helse. Dette skyldes at man sitter fast med en eiendom som har tilnærmet ingen verdi. Samtidig får ikke disse beboerne heller noen mulighet til å skaffe seg noe nytt, fordi man ikke vet hva innløsningssummen blir. Da har man heller ikke mulighet til å starte på nytt igjen et annet sted.

Fremskrittspartiet mener at dette er å påføre familier så store byrder i forbindelse med samfunnets behov for utbygging av felles infrastruktur at det faktisk er urimelig og

helt uholdbart. Vi vil derfor peke på at det nå er avgjørende å få på plass en ordning som sikrer at alle som opplever vedtak om å få boligen sin innløst på grunn av infrastrukturprosjekter, gis tilbud om innløsning av boligen/eiendommen. For at de negative konsekvensene for eieren skal bli minst mulig, er det også viktig at tilbud om innløsning skal stå helt fram til utbyggingen starter opp. Fremskrittspartiet forutsetter også at innløsningen skal skje til markedspris. Det er viktig at en slik ordning umiddelbart kommer på plass. Jeg vil derfor på det sterkeste nok en gang oppfordre flertallet til å støtte forslagene i saken, og vil ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget han refererte til.

Jan Sahl (KrF) [13:51:09]: Dette er en prinsipp sak som trenger rask avklaring. Situasjonen er uholdbar for dem det gjelder. Eiere og beboere kan ikke leve i årevis i usikkerhet, slik som de nå gjør. Også statsråden erkjenner jo at det er nødvendig å endre retningslinjene som vi har i dag. En samlet komitee uttrykker bekymring overfor de berørte. Alt burde ligge til rette for å få bedre ordninger hurtig på plass.

Det er bra at det pågår et arbeid med å få retningslinjene ferdig, men dette gjelder altså kun saker der det dreier seg om veiprosjekter. Kristelig Folkeparti vil føye til at det også er nødvendig å se på hvordan innløsning håndteres i forhold til jernbaneprosjekter. Prinsippene for hvordan man håndterer båndlegging av boliger ved planlagte jernbane- og veiprojekt må være like.

Rett nok er saken kompleks, men dette begynner å dra veldig ut i tid. I sitt svar til komiteen opplyser statsråden at hun vil omtale saken i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett. Det er gjort, men der framgår det ikke annet enn at departementet vil komme tilbake til saken i forbindelse med statsbudsjettet til høsten.

For at vi skal kunne planlegge og gjennomføre samferdselsprosjekt, må grunneiere av og til avstå eiendom. Det kommer vi ikke utenom. Men vi kan ikke la eiere og beboere leve i mange år i usikkerhet når det gjelder innløsningsstidspunktet. Det haster nå med å komme til avklaringer som sikrer både samfunnets behov for utbygging og enkeltmenneskers rett til trygghet og forutsigbarhet.

Kristelig Folkeparti mener derfor at Regjeringen må få fortgang i saken, og vi må få på plass retningslinjer som sikrer at båndlegging av boliger i forbindelse med planlegging og utbygging av samferdselsprosjekt automatisk følges opp med tilbud om innløsning.

Jeg viser for øvrig til forslaget der vi er medforslagsstillere.

Jenny Klinge (Sp) [13:53:30]: Denne saka handlar om eit viktig tema, nemleg korleis storsamfunnet skal innrette seg i høve til enkeltmenneske i saker der eigedomane deira blir bandlagde på grunn av planlagde samferdselsprosjekt.

For at samfunnet skal kunne utvikle seg, må infrastrukturen også gjere det. Det inneber nye og breiare vegar og

jarnbanetrasear, og tunnelar gjennom fjell som ein tidlegare måtte gå eller køyre over. Dessverre medfører mange samferdselsprosjekt at hus og eigedommar må takast, og dette er ikkje – og skal aldri vere – lett for oss politikarar å gjere.

Det handlar om hus der eigarane har levd liva sine, fått ungar og har planlagt eit triveleg pensjonisttilvere. Det handlar om hus der folk har lagt ned mykje tid og arbeid for å skape seg ein heim. Og for dei som ikkje har tenkt å bu der lenge, er det ein eigedom som dei må selje til best mogleg pris for å kunne kjøpe seg noko nytt ein annan plass.

Det er viktig at gode retningslinjer kjem på plass for korleis staten skal løyse inn eigedommar som blir bandlagde på grunn av samferdselsprosjekt, både veg- og jarnbaneprojekt. Retningslinjene må sikre at det blir teke godt omsyn til eigarane, slik at økonomien deira ikkje skal lide av dette, og at framtidsplanane deira ikkje skal bli unødvendig skipla.

Senterpartiet er like utolmodig når det gjeld å løyse denne utfordringa, som alle andre, og vi ser fram til at Samferdselsdepartementet kjem tilbake til saka om innløsning av bandlagde eigedommar i samband med budsjettbehandlinga for neste år.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:55:16]: Dette er ei sak som dessverre har teke lengre tid enn venta. Eg er oppteken av å finne gode og permanent betre løysingar for dei som vert råka av transportutbygging. Uskuldige tredjepartar må kunne krevje ei raskare og meir føreseieleg løysing frå staten si side enn etter gjeldande retningslinjer på vegsida. Det er urimeleg at mange husstandar i fleire år må leve i uvisse når det gjeld tidspunkt for innløsning, slik som f.eks. dei som er råka av utbygginga av rv. 23 i Røyken.

Men dersom dette var enkelt, burde jo Høgre, som no har engasjert seg så veldig i saka, ha sytt for å ordne opp i dette i si regjeringstid. Innbyggjarane har venta i snart åtte år. Me er den fjerde regjeringa som er inne i denne saka. Slik sett, og ulikt dei føregåande, gjer me noko med det.

Det er ufatteleg, sa representanten Heieren Hundhammer, at eg har sete på retningslinjene i to månader. Men Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre sat i fire år utan å lyfte ein finger. Då må ein tole at denne statsråden, som faktisk har teke tak i saka, òg bruker nødvendig tid på avklaring, bl.a. i høve til Justisdepartementet når det gjeld dei juridiske sidene i saka.

Dette demonstrasjonsforslaget som ligg her i dag, kjem for seint. Det same gjeld Høgre sin plutselige iver i saka. Initiativet til saka vart teke tidleg i denne perioden i eit møte i Samferdsledepartementet der representantar for grunneigarane i Røyken og Eirin Faldet, som har engasjert seg i saka i lang tid, deltok. Det var då me sette i gang arbeidet. Det var då me lyfta saka opp, og etter det har me fått utgreidd saka. Arbeidet med dei nye retningslinjene er godt i gang, og har som føremål å bøte på slike uheldbare situasjonar som den i Røyken. Som eg har gitt uttrykk for tidlegare, gjenstår det å avklare nokre problemstillingar knytte både til det juridiske og det økonomiske. Og

det er slik då at det er ulikt å sitje i posisjon og i opposisjon. For når ein er i posisjon, må ein faktisk avklare slike problemstillingar før ein legg fram ei sak for Stortinget. Viss ikkje har ikkje statsråden gjort jobben sin.

Eg ser at uvisse med omsyn til innløsning av bustad òg kan vere aktuelt i tilknytning til jernbaneutbygging, sjølv om omfanget er størst på vegsida. Eg har merka meg at komiteen meiner at prinsippa for bandlegging av bustader ved planlagde veg- og jernbaneprojekt skal vere like. Jernbaneverket er kopla inn i saka, og departementet vurderer no om det skal vere sams retningslinjer på veg- og jernbanesida.

Eg kjem attende til saka i samband med statsbudsjettet for 2009, og tek då sikte på å leggje prinsippa for bustadinnløsning fram for Stortinget.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [13:58:17]: Jeg tar det nesten som et lite hederstegn hver gang statsråden hevder at et forslag er et demonstrasjonsforslag, for da vet jeg at vi stort sett får gjennomslag. Det fikk vi når det gjaldt 70 års aldersgrense, og når det gjaldt sitteplasser for barn i skolebusser. Selv om det ikke er gjennomført ennå, kommer statsråden tilbake og sier at de ønsker å fremme noen forslag om disse gode tingene. Men når vi har fremmet forslagene på forhånd, er det demonstrasjonsforslag.

Når statsråden sier at det var kommet noen komplikasjoner inn i bildet her som gjorde at man ikke kunne gjennomføre dette, synes jeg det er litt gøy å se at det i St.prp. nr. 45 er nedfelt noen premisser for hvordan man skal innløse de boligene som er omtalt der. Hvorfor kan ikke statsråden sørge for at dette blir en del av det generelle regelverket, slik at man får løst den uholdbare situasjonen for de elleve husstandene i Røyken og for de over 500 andre husstandene som fortsatt står og venter og opplever et byråkrati, byråkrati, byråkrati som ikke leverer, og sørge for at de får innløst eiendommene sine, slik at de kan starte på nytt igjen etter at staten har krevd eiendommene deres innløst?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:59:26]: For det fyrste er det ikkje vanskeleg å få gjennomslag når saka alt er reist og er under arbeid, som denne saka. Hadde representanten Hoksrud eller Framstegspartiet fremja denne saka i førre periode då ingen hadde teke tak i saka, kunne ein seie at ein tok eit initiativ og at ein fekk gjennomslag. Men det Framstegspartiet gjer i dag, er jo berre å ta opp eit forslag i ei sak som er til utgreiing, og det vert vel lett til at ein trekkjer litt på skuldrene av det. Det er litt dumt, for slike forslag burde sjølv sagt vere grunnlag for utvikling av ny politikk.

Som eg har sagt tidlegare: Det er ein del spørsmål som må avklarast når det gjeld tidspunktet for når innløsning skal slå inn. Er det når vegen skal byggjast? Er det når ein startar ei regulering? Er det når reguleringsplanen er vedteken? Kva vil vere det rette tidspunktet i forhold til at ein, når ein løyser inn ein bustad, sjølv sagt må sikre seg at det kjem ein veg eller ei jernbanestrekning, om ein utvi-

dar dette til òg å gjelde jernbane? Alt dette får me rikeleg med moglegheiter til å diskutere når me legg fram ei sak for Stortinget seinare.

Beate Heieren Hundhammer (H) [14:00:48]: Først vil jeg få si at det å la være å handle med henvisning til at andre ikke har gjort noe tidligere, er en veldig dårlig unnskyldning for ikke å gjøre noe. Det hjelper i hvert fall ikke innbyggerne i Røyken. Etter tre år i regjering er det kanskje på tide å slutte å klage på hva tidligere regjeringer har gjort eller ikke gjort. Det er bare ett år igjen dere sitter i regjering.

Statsråden brukte så mye tid på det at jeg har lyst til å utfordre henne litt mer på tidsperspektivet. Hun nevnte at hun i statsbudsjettet for 2009 tar sikte på å legge fram denne saken, slik at den kan drøftes. Kan statsråden garantere at det i statsbudsjettet for 2009 legges fram et forslag til en konkret løsning for dem som har fått båndlagt sine eiendommer, slik at de kan få innløst sine eiendommer og vi kan få en konkret løsning på deres situasjon?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:01:47]: Fyrst vil eg seie at det kanskje er litt tidleg å slå bastant fast at denne regjeringa berre har eitt år igjen å regjere. Det kan jo hende at representanten vert overraska over at denne regjeringa vil sitje lenger, men det er no veljarane som skal seie sitt før den tid.

Når eg seier at eg tek sikte på å leggje fram ei sak i statsbudsjettet, er det akkurat det eg kjem til å gjere. Det er dei formuleringane ein brukar i den terminologien som eg i mitt utolmodige sinn har lært meg til å akseptere. Sjølv sagt handlar det om å kome med retningslinjer som skal gi føringar for korleis Statens vegvesen og eventuelt Jernbanelverket skal oppføre seg når ein får denne typen saker på bordet – om ikkje, var det ikkje noko poeng i å leggje fram nye retningslinjer. Då hadde me greidd oss med dei me har i dag, som dessverre ikkje er tilfredsstillande.

Bård Hoksrud (FrP) [14:02:53]: Jeg må fortsatt få følge opp statsråden, for hun sier at det blir mange ord og lite konkret. Jeg vil gjerne utfordre statsråden, for nettopp en del av det statsråden tar opp, ligger i St.prp. nr. 45. Den er veldig klar på hvilke avtaler man ønsker å inngå, helt konkret, og dette kunne også gjelde for de elleve beboerne i Røyken og for de andre 500 husstandene, som ikke får innløst eiendommen sin, fordi man må vente på at departementet skal bli ferdig, når det altså finnes regler for hvordan man kan gjøre det på en god måte. Hvorfor kan ikke statsråden bruke de samme retningslinjene som ligger til grunn for innløsning i forbindelse med utbyggingen av E6 mellom Trondheim og Stjørdal, for å løse den håpløse situasjonen som disse beboerne er i?

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:03:43]: Når eg no gjentekne gonger har sagt at me jobbar med nye retningslinjer, gjer me nettopp det. Derfor har eg ikkje tenkt å kommentere andre saker i dag. Eg kjem tilbake til Stortinget med nye retningslinjer, som lova, og då kan me ta diskusjonen. Kva som står i andre dokument, får liggje,

for det er ikkje relevant i høve til det eg har lagt fram i dag, der eg er klinkande klar på at me må finne ei løysing som er tilfredsstillande for dei dette gjeld, samtidig som det sjølv sagt òg er heilt nødvendig å finne eit system som avgrensar kva tid innløysing slår inn. I Framstegspartiets si verd, med uavgrensa økonomiske ressursar, kunne me med ein gong me fekk ei sak på teiknebrettet, løyst inn alle som bur i det aktuelle området. Slik er det dessverre ikkje i mi verd. Der må midlane prioriterast. Folk skal få ei betre ordning enn i dag, dei skal få ei rettferdig ordning, og den ordninga må sjølv sagt gjelde alle – ikkje berre dei i Røyken, sjølv om dei er nemnde spesielt i dag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

Eirin Faldet (A) [14:05:10]: Nå flyr det mange store ord forbi her. Jeg forventer nå, med det hastverket som vi ser at mange har, at summen ligger i deres alternative budsjett. Jeg regner med at det ligger en mal til grunn, og at det er regnet på dette. 500 husstander, ble det nevnt. Hvor mye utgjør det for ansvarlige politikere? Vi må jo sørge for at både det juridiske og det økonomiske er på plass. Det forventer jeg. Vi kan ikke leke politikk.

Ja, det haster. Til representanten Heieren Hundhammer vil jeg si at det haster. Det har hastet i mange år, også da Bondevik II-regjeringen, med Skogsholm som samferdselsminister, hadde ansvaret, og det hastet den gang Fremskrittspartiet hadde påvirkningsmuligheter på budsjettet, men det var ikke noe Dokument nr. 8-forslag å øyne da.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 3479)

Sak nr. 4 [14:06:29]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap (Innst. S. nr. 243 (2007-2008), jf. Dokument nr. 8:79 (2007-2008))

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

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

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Arne Sortevik (FrP) [14:07:40] (ordfører for saken): Saken gjelder representantforslag fra Fremskrittspartiet. Representantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård

Hoksrud foreslår at Kystverket organiseres som statlig selskap eller som statsaksjeselskap. Hensikten med en slik omorganisering er å gi Kystverket mulighet til å kunne ta opp langsiktige og rimelige statlige lån – det er synd at representanten Halleraker har gått ut av salen, for her kunne han få forklaringen han manglet i sted – som kan sikre avklart og forutsigbar finansiering for å gjennomføre nødvendige investeringer i infrastruktur innenfor sjøtransportnettet langs kysten, spesielt stamnettet til sjøs. Forslagsstillerne foreslår også at ansvaret for Kystverket overføres til Samferdselsdepartementet, og at det gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som selskap. På den måten samler vi alle fagetater innenfor transport under ett departement, en moderne og mer effektiv forvaltningsmessig løsning.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forhold som blir tatt opp i representantforslaget, vil bli behandlet i forbindelse med kommende revidering av Nasjonal transportplan 2010–2019. Flertallet foreslår at saken vedlegges protokollen.

Så uinteressert er de øvrige partiene at Fremskrittspartiet fikk oppgaven med å være saksordfører for eget forslag! Det er første gang jeg opplever det. Det kan sikkert skje igjen. Vi er iherdige. Vi driver ikke masseproduksjon, slik representanten Faldet nevnte i den forrige saken. Vi bedriver politikk, og vi kommer med godt funderte forslag. Det er synd at det er mangel på interesse for å modernisere innenfor samferdselssektoren, men det er symptomatisk.

Kystverket, som Vegdirektoratet og Jernbaneverket, har en lang venteliste med viktige og samfunnsøkonomisk gode investeringsprosjekt som mangler finansiering. De samme etatene har økende behov for omfattende oppgradering av eksisterende infrastruktur. Det er investeringsbehov det er snakk om, og Norge har et presserende behov for å koble finansiell pengelikelighet med økende behov for opprustning av infrastruktur. Organisering av Kystverket som eget selskap som også får anledning til å ta opp langsiktige statlige lån, mener Fremskrittspartiet er en god og moderne løsning som kan få fart på nødvendige investeringer i forbedret infrastruktur innenfor sjøtransport langs kysten.

Behovet er, som sagt, stort. Jeg nøyer meg med å vise til et eksempel som transportkomiteen nå har møtt to ganger, både på befaring i Østfold og nå ganske nylig på befaring i Akershus, utbedring av innseilingen til Halden havn for å sikre drift og videre ekspansjon for bedriften Nexans Norway, som er blant verdens ledende leverandører av høyspente sjøkabler. Prosjektet er ikke prioritert av Kystverket innenfor dagens rammer til tross for tidligere løfter fra flere statsråder i denne regjeringen. Modernisering må til, mener Fremskrittspartiet.

Jeg viser for øvrige til Fremskrittspartiets andre moderniseringsforslag som er behandlet tidligere i dag. Fremskrittspartiet registrerer at det er liten vilje hos andre partier til å diskutere fornyelse og utvikling av de finansielle virkemidlene som kan gi moderne, effektiv, sikker og miljøvennlig infrastruktur.

Likevel er det viktig å nevne at prinsippet er akseptert

av alle når det gjelder luftfart. Med dagens luftfartspolitik er staten tilnærmet monopolistisk flyplasser, organisert som aksjeselskap som har finansielt ansvar for investering og opprustning av flyplasser og anlegg. Hvorfor det skal aksepteres i luftfarten og ikke innenfor veisektoren, jernbanesektoren og sjøtransporten er ikke lett å forstå. For Fremskrittspartiet er det heller ikke akseptabelt.

Jeg viser til at Fremskrittspartiet har fremmet to tilsvarende «moderniseringsforslag». Det gjelder Dokument nr. 8:22 for 2007-2008 om å etablere et statlig veiselskap. Det ble behandlet i januar, og avvist av alle de andre partiene. Det gjelder også Dokument nr. 8:27 for 2007-2008 om å organisere Jernbaneverket som statlig selskap. Det ble behandlet i mars og avvist av alle de andre partiene. Disse forslagene er fortsatt høyaktuelle.

Fremskrittspartiet har med interesse merket seg at Jernbaneverket nå argumenterer sterkt for alternativ finansiering basert på den løsningen som Fremskrittspartiet igjen foreslår, for vi foreslår igjen – i denne saken – moderniseringsløsninger for henholdsvis Vegdirektoratet og Jernbaneverket, og moderniseringsløsning for Kystverket, for å sikre finansiering av en raskere utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett.

Fremskrittspartiet har tre forslag som jeg vil ta opp. Forslag nr. 1 er et alternativ til innstillingen fra flertallet.

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

Irene Johansen (A) [14:12:47]: I representantforslag Dokument nr. 8:79 for 2007-2008 fremmer representantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud forslag om å omorganisere etaten Kystverket til statlig selskap. I tillegg fremmer de forslag om at Regjeringen overfører ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet.

Jeg skal berømme Fremskrittspartiet for produktiviteten. Dette er det siste i rekken av forslag fra Fremskrittspartiet om omorganisering av transportetatene. Påstanden fra Fremskrittspartiet er at for å få til en økt overføring av gods fra vei til sjø og bane må det en endring til i Kystverkets organisering.

Som mange er kjent med, har Kystverket i de senere årene vært gjennom flere omorganiseringer. I forbindelse med dette har ulike organisasjonsmodeller vært vurdert. Kystverkets struktur og organisering ble grundig behandlet og gjennomgått i NOU 1999:5 Det nye Kystverket. Som oppfølging til denne ble Stortinget forelagt St.meld. nr. 13 for 2000-2001, Om organisering av Kystverket. Ved behandlingen av denne la Stortinget til grunn at Kystverket skulle omdannes til forvaltningsbedrift innen utgangen av 2001, og at Kystdirektoratet skulle flyttes til Ålesund. Dette skulle skje samtidig. I forbindelse med dette ble produksjonsenheten lagt direkte under kystdirektøren og flyttet til Kabelvåg. Omorganiseringen skjedde fordi dette skulle gi en mer rasjonell driftsmodell og legge til rette for en mer effektiv bruk av folk, utstyr og penger både på kort og lang sikt.

I forbindelse med regjeringsskiftet i 2001 og framleg-

gelsen av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 ble en rekke forhold rundt organiseringen av Kystverket gjennomgått. Den daværende regjering mente at det var mest hensiktsmessig at Kystverket forble en forvaltningsbedrift.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 for 2004-2005 om omdanning av Kystverkets produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap sluttet et flertall seg til å opprette et statlig aksjeselskap, og fra 1. januar 2005 ble selskapet Secora AS opprettet. Dette innebærer at det i dag er et skille mellom Kystverkets myndighetsoppgaver og produksjonsvirksomheten knyttet til fiskerihavner og farleder. Dette betyr at Kystverket i dag er en etat som i all hovedsak ivaretar forvaltningsoppgaver og offentlige tjenester med hjemmel i lov. Derfor er det naturlig at disse oppgavene ivaretas av en etat og ikke av et statlig aksjeselskap. Stortingets flertall ser derfor ingen grunn til å omdanne Kystverket til aksjeselskap på det nåværende tidspunkt. Flertallet ser heller ikke at vi er avhengig av en omorganisering for å få mer gods over på bane og sjø.

Del to av representantforslaget tar for seg spørsmålet om å flytte ansvaret for Kystverket til Samferdselsdepartementet. Det er ikke første gang dette spørsmålet har vært reist. Vi skal huske på at Kystverkets arbeid er en viktig del av den samlede kystforvaltningen. En helhetlig hav- og kystforvaltning vil stå overfor en rekke sentrale forvaltningsoppgaver i årene framover, bl.a. vil havene som følge av ny EU-EØS-lovgivning få en enda viktigere oppgave i arbeidet med sikkerhet og beredskap til sjøs, noe som er en forutsetning for å realisere verdiskapingen i marin sektor. Ved å flytte Kystverket vil dette kunne bli vanskeligere. Spesielt vil kyst- og havforvaltningen være viktig i nordområdene, både når det gjelder sjøsikkerhet og rammebetingelser for sjøtransport til og fra Nordvest-Russland, og ikke minst når det gjelder å sikre god regulering av sjøtransporten i farvannet rundt Svalbard. Derfor er det i dag mest hensiktsmessig at Kystverket forblir i Kyst- og fiskeridepartementet.

Med bakgrunn i dette foreslår jeg at denne saken vedlegges protokollen.

Statsråd Helga Pedersen [14:16:31]: Det er viktig å fokusere på hvordan vi organiserer den statlige forvaltningen. I transportsektoren er det store beløp som skal benyttes til drift, vedlikehold og utbygging, og målet bør være at mest mulig av midlene brukes til operative oppgaver. Samtidig må vi ha en forvaltning som sikrer en kvalitetsmessig gjennomføring av disse oppgavene.

Jeg har i mitt brev av 18. april i år orientert transport- og kommunikasjonskomiteen om de prosessene som har vært knyttet til Kystverkets organisering de senere år, for dette har nemlig vært grundig debattert i de foregående årene.

Etatens hovedkontor ble med virkning fra 1. januar 2002 flyttet fra Oslo til Ålesund. Ved omorganiseringen av etaten ble fartøyene som nyttes til nyanlegg, drift og vedlikehold av navigasjonsinnretningene, samlet i en egen enhet, som kalles Kystverket Rederi. Dette er en egen regnskapsmessig enhet direkte underlagt kystdirektøren.

I forbindelse med flyttingen ble også økonomistyrin-

gen av etaten vurdert. De budsjettmessige fullmaktene ble endret for å sikre en effektiv drift av etaten. Bevilgningene under Kystverket ble samlet på ett utgifts- og inntektskapittel. Dette ivaretar behovet for budsjettmessig fleksibilitet. Videre gir det Kystverket mulighet for en intern styring basert på bedriftsøkonomiske prinsipper. Samtidig ble det foreslått nye merinntektsfullmakter. I dette arbeidet ble det lagt til grunn at endringene vil gi Kystverket et godt grunnlag for en rasjonell og effektiv styring og drift innenfor de rammene som Stortinget vedtar. Jeg kan ikke se at det har oppstått nye forhold som endrer på dette nå.

Utviklingen av etaten fortsatte også etter flyttingen. Per 1. januar 2003 ble ansvar for statlig beredskap mot akutt forurensing overført fra Miljøverndepartementet og SFT til Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket. Man fikk dermed i større grad samlet de operative sivile ressursene langs kysten i en og samme etat. Hensikten med overføringen var å legge til rette for bedre koordinering av oljevernberedskapen. En målsetting var å få en mer effektiv bruk av offentlige midler gjennom en slik samling av oppgaver. Heller ikke her kan man se at det har oppstått nye forhold som skulle endre tidligere vurderinger.

Selskapets entreprenørdrift er utskilt som eget statlig aksjeselskap, da Secora AS ble etablert 1. januar 2005. Dermed ble det et klarere skille mellom Kystverkets myndighetsoppgaver og produksjonsvirksomhet knyttet til fiskerihavner og farleder. Videre er det en målsetting at det skal øke produktiviteten, slik at vi får mer utbygging for pengene som bevilges til fiskerihavner og farleder.

Kystverket er i dag en etat som i hovedsak står for forvaltningsoppgaver og tjenester med hjemmel i lov. Det er derfor naturlig at dette ivaretas av et forvaltningsorgan og ikke et statlig selskap.

Kystverket må drive sin virksomhet innenfor de bevilgningene som Stortinget stiller til disposisjon. Vi kan alle ønske at det på enkelte områder stilles flere midler til disposisjon, enten det er til fiskerihavneutbygginger eller oljevernberedskap. Dette bør imidlertid fortsatt være en del av de årlige budsjettprosessene, hvor vi kan se samfunnets ulike behov i sammenheng. Det er på et slikt grunnlag vi som politikere bør foreta våre prioriteringer. Flertallet i Stortinget har prioritert nettopp transportsektoren, inkludert havneutbygging, og også oljevernberedskap.

I Soria Moria-erklæringen framholdes det at Regjeringen ønsker en sterk og effektiv offentlig sektor. Den skal være i stand til å ivareta hensynet til kvalitet, tilgjengelighet, rettferdighet og økonomisk effektivitet. Det vil bestånde være rom for forbedringer, og vi vil derfor se på mulighetene for ytterligere effektivisering av Kystverket. Som jeg pekte på i mitt svarbrev til komiteen, er dette en del av den løpende dialogen og en viktig del av etatsstyringen av Kystverket.

Foreliggende dokument tar også opp departementstilknytningen for Kystverket. Som jeg skrev til komiteen i mitt svarbrev av april i år, har dette vært vurdert tidligere. En helhetlig hav- og kystforvaltning vil stå foran en rekke sentrale forvaltningsoppgaver i årene framover. Det pekes på at havnene sammen med Kystverket, bl.a. som en følge av forslag til ny EU-EØS-lovgivning, vil få en

enda sterkere rolle i arbeidet med sikkerhet og beredskap til sjøs. Dette er en nødvendig forutsetning bl.a. for å realisere verdiskapingspotensialet i marin og maritim sektor. Arbeidet må også ses i sammenheng med Fiskeri- og kystdepartementets øvrige arbeid i kyst- og havforvaltningen. Det har heller ikke her kommet nye forhold som skulle endre på den vurderingen. I sum innebærer dette at dagens departementstilknytning framstår som en fornuftig videreføring.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [14:21:39]: Bare kort til det siste: Det synet deler ikke Fremskrittspartiet. Vi mener at samferdselssektoren og transportsektoren ville vært tjent med å ha samlet alle etatene i et felles transportdepartement.

Det er slik at Kystverket har betydelig etterslep både på vedlikeholdssiden og investeringssiden. Når det gjelder investeringene, er det spilt inn fra etaten selv at selv med en utvidelse av den økonomiske planrammen med 20 pst. vil det være for lavt til å oppfylle anslåtte behov innenfor de fleste virksomhetsområdene til Kystverket.

Poenget med å foreslå omorganisering til et statlig selskap er å gi nye finansielle verktøy, det er å gå utenfor dagens årlige budsjettamme innenfor et utgiftsbudsjett og åpne for at også denne etaten, på lik linje med dem i våre øvrige forslag, får anledning til å ta opp statlige lån. Effekten av å få statlige lån til å investere er at man kan gjøre ting mye fortere, men ut fra et langsiktig investeringsprinsipp.

Statsråd Helga Pedersen [14:22:48]: Først vil jeg si at uansett hvordan man organiserer oppgavene i den norske forvaltningen, vil man aldri finne en organisering som ikke krever en sømløs tilnærming også til de andre departementene. Vi i Fiskeri- og kystdepartementet har et utmerket samarbeid med Samferdselsdepartementet. Jeg er helt sikker på at vi skal klare å se havnenes og farledenes rolle i forhold til det øvrige transportsystemet. Men det er altså slik at oljevernberedskap, måten vi organiserer sjøsikkerhetsarbeidet vårt på, henger nøye sammen med havforvaltningen som sådan. Fiskeri- og kystdepartementet har mange oppgaver som må ses i sammenheng med det Kystverket holder på med.

Så kan vi ikke organisere oss bort fra finansielle behov eller på en måte trylle fram mer penger. Vi må prioritere, uansett hvordan vi organiserer oss, eller hva slags finansieringsmåter vi finner på. Problemet vårt i Norge er ikke at vi mangler penger. Det er at vi mangler arbeidskraft. Det er en stor utfordring.

Arne Sortevik (FrP) [14:23:59]: Problemet er jo ikke at vi ikke kan skaffe arbeidskraft. Det er et ganske forslitt svar. Det er også slik at det tilbakevises av mange av dem som jobber i anleggsbransjen. Problemet er å koble pengerikligheten og den gode økonomien til det å få brukt denne innenfor store infrastrukturprosjekter, hvor det altså brukes penger til investering og ikke til utgift. Det er utfordringen, og den utfordringen er ikke noe hokuspokus. Virkemiddel og verktøy er heller ikke noe hokuspokus,

men man må se forskjell på årlig utgift og en langsiktig investering som varer i 50 år. Til det kan man altså bruke statlige lån. Men da må man kanskje organisere etaten på en litt annen måte, som gjør at det er mulig å få lån. Lån betyr at man kan få en avklart finansiering av store prosjekter, og så betaler man tilbake i budsjettene det årlige avdraget og de årlige rentene. Det er løsningen, og det er ikke noe hokuspokus. Det håper jeg statsråden ser.

Statsråd Helga Pedersen [14:25:03]: Jeg er grunnleggende uenig i Fremskrittspartiets analyse av situasjonen og de påstandene som representanten Sortevik her fremstiller.

For det første er jeg uenig i beskrivelsen av at vi ikke mangler arbeidskraft. Jeg tror at de som stiller med dette i det daglige, vil støtte meg i det. For å skaffe mer arbeidskraft til veie må vi ha et inkluderende arbeidsliv som gjør at flere kan delta. Flere hundre tusen mennesker i Norge står i dag utenfor arbeidslivet. Det er et problem. Vi må også tiltrekke oss mer utenlandsk arbeidskraft. Ikke på noen av de to områdene har jeg sett at Fremskrittspartiet har noen troverdig oppskrift.

Så skal vi fra Regjeringens side bevilge så mye penger norsk økonomi tåler. Men bruker vi for mye penger, blir det gode det bestes fiende. Da skyter renta i været, og vi stiller folk med boliglån og norsk eksportindustri i en svært vanskelig situasjon. Der ønsker ikke vi å havne.

Bård Hoksrud (FrP) [14:26:18]: Nå begynner det å bli ganske moro her, når statsråden kommer inn på bl.a. inkluderende arbeidsliv og det blir en pengediskusjon. Jeg har lyst til å utfordre statsråden når hun sier at det egentlig er Regjeringen som bestemmer hvor mye penger vi kan bruke. Vi kan bruke så mye penger som vi kan bruke. Regjeringen sier altså at det er de som har definisjonen på hvor mye penger vi kan bruke eller ikke bruke i norsk økonomi.

Jeg har bare lyst til å stille ett konkret spørsmål til statsråden. Når man kan bruke 120 milliarder kr mer på Snøhvit-utbyggingen på grunn av overskridelser, uten at det skaper inflasjon i norsk økonomi, hvordan kan da statsråden si at det er Regjeringen som har den eneste løsningen på hvor mye penger man kan bruke? Dette var 120 milliarder kr man ikke hadde forutsett å bruke i norsk økonomi, og inflasjonen gikk ikke ad undas av den grunn.

Statsråd Helga Pedersen [14:27:06]: Dette handler om å ha en ansvarlig budsjettpolitikk. Hvis vi i de årlige budsjettene bare skulle ha måkt ut milliarder uten å se til at vi hadde tilstrekkelig arbeidskraft til rådighet, ville konsekvensene for Norge vært brutale. Jeg tror ikke Fremskrittspartiets løsning med på en måte å gå ut av de årlige budsjettene og lage nettopp slike hokuspokusløsninger for å få fram mer penger, er noen gangbar vei. Uansett om vi hadde brukt mer oljepenger, ville vi ikke kommet bort fra at vi er nødt til å prioriterere.

Bård Hoksrud (FrP) [14:28:02]: Jeg vil fortsatt utfordre statsråden, for hun svarer ikke på spørsmålet mitt, hvordan vi kunne bruke 120 milliarder kr i norsk økono-

mi uten at det skapte inflasjon, uten at vi fikk de negative konsekvensene som statsråden her står og prediker blir konsekvensen hvis man bruker mer penger i norsk økonomi. Fremskrittspartiet ønsker å bruke av overskuddet fra oljeinntektene. Vi ønsker altså ikke å ta fra oljefondet, men å bruke noe mer av overskuddet. SSBs statistikker har jo vist at vårt statsbudsjett og våre budsjetter holder godt i forhold til å unngå økt inflasjon og økt rente.

Statsråd Helga Pedersen [14:28:43]: Jeg er ikke bertrygget av at Fremskrittspartiet har funnet en forsker helt innerst i kottet på Statistisk sentralbyrå som støtter deres oljeengebruk, så lenge ikke sentralbanksjefen er overbevist. At Statoil eller andre overskrider sine budsjetter, er jo ikke det vi snakker om her. Vi snakker om de budsjettene som staten legger fram hvert år, og som har betydning for presset i norsk økonomi. Alle økonomiske fagmiljøer i Norge sier at vi må være tilbakeholdne med oljeengebruken i høykonjunktur. Så kan vi heller bruke mer når det er lavkonjunktur. Regjeringen er innstilt på å bruke så mye penger norsk økonomi tåler, men ikke mer. Det blir ikke mer havner av det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Arne Sortevik (FrP) [14:29:37]: La meg nå bare bruke ett minutt på et problem, og så håper jeg at statsråden vil svare på det. Jeg nevnte i mitt innlegg at vi som komite på befaring to ganger har møtt problemstillinger – og nå er jeg på mikro- og ikke på makronivå – knyttet til farled, altså innseiling, til Halden havn. Senest på reisen i Akershus for ganske kort tid siden ble det igjen fra bedriften Nexans Norge tatt opp problemer knyttet til at de ikke får store nok båter inn den nokså trange innseilingen til Halden havn.

Denne saken vet vi har vært oppe i Stortinget på ulike måter tidligere – så vidt jeg har kunnet se, for vel et år siden. Da sa daværende fungerende kystminister, Dag Terje Andersen, i mars, en del om dette. Det var dårlig håp, men man antydte en mulig løsning knyttet til rulleringen av planen. Nå ble dette altså tatt opp igjen med transportkomiteen da vi var på befaring, og jeg håper at statsråden – den riktige statsråden, ikke bare fungerende kystminister, men den faktiske kystministeren – også kan si noe om hvorvidt det er håp om å finne en løsning for Nexans i Halden, slik at de ikke tvinges til flytting, til nedbygging, men at denne bedriften, som er en av verdens ledende på kabler til sjøs, kan fortsette sin virksomhet der nede og ekspandere videre.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4.

(Votering, se side 3480)

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Stortinget skal nå votere i sakene nr. 1–4.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram åtte forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det føres statlig tilsyn med gjennomføringen av Bybaneprosjektet i Bergen.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget godkjenner gjennomføring av de omtalte stam- og riksvegprosjekter i den samlede Haugalandspakken med statlig finansiering. Stortinget legger til grunn at dette skjer gjennom de årlige statsbudsjettene, der midlene gjøres overførbare slik at de enkelte prosjekter kan gjennomføres uavhengig av budsjetterminer.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget avviser forlengelse av bompengereordningen i Kristiansand for å dekke nye tiltak i 2008. Stortinget ber Regjeringen forskottere midler til de investeringstiltak på riksveger som er omtalt i saken i påvente av Stortingets behandling av ny samferdselspakke for Kristiansandsregionen.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Til gjennomføring av planlagte tiltak på rv 45 i Gjesdal kommune i Rogaland forskotterer staten de nødvendige midler som dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen dekke inn redusert inntekt på grunn av anleggsarbeid i forbindelse med arbeid for å oppgradere Ellingsøy- og Valderøytunnelene. Nødvendig beløp dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen forskottere inntil 40 mill. kroner til boliger som skal fraflyttes i forbindelse med bygging av parsellen Nidely bru–Grillstad i Trondheim kommune som inngår i E6-prosjektet Trondheim–Stjørdal. Beløpet innarbeides i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette et statlig veiselskap. Selskapets hovedmål skal være å legge forholdene til rette for hurtigere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett, og at slik utbygging skjer i store prosjekter basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapets virksomhet finansieres med langsiktige statlige lån.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som et statlig selskap. Selskapets hovedmål skal være å legge forholdene til rette for hurtigere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt jernbanenett i Norge, og at slik utbygging skjer i store prosjekter basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapets virksomhet finansieres med langsiktige statlige lån.»

Det vil bli votert alternativt mellom disse forslagene og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget samtykkjer i at:

1. bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Hauge-sundsområdet (Haugalandspakka) med prosjekt og tiltak i Karmøy kommune. Vilråa går fram av St.prp. nr. 45 (2007-2008) og Innst. S. nr. 242 (2007-2008). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ein tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
2. bompengeselskapet får høve til å forlengje eksisterande bompengordning i Kristiansand for å finansiere mindre målretta investerings tiltak for å styrkje trafikktryggleiken og betre tilhøva for kollektivtrafikken og gåande og syklande i Kristiansandsregionen. Vilråa går fram av St.prp. nr. 45 (2007-2008) og Innst. S. nr. 242 (2007-2008).

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 74 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.38.59)

Votering i sak nr. 2

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

- forslagene nr. 1–7, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 8, fra Borghild Tenden på vegne av Venstre

Forslag nr. 8, fra Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram sak i form av en stortingsmelding om økt satsing på en mer moderne kollektivtransport i de største byområdene.»

Votering:

Forslaget fra Venstre ble med 90 mot 8 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.39.27)

Presidenten: Forslag nr. 5, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.»

Venstre har varslet at de ønsker å støtte forslaget.

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 72 mot 29 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.39.52)

Presidenten: Det voteres så alternativt mellom innstillingen fra komiteen og de øvrige forslagene fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om gebyrer og avgifter innenfor sjøtransport.»

Forslag nr. 2 fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om skatter og avgifter i transportsektoren.»

Forslag nr. 3 fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om strategi for norsk luftfart.»

Forslag nr. 4 fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.»

Forslag nr. 6 fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.»

Forslag nr. 7 fra Fremskrittspartiet lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge fram egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.»

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:80 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 74 mot 26 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.40.22)

Votering i sak nr. 3

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

- forslag nr. 1, fra Beate Heieren Hundhammer på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering.
Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, tilbud om umiddelbart etter at planene er godkjent, å få rett til å innløse eiendommene til markedsverdi.»

Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 78 mot 23 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.40.52)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om retningslinjer for båndlegging og innløsning av boligeiendommer i forbindelse med samferdselsprosjekter, som sikrer at båndlegging automatisk følges opp med tilbud om innløsning.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:82 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om at båndlegging av eiendom i forbindelse med samferdselsprosjekter automatisk følges opp med tilbud om innløsning – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 59 mot 43 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.41.33)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik tatt opp tre forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«I

Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

II

Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbanelivet som et statlig selskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig veiselskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.»

Det vil bli votert alternativt mellom disse forslagene og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:79 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap – vedlegges protokollen.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 78 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.42.14)

Sak nr. 5 [14:42:20]

Referat

- (262) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter og Ketil Solvik-Olsen om gjennomgang av skattemessige avskrivningssatser (Dokument nr. 8:122 (2007-2008))
Enst.: Sendes finanskomiteen.
- (263) Samepolitikken (St.meld. nr. 28 (2007-2008))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
- (264) Samtykke til godkjenning av vedlegg VI av 14. juni 2005 om ansvar i krisesituasjoner der det er akutt fare for skade på miljøet, til Protokoll til Antarktistraktaten om miljøvern av 4. oktober 1991 (St.prp. nr. 64 (2007-2008))

4. (265) Nedrustning og ikke-spredning (St.meld. nr. 27
(2007-2008))

Enst.: Nr. 3 og 4 sendes utenrikskomiteen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.
Ønsker noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.43.
