

**Møte torsdag den 10. juni 2010 kl. 10**

President: Øyvind Korsberg

## Dagsorden (nr. 93):

1. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Ulf Erik Knudsen og Øyvind Vaksdal om statsråders bruk av embetsverk på politiske arrangementer i og utenfor valgkamp (Innst. 293 S (2009–2010), jf. Dokument 8:82 S (2009–2010))
2. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om endringer i burettslagslova mv. (Innst. 326 L (2009–2010), jf. Prop. 115 L (2009–2010))
3. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om endringer i plan- og bygningsloven (byggesaksdelen) (Innst. 324 L (2009–2010), jf. Prop. 122 L (2009–2010))
4. Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Per-Willy Amundsen, Torkil Åmland og Anders Anundsen om økt bruk av bindende folkeavstemninger i Norge (Innst. 325 S (2009–2010), jf. Dokument 8:60 S (2009–2010))
5. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endring i statsbudsjettet for 2010 under Samferdselsdepartementet (kjøp av flyruter) (Innst. 301 S (2009–2010), jf. Prop. 106 S (2009–2010))
6. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding og finansiering av Bergensprogrammet (Innst. 302 S (2009–2010), jf. Prop. 108 S (2009–2010))
7. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i yrkestransportlova og jernbane-loven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70) (Innst. 303 L (2009–2010), jf. Prop. 113 L (2009–2010))
8. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Anders Anundsen og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport (Innst. 292 S (2009–2010), jf. Dokument 8:65 S (2009–2010))
9. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal om å gjennomføre en eksternt, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet

(Innst. 304 S (2009–2010), jf. Dokument 8:66 S (2009–2010))

10. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som er god vei (Innst. 305 S (2009–2010), jf. Dokument 8:86 S (2009–2010))
11. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy (Innst. 277 S (2009–2010), jf. Dokument 8:94 S (2009–2010))
12. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om fullfinansiering av Trondheimsapakken (Innst. 278 S (2009–2010), jf. Dokument 8:108 S (2009–2010))
13. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om et bedre kollektivtilbud i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster (Innst. 306 S (2009–2010), jf. Dokument 8:113 S (2009–2010))
14. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t (Innst. 276 S (2009–2010), jf. Dokument 8:116 S (2009–2010))
15. Referat

Sak nr. 1 [10:00:23]

*Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Ulf Erik Knudsen og Øyvind Vaksdal om statsråders bruk av embetsverk på politiske arrangementer i og utenfor valgkamp* (Innst. 293 S (2009–2010), jf. Dokument 8:82 S (2009–2010))

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

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

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

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

– Det anses vedtatt.

**Trond Helleland (H) [10:01:39]** (ordfører for saken):

I denne saken har representanter for Fremskrittspartiet fremmet forslag om at det fra regjeringens side utarbeides retningslinjer for statsrådenes bruk av embetsverket på reiser og møter med partipolitisk preg. Saken har vært forelagt statsråd Rigmor Aasrud, som den 27. april 2010 svarte komiteen:

«Det er derfor, etter mitt skjønn, ingen ting i veien for at embetsverket følger statsråden på reiser som omfatter politiske arrangementer. Det må være opp til den enkelte statsråd å utvise skjønn når det gjelder hvilke oppgaver statsråden krever bistand til, men her må også embetsverket kjenne sin rolle. Jeg ser ikke behov for å lage egne retningslinjer for statsrådenes bruk av embetsverket på reiser og møter med partipolitisk preg.»

Komiteen viser også til svar fra statsminister Jens Stoltenberg til Per-Kristian Foss på spørsmål, Dokument nr. 15:156 for 2009–2010, om samme problemstilling. Her svarer statsministeren:

«Det vil variere i hvilken grad statsrådene har behov for bistand fra embetsverket i forbindelse med deres reiser til og tilstedeværelse på valgkampprogrammer. Departementene har ulike behov for å kunne være i løpende kontakt med statsråden når denne er på reiser. Tilsvarende vil behovet for bistand til pressebehandling kunne være avhengig av de til enhver tid pågående mediasaker som gjelder statsrådets ansvarsområde. Det vil derfor være opp til hver enkelt statsråd å utvise et skjønn når det gjelder hvilken bistand vedkommende i slike situasjoner har behov for. På den ene side må statsråden ivareta sin oppgave som departementssjef også i perioder hvor det pågår valgkamp, men på den annen side må statsråden sørge for å ikke misbruke embetsverket i en partipolitisk sammenheng.»

Komiteens flertall – medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV – viser til at spørsmålet om ulike sider ved statsrådenes bruk er drøftet i St.meld. nr. 11 for 2000–2001, der det står veldig tydelig at embetsverket skal bistå statsrådene som departementssjef. Det ligger utenfor embetsverkets ansvar og oppgaver å bistå statsrådene i deres egenskap av å være partipolitikere. Dette prinsippet er slått fast i Etske retningslinjer for statstjenesten.

Det er positivt at regjeringen vil presisere hvilken rolle embetsverket skal spille når de er med statsråden på reiser. Samtidig må det påhvile regjeringen og den enkelte statsråd et stort ansvar for å sørge for at skillet mellom embetsutøvelse og rene partipolitiske arrangementer blir tydelig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener statsrådene må utvise akt-somhet når det gjelder å medbringe embetsverket, spesielt i en valgkampsituasjon. Vi vil peke spesielt på at det har vært en enorm økning i antall kommunikasjonsrådgivere som arbeider for departementene. I juni 2005 var

det ansatt 99,9 kommunikasjonsrådgivere i departementene. I juni 2009 – altså under Stoltenberg II – var dette tallet økt til 134,2. Dette er en økning på 34 pst. Det er med andre ord snart flere kommunikasjonsrådgivere i departementene enn det er stortingsrepresentanter.

Opposisjonen registrerer denne utviklingen, og vil peke på at denne økningen medfører en ekstra kostnad på 16 mill. kr, samtidig som denne oppblomstringen av kommunikasjonsrådgivere i enda sterkere grad vil fordre at den enkelte statsråd er tydelig på rollefordelingen. Det betyr at det i snitt nå er sju kommunikasjonsrådgivere i hvert departement. Det er altså flere i hvert departement enn det antallet f. eks Fremskrittspartiet og Høyre har hver for seg på Stortinget.

Dette er en utvikling som naturligvis utfordrer grenseoppgangen mellom embetsverk og politisk ledelse av departementene enda tydeligere.

Det er avgjørende at det er åpenhet om og innsyn i hvem statsrådene medbringer på ulike reiser, og hva formålet med reisene er, slik at opinionen kan danne seg et bilde av om formålet med reisevirksomheten er i tråd med de krav statsministeren setter til skjønnsutøvelse.

Konklusjonen er at alle, unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, går inn for at representantforslaget vedlegges protokollen. Men jeg har lyst til å understreke at den utviklingen vi ser, særlig med dette kommunikasjonsrådgiverkorps, gjør at det vil bli enda vanskeligere å trekke grenselinjene for hva som er partipolitisk virksomhet, og hva som er embetsutøvelse. Derfor håper jeg at de retningslinjene som blir presisert av statsråd Aasrud, kan presenteres, kanskje som en forsmak på det her i dag, slik at vi tydelig hører at regjeringen tar dette problemet på alvor, og at det er en god skjønnsutøvelse som må legges til grunn, samtidig som man passer på at sammenblanding av roller ikke går for langt.

**Håkon Haugli (A) [10:06:55]:** Det er ingen uenighet mellom partiene om hvordan forholdet mellom embetsverk og statsråder bør være. Embetsverket skal være, og er, partipolitisk uavhengig.

Saksordføreren har på en god måte redegjort for det private forslaget, og Arbeiderpartiet deler hans prinsipielle syn på forholdet mellom embetsverk og statsråder fullt ut. Når det er gjelder departementets bistand til statsrådene, er utgangspunktet klart: Embetsverket skal bistå statsrådene som departementssjef.

Det ligger utenfor embetsverkets ansvar og oppgaver å bistå statsrådene i deres egenskap av å være partipolitikere. Det er det lang sedvane for, og prinsippet er også slått fast i Etske retningslinjer for statstjenesten.

Det er viktig for alle parter, regjeringen, opposisjonen og ikke minst embetsverket selv, at ingen opptre slik at det reises tvil om embetsverkets eller enkeltpersoners integritet, eller slik at den uavhengige fagligheten kan trekkes i tvil.

En statsråd er imidlertid sjef for sitt departement også når vedkommende er på reise eller deltar på politiske arrangementer. I slike situasjoner kan det også være behov for bistand fra embetsverket til oppgaver som må hånd-

teres av statsråden som departementssjef. Det må derfor være opp til den enkelte statsråd å utvise skjønn når det gjelder den bistand vedkommende har behov for.

Arbeiderpartiet mener statsråder med ulik politisk farge har utvist godt skjønn på dette området. Det samme gjelder de ulike departementenes administrative ledelse. Vi har vanskelig for å finne eksempler på at politikere og embetsverk har opptrådt på en måte som ikke respekterer skillet mellom forvaltning og politikk.

De retningslinjene som Fremskrittspartiet ber om i sitt forslag, finnes allerede. I tillegg er spørsmålet om ulike sider ved statsråders bruk av embetsverket drøftet bredt i St.meld. nr. 11 for 2000–2001. I et skriftlig svar til stortingsrepresentant Per-Kristian Foss i fjor redegjorde statsministeren for hvordan retningslinjene forstås og praktiseres, og i et brev til kommunal- og forvaltningskomiteen av 27. april i år har statsråd Rigmor Aasrud sagt at hun vil vurdere om det er nødvendig å tydeliggjøre skillet ytterligere mellom embetsverkets oppgaver og politiske oppgaver, nå som retningslinjene er under revisjon.

Fra Arbeiderpartiets side er det uklart hvilket problem forslagsstillerne egentlig forsøker å løse, og hva som er motivasjonen for å fremme et slikt forslag. Er kjernen at man mener at enkeltpersoner har utvist dårlig skjønn, eller er det at man vil slå politisk mynt på spekulasjoner i media? I så fall er det andre og mer ubyråkratiske måter å ta opp slike saker på enn å fremme private forslag om nye retningslinjer og rutiner.

Vi har merket oss at opposisjonen ønsker å gjøre dette til en debatt om hvordan departementene er organisert og hva det koster. Det er en debatt vi gjerne tar. Den hører imidlertid ikke hjemme her, men i diskusjonene om statsbudsjettet.

Det positive med dagens debatt er at vi får en påminnelse om hvor viktig skillet mellom politiske beslutningstakere og statsforvaltningen er. Selv om innfallsporten denne gangen ikke er særlig konstruktiv, ønsker Arbeiderpartiet en saklig diskusjon om forholdet mellom politikere og embetsverk velkommen.

**Anders Anundsen (FrP) [10:10:28]:** Embetsverket i departementene er en viktig ingrediens i det norske demokratiet, og det er avgjørende at enhver regjering kan ha full tillit til embetsverket. Særlig viktig er det i Norge fordi vi bytter ut relativt få personer i departementene ved regjeringsskifter. Siden embetsverket er stabilt, uavhengig av regjeringsskifter, må også statsråders bruk av embetsverket være tilpasset et slikt system. Det er avgjørende for enhver regjering å kunne forholde seg til et partipolitisk nøytralt embetsverk.

I etterkant av valgkampen 2009 ble det en diskusjon om enkelte statsråders bruk av embetsverket i valgkampen. Det gikk så langt at fagorganisasjonen Akademikerne mente at enkelte statsråders bruk av embetsverket satte integriteten til embetsverket i fare. På den bakgrunn igangsatte Fremskrittspartiets stortingsgruppe et arbeid med å undersøke omfanget av statsrådenes bruk av embetsverket i valgkampen. Resultatet var interessant.

Enkelte statsråder benyttet seg nesten aldri av embets-

verk på reiser, som også hadde partipolitisk innhold i valgkampen – andre gjorde det nærmest alltid. Selv om Stortinget i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 11 for 2000–2001 drøftet disse forholdene, er praksisen i departementene så ulik at det er behov for å klargjøre rollefordelingen mellom politisk ansatte i departementene og i embetsverket for øvrig.

Statsråd Erik Solheim hadde f.eks. med seg embetsverket til Vestfold et par dager før valget i 2009 for å ha et klimautspill med partiets førstekandidat i fylket. Den samme statsråden hadde med seg embetsverket til Trondheim 12. september til stand og bistandsdebatt. Dette er etter min oppfatning klart i strid med det som er utgangspunktet i den nevnte stortingsmeldingen. Slik bruk av embetsverket setter det åpenbart i en vanskelig situasjon, og kan absolutt gå ut over integriteten til den enkelte.

Nylig uttalte tidligere statsråd Bjarne Håkon Hanssen at han mener departementets informasjonsavdelinger skal fungere nærmest som et slags propagandakontor for statsrådets politikk. En slik praktisering vil naturligvis gjøre det komplisert både for embetsverket og for nye statsråder ved et regjeringsskifte. Et slikt syn er således etter vår oppfatning i strid med grunnlaget for at en i praksis ikke skifter ut noen ansatte i departementene ved regjeringsskifter utover de politisk ansatte.

Det er heller ikke lett å leve med en situasjon hvor embetsverkets integritet alene skal ivaretas av den enkelte statsråds eget forgodtbefinnende, slik statsministeren har lagt til grunn i brev til Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

Etter vår oppfatning er det behov for klarere retningslinjer på dette området. Derfor burde forslaget fra Fremskrittspartiet bli mottatt med applaus og få enstemmig tilslutning i dag, men jeg ser til min store overraskelse at det ikke vil skje. Men det er likevel en del lyspunkter.

For det første er hele komiteen enige om, og alle partier er enige om, det prinsipielle utgangspunktet, nemlig at embetsverket ikke skal bistå statsråder i sitt partipolitiske virke.

For det andre er jeg glad for at statsråd Aasrud i sitt brev til komiteen sier at hun vil vurdere å presisere skillet mellom statsrådets embetsgjerning og vedkommendes partipolitiske rolle ved gjennomgang av Etsiske retningslinjer for statstjenesten.

I praksis vil det ofte dukke opp situasjoner hvor en fra statsrådets side må benytte godt skjønn ved reiser og møter som er en kombinasjon av valgkamp og arrangement som omfatter fagansvaret til statsråden. Men generelt er det lite heldig under en valgkamp å bruke embetsverk på reiser hvor det kan settes spørsmålstegn ved reisesens egentlige formål.

Statsrådets gledelige åpning for å se nærmere på dette er i det minste en liten erkjennelse av at det er viktig for alle partier at det ikke rokkes ved embetsverkets integritet, og at en i fremtidige valgkamper bør være mer oppmerksom på denne problemstillingen som statsråd.

Selv om forslaget fra Fremskrittspartiet ikke blir vedtatt i dag, håper jeg i hvert fall at denne debatten som jeg mener har et konstruktivt utgangspunkt, i motsetning til det representanten fra Arbeiderpartiet sa, bidrar til å bevisstgjøre

re særlig de statsråder som har beveget seg i grenseland for akseptabel bruk av embetsverket i valgkampen.

Det er et drøyt år til neste valgkamp, og en skal ikke se bort fra at det også etter den valgkampen kommer en henvendelse fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om å få kikke nærmere på statsrådenes reiseprogram og reisefølge. Jeg vil med det ta opp Fremskrittspartiets forslag.

**Presidenten:** Representanten Anders Anundsen har tatt opp det forslag han selv refererte til.

**Heikki Holmås (SV) [10:15:05]** (komiteens leder): Jeg hadde ikke tenkt å ta ordet i debatten, for jeg synes at både innlegget til Helleland og innlegget til Haugli var gode når det gjaldt å beskrive det som det faktisk er bred enighet om i komiteen. Prinsippet her er veldig klart; det må være etter den enkelte statsråds skjønn hvordan man benytter seg av embetsverket ut fra de prinsippene som ligger der, som er veldig klare.

Så mener jeg at representanten Anundsen kom med noen eksempler som viste hvorfor Fremskrittspartiet tar feil i denne saken. Når f.eks. statsråd Erik Solheim drar til Vestfold for å komme med et klimautspill – som jo er et felt som absolutt ligger innenfor hans ansvarsområde – mener Anundsen at det er feil. Når statsråden skal delta i en bistandsdebatt, og får bistand av embetsverket sitt, mener Anundsen at det er feil bruk av embetsverket.

Jeg mener begge disse to eksemplene er gode eksempler på at det er helt riktig at statsråden har anledning til å benytte embetsverket. Hvis f.eks. Erik Solheim som minister hadde dradd på et SV-arrangement for å delta i en debatt om prinsipper for barnefordeling, ville jeg stilt spørsmål ved om det hadde vært en riktig bruk av embetsverket, i en sånn setting. Men det er jo noe helt annet.

De eksemplene som Anundsen kom med, viser at Fremskrittspartiet, etter min oppfatning, tar veldig feil, og jeg underes litt over hva det er som er utgangspunktet for å ta opp forslaget sånn som det foreligger.

I brevet fra statsråden til komiteen redegjør jo hun også for at dette er noe som kontinuerlig er oppe til diskusjon, og som vil bli gjennomgått på en egnet måte. Det oppfatter jeg at hele komiteen, bortsett fra Fremskrittspartiet, slutter seg til. Jeg er fornøyd med at alle vi andre, utenom Fremskrittspartiet, er fornøyd med det som gjøres fra regjeringens side på dette området.

**Trine Skei Grande (V) [10:17:20]:** Jeg slutter meg også til alle Hellelands merknader. Jeg synes det var en god innledning om saken, og prinsippene her ligger helt klart i bunnen.

Som jeg har sagt før, er det sånn at vi har vokst opp med ulike barndomsidealene – noen av oss hadde politimester Bastian og andre hadde tante Sofie.

I demokratiet vårt tror jeg det er grunnleggende viktig at vi har «åpenhet» og «tillit» som hovedord, ikke «kontroll» og «regelverk». Det å lage retningslinjer på områder som helt klart handler om folks skjønn der og da, i f.eks. så vanskelige vurderinger som de en statsråd må gjøre, kan ikke gjøres på en god måte med et regelverk. Det kan

gjøres på en god måte ved åpenhet og diskusjon, og slik var det ved forrige valgkamp.

Det er klart at statsråder som tøyer grenser her, tøyer også tilliten sin i det norske folk. Det er den tilliten vi baserer oss på, og det er den tilliten man blir straffet i forhold til når man tøyer grensene. Det er et mye bedre «regelverk» enn det er å lage et eller annet regelverk som man kan si man er på den ene eller andre siden av.

På mange områder i demokratiet vårt nå tror vi at vi skal kunne lene oss til et regelverk i alle sånne saker, mens jeg tror at åpenhet og debatt er det som best styrker demokratiet. Da er det de mekanismene vi skal lage, og ikke lage regelverk om hvordan sånne ting skal håndheves. Det tror jeg gjelder på mange felt, som også har vært til debatt denne i uken. Det handler om åpenhet om hvem vi møter, det handler om åpenhet om hvem det er som påvirker alle politiske handlinger vi gjør. Jeg tror at vi nå må gå bort fra regelverket og over til tilliten. Men det viktigste her er åpenhet, og at det er greit å få vite hvem som er med på hvilke arrangementer. Og så er det også medias rolle å foreta overvåkingen av hvorvidt vi utfører rollen vår som politiker, enten det er her eller i regjeringa, på en god måte.

På denne bakgrunn – dette var mer en stemmeforklaring – kommer heller ikke vi til å støtte Fremskrittspartiets forslag.

**Statsråd Rigmor Aasrud [10:20:08]:** Som jeg har påpekt i mitt brev til Stortingets kommunal- og forvaltningskomité av 27. april, er den problemstillingen som tas opp i representantforslaget, drøftet i bredt format i St.meld. nr. 11 for 2000–2001 Om forholdet mellom embetsverket, departementenes politiske ledelse og andre samfunnsaktører. Det er ingen tvil om konklusjonen i stortingsmeldingen: å bistå statsrådene i deres egenskap av partipolitiker ligger utenfor embetsverkets ansvar og oppgaver.

Statsrådene vil kunne ha bruk for embetsverkets assistanse også når de er på reiser. Hyppigheten og omfanget av de enkelte statsråders reiser vil variere over tid og mellom de forskjellige departementene. Det vil måtte være slik at embetsverket kan følge statsrådene på reiser som omfatter både statsrådens embetsgjerning og partipolitiske oppgaver. Det er uansett den enkelte statsråd som ut fra sitt skjønn – og som det er sagt fra denne talerstolen før i dag – må ta stilling til hvor skillet går mellom statsråds gjerningen og de partipolitiske oppgavene. Ut fra denne vurderingen må statsråden også ta stilling til hvilke oppgaver embetsverket kan involveres i, uavhengig av om statsråden er på reise eller ikke.

Den enkelte statsråd må hele tiden kunne skille mellom embetsgjerninger og de partipolitiske oppgavene og fordele oppgaver til sine embets- og tjenestemenn innenfor den delen som han eller hun bedømmer å ligge inn under embetsgjerningen.

Også embetsverket må ha en klar oppfatning av hvor skillet går mellom statsrådens embetsgjerning og vedkommendes partipolitiske rolle, og si fra dersom en mener at denne grensen er i ferd med å bli overtrådt. Som en del av den enkelte virksomhets oppfølging av Etske retnings-

linjer for statstjenesten, er også departementene opptatt av å ha klare og ryddige roller, og det å ta stilling til bl.a. disse skillelinjene er en del av den dilemmatreningen som departementenes embets- og tjenestemenn gjennomgår.

Jeg har på denne bakgrunn ikke sett noe behov for å utarbeide egne retningslinjer for statsrådenes bruk av embetsverket på reiser og møter i partipolitisk sammenheng.

Men i mitt svar til kommunal- og forvaltningskomiteen uttalte jeg at jeg ville vurdere å presisere det skillet noe tydeligere under revisjonen av Etske retningslinjer for statstjenesten.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Anders Anundsen (FrP) [10:23:07]:** Som jeg nevnte i innlegget mitt, er jeg glad for at statsråden vil foreta en slik vurdering under revisjonen av Etske retningslinjer for statstjenesten.

Men jeg har lyst til å utfordre statsråden på om hun i forkant av den vurderingen også vil ta en gjennomgang av de ulike departementers praktisering, slik at en kan få et reelt erfaringsgrunnlag før en vurderer å endre regelverket. På den måten vil man se om det er samsvar mellom statsrådenes bruk av embetsverket i en valgkamp og de premisser som ligger i St.meld. nr. 11 for 2000–2001, og i Stortingets behandling av den meldingen.

**Statsråd Rigmor Aasrud [10:23:43]:** Jeg har ingen planer om å lage en stor byråkratisk arbeidsoppgave med hensyn til å definere hvilke reiser de forskjellige statsrådene har gjennomført med og uten embetsverk. Men i det arbeidet vi skal gjøre med å lage nye etiske retningslinjer, vil selvsagt alle departementer bli involvert på ordi- nær måte, slik at vi kan finne ut om den oppfatning vi har i saken, vil kunne stemme med det vi bygger våre fakta- kunnskaper og den eventuelle endringen som vi vil gjøre, på.

**Trond Helleland (H) [10:24:28]:** Det er åpenbart bred enighet her på Stortinget om at det skal være åpenhet rundt statsrådenes reiser – at det skal være mulig i ettertid å kunne etterprøve formålet med reisene, hvem som har deltatt, osv. Men så er det i brevet fra statsråden presisert at embetsverket har en lydighetsplikt, men at den «medfører ingen plikt for ansatte i sentraladministrasjonen til å utføre oppdrag som ligger utenfor det man vil anse som området for statsrådens embetsgjerning». Og så sa statsråden nettopp at embetsverket må si fra når det går for langt, eller når de føler at de er med på noe som de ikke burde vært med på.

På hvilken måte kan Stortinget og offentligheten få innsyn i når embetsverket eventuelt protesterer? Er det en loggføring av det? Blir det tatt opp direkte, eller foregår det skriftlig? Kan Stortinget eventuelt få tilgang til den protesten som da utøves fra embetsverket?

**Statsråd Rigmor Aasrud [10:25:34]:** Jeg er ikke kjent med at det føres logg over den type henvendelser, men en del av den løpende politiske debatten mellom den politiske

ledelse i departementene dreier seg om hvilke saker det er forsvarlig å ha med embetsverket på. Departementets ledelse er god til å bistå oss i å gjøre de rette vurderingene. Og som jeg sa i mitt innlegg, er det slik at en del av det treningsgrunnlaget som mange departementer gjennomfører, er å jobbe med de grensegangene som ligger mellom hva som er de politiske oppdrag som statsråden er ute på, og hvilke oppdrag som er embetsgjerning.

Så er det veldig ofte slik – særlig i en valgkamp – at noen arrangementer er rent embetsmessige, mens andre er valgkamporientert. I de tilfellene vil man ofte være avhengig av å ha en kommunikasjonsarbeider som kan følge en, for det er løpende saker som pågår i departementet, helt uavhengig av det som er dagens sak.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme. Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 3956)

Sak n r. 2 [10:26:52]

*Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om endringer i burettslagslova mv. (Innst. 326 L (2009–2010), jf. Prop. 115 L (2009–2010))*

**Presidenten:** Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 70 minutter, og at taletiden fordeles slik:

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

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Michael Tetzschner (H) [10:27:55]** (ordfører for saken): Stortinget behandler i denne saken endringer i en lang rekke lover. Det gjelder avhendingslova, burettslagslova, bustadoppføringslova, eiendomsmeglingsloven, finansieringsvirksomhetsloven, skatteloven og tomtefeste- lova, så det er mye arbeid vi har foran oss.

Regjeringens begrunnelse er at det de siste årene har vært en rekke negative avisoppslag om de såkalte lavinnskuddsboligene organisert nettopp som borettslag. Lavinnskuddsboliger kjennetegnes ved at kjøper ikke trenger særlig meget egenkapital for å finansiere boligkjøpet. Boligene er i det vesentlige finansiert gjennom felleslån som borettslaget tar opp. I praksis omtales lavinnskuddsboliger gjerne som boliger hvor fellesgjelden utgjør 80 pst. – og innskuddsdelen følger 20 pst.

En fordel med lavinnskuddsboliger er at det blir lettere for personer med begrenset egenkapital å komme inn

på boligmarkedet. Det er imidlertid et stort problem hvis kjøperne ikke forstår konsekvensene av hva de har kjøpt, og kjøperne heller ikke har økonomi til å betale sin del av felleskostnadene når hverdagen melder seg.

Det er i Norge i dag 345 000 borettslagsleiligheter. Av disse utgjør lavinnskuddsboligene en forsvinnende liten andel.

Den foreliggende proposisjon legger til grunn at borettslag med for lave individuelle innskudd fra andelseierne i forhold til fellesgjelden som hviler på borettslaget, fører til et soliditetsproblem som bør bekjempes ved lov-messige tiltak. Disse inngrepene faller i tre hovedkategorier.

For det første foreslås innført en lovbestemmelse om at det heretter ikke skal kunne opprettes borettslag som må låne mer enn 75 pst. fra banker eller andre eksterne långivere.

For det andre at det innføres lov- og forskriftshjemler som har det til felles at de grunnleggende skal bevisstgjøre kjøpere av borettsleiligheter om hva de reelle økonomiske forpliktelsene vil være i årene som kommer, med særlig vekt på å synliggjøre den reelle prisen på det tidspunktet kjøperne treffer beslutningen om å kjøpe. Hensikten er altså at den enkelte skal forstå rekkevidden av de forpliktelsene man tar på seg som andelseier, både selskapets driftsutgifter og kapitalkostnader.

Det tredje tiltakspunktet/hovedgruppe av tiltak er flere lovendringer som går ut på at man skal kunne påvirke, og forhåpentligvis redusere risikoen, dersom det viser seg at andre andelseiere misligholder sine forpliktelser til å betale felleskostnader, og organiseringen av sikringsordninger.

Jeg tror, før vi fokuserer på eventuelle svakheter ved borettsformen, at vi også skal være klar over at i et litt lengre perspektiv har borettsformen i Norge bidratt til boligreising. Den har vært betydelig i våre byer, og den har hatt stor betydning for boligsaken i Norge i etterkrigstiden. Vi må passe på at vi ikke utsetter borettsformen for reguleringer som gjør den mindre attraktiv, slik at vi påvirker folks evne til å velge fritt den boformen de ønsker. Vi må huske på at for mange vil ikke alternativet være selveierboliger, men de vil rett og slett være henvist til et rent leiemarked.

En samlet fagkomité støtter de forslag som går ut på å gi den enkelte andelshaver god oversikt og informasjon som setter vedkommende i stand til å treffe informerte beslutninger. Komiteen støtter også det som går ut på å redusere risikoen gjennom sikringsordninger for andres betalingsmislighold.

På ett punkt har komiteen delt seg, og det gjelder det foreslåtte forbud mot høyere belåning enn 75 pst. Vi som er skeptiske til den begrensningen, er selvfølgelig ikke imot at det vises varsomhet ved låneopptak, men regjeringen foreslår et system der det er lovgiverne som en gang for alle bestemmer maksimal finansieringsgrad, og ikke – som i alle andre låneforhold – lar det være opp til den enkelte boligeier og banken å avtale hva som skal være egenkapital, og hva som skal lånes. Vi tror en slik regel blir for stiv, og at beslutningen da er tatt én gang for alle, uten spesiell

konkret kunnskap om risikoen og egne forhold som den enkelte kjenner til.

Vi mener videre at hvis man ser på omfanget av problemet, har det i løpet av ti år vært ti konkurser i borettslag. Vi vet jo også at vi har utmerkete løsningsmekanismer for de tilfellene hvor det blir betalingsstans i borettslag. Også da er jo beboerne sikret langt flere rettigheter enn tilsvarende for selveiere i en konkurssituasjon.

Vi må også være klar over at i en konkurs, er først og fremst innskuddskapitalen beskyttet mindre enn fellesgjelden, som gjerne er tatt opp med lån i bank. Det betyr også at hvis innskuddsgjelden er lav, så vil i en konkurssituasjon tapet for andelshaverne være tilsvarende beskjedent.

Dersom man ikke lenger skulle tillate lavinnskuddsleiligheter, vil det nok øke soliditeten i det enkelte borettslag, men denne soliditeten kommer primært bankene til gode og ikke andelshaverne. Etter min mening har man lagt altfor stor vekt på dette tiltaket. Man kan også bli forledet til å tro at andre og viktigere forhold ikke spiller så stor rolle, f.eks. størrelsen på gjelden, rentenivået og hvordan rentene kan utvikle seg. Det er også et spørsmål for seg om dette såkalte innskuddet i virkeligheten er oppspart, eller om også det må lånes, og eventuelt da på hvilke betingelser. Ved en konkurs, hvis man da har finansiert innskuddet sitt som sin private forbruksgjeld, vil det følge låntakeren uansett om han bor i borettsboligen eller ikke. Det er disse og langt viktigere forhold som egentlig avgjør om andelshaverne makter sine utgifter.

Komiteen slutter seg til departementets vurdering av at begrensning av belåningsgrad i hvert fall ikke skal gjøres gjeldende for senere låneopptak. Noe annet ville vært helt umulig å praktisere, så vi støtter oss til at man i hvert fall bare reserverer denne begrensningsregelen til stiftelsestidspunktet.

Det er heller ikke noe ønske om å endre den enkelte andelshavers mulighet til individuell nedbetaling. Bolig er den viktigste spareform i Norge, og det bør den også kunne være for dem som bor i borettslag.

En samlet komité mener også at det er viktig at kjøperen av borettslagsleiligheter sikres opplysninger om totalprisen på boligen. Markedsføringsloven er bindende for enhver næringsdrivende som lever av å selge og formidle boligsalg. Det er utarbeidet en bransjenorm for markedsføring av boligen. Det er rett og slett disse bransjenormene som nå skrives inn i de forskjellige lovene. Dette er i samsvar med etablerte regler når disse kravene om prisopplysninger inngår i eiendomsmeglingsloven, avhendingslova og bustadoppføringslova.

Komiteen mener at de foreslåtte endringene vil bidra til at kjøpere av andelene er informert når de treffer disse langtrekkende beslutningene. Boliginvestering er kanskje noe av de viktigste beslutningene man tar i familien. Likeledes støtter man departementets vurdering om at reglene bør rette seg mot profesjonelle aktører ved forbrukersalg og ikke ved overdragelse mellom forbrukere, som er typisk når det selges mellom familiemedlemmer.

Så har man erfaring for at enkelte selskaper og personer har kjøpt langt flere andeler enn de har tenkt å bebo, eller fysisk kan bebo. Det er det man gjerne omtaler som

spekulasjonssalg. Der har komiteen også vært enig om å si at andre enn de som senere kan bo i borettslaget, kan ikke erverve.

Avslutningsvis vil jeg også peke på at det er fremmet et forslag, der man understreker eiendomsmeglers opplysningsplikt. Eiendomsmegler er ofte avhengig av å få disse opplysningene fra forretningsfører eller boligbyggelaget. Vi ønsker å fremme et forslag – det ligger i innstillingen – om at vederlag og gebyrer i forbindelse med overdragelse bortfaller hvis ikke eiendomsmegler har fått disse opplysningene. Vi fremmer også formelt forslag om dette her i salen.

**Presidenten:** Representanten Michael Tetzschner har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Håkon Haugli (A) [10:38:15]:** Ordninger med boligbyggelag og borettslag ble etablert for å sikre gode og trygge boliger for folk flest. Gjennom etterkrigstiden har boligsamvirket åpnet boligmarkedet for mange mennesker, og fortsatt er borettslag en utbredt boform. Om lag én av sju norske boliger eies i dag på denne måten.

Mange av utfordringene som borettslagsformen har stått overfor de siste årene, har knyttet seg til såkalte lavinnskuddsborettslag, dvs. borettslag med høy andel fellesgjeld og lavt innskudd. Mange av disse er etablert for andre formål enn å sikre folk en trygg bolig, og i media er en del slike borettslag omtalt som gjeldsfeller. Dessverre har vi sett at enkelte utbyggere har utnyttet mulighetene som ligger i borettslagsformen, for å sikre seg stor fortjeneste i rene spekulasjonsprosjekter. Det er heldigvis et fåtall av norske borettslag som tilhører denne kategorien. Men konsekvensene for den enkelte beboer har i enkelte tilfeller vært store.

De forslagene vi behandler i dag, er fremmet for å rydde opp i denne situasjonen. Regjeringspartiene er opptatt av å sikre tilliten til borettslagsmodellen. Vi går inn for en regel om at det maksimalt skal være 75 pst. fellesgjeld når et borettslag stiftes – et forbud mot lavinnskuddsborettslag. Det foreslås også et nytt forbud mot spekulasjonskjøp og minimumskrav til tilbydere av sikringsordninger. I tillegg stilles det krav om at kjøper på kjøpstidspunktet skal få informasjon om totalpris og framtidige økonomiske forpliktelser.

Konkurs i borettslag er ikke noe utbredt fenomen, men det har store konsekvenser for alle beboerne. De konkursene som har forekommet, har noen fellestrekk. Det dreier seg om private utbyggere uten tilknytning til boligbyggelag, boligene er solgt med høy fellesgjeld, og konkursen skyldes manglende betaling av fellesutgifter.

Saksordføreren har redegjort godt for saken, og det er bred politisk enighet om de fleste lovendringene. Jeg vil derfor ikke kommentere hvert enkelt forslag, men konsentrere meg om de viktigste og dem det er uenighet om.

En viktig lovendring er forslaget om en maksimalgrense for fellesgjeld. Etter Arbeiderpartiets vurdering er det to viktige grunner til at det bør settes en maksimalgrense: hensynet til kjøper selv og hensynet til de øvrige andels-

eierne i borettslaget. En maksimalgrense vil også legge til rette for at kjøpere av borettslagsleiligheter blir kredittvurdert. Det vil bidra til å redusere risikoen for at andelseiere må betale sine naboers felleskostnader, siden en maksimalgrense og kredittvurdering kan hindre at personer som ikke har evne til å klare sine låneforpliktelser, kommer inn i borettslaget.

Forbrukerrådet, Finansnæringens Fellesorganisasjon og NBBL er blant høringsinstansene som har støttet en maksimalgrense. Det har vært noe ulikt syn på akkurat hvor grensen skulle gå, og etter en helhetsvurdering har regjeringen landet på 75 pst.

Høyre vil stemme imot maksimalgrensen og argumenterer prinsipielt mot at det må settes en grense. Partiet er på kollisjonskurs med både finansnæringen og forbrukermyndighetene, og det ser heldigvis ut til at de blir stående alene om dette.

Fra annet hold vil det kanskje komme innvendinger om at maksimalgrensen vil heve terskelen for at ungdom og andre kommer inn på boligmarkedet. Arbeiderpartiet er opptatt av at alle skal ha mulighet til å eie egen bolig. Det er imidlertid ingen løsning at personer med liten betalingsevne pådrar seg gjeld i lavinnskuddsprosjekter som de ikke kan betjene. Startlån og andre virkemidler gjennom Husbanken er bedre verktøy for å sikre at ungdom får etablere seg i egen bolig.

Det har vist seg at enkelte selskaper og personer har avtalt å kjøpe mange borettslagsboliger, som regel for borettslaget blir stiftet. Motivet er å tjene penger på en gunstig prisutvikling i boligmarkedet.

Borettslagsmodellen ble utviklet for å skaffe folk bolig. Borettslagslova har derfor som utgangspunkt at en andelseier i et borettslag kun kan eie én andel, og at bare fysiske personer kan være andelseiere. Tanken er at den som kjøper boligen, også skal bo der.

Dersom selskaper eller privatpersoner avtaler å kjøpe boliger og videreselge disse før andelene overdras fra utbygger, har det hittil vært tvilsomt om det rammes av disse bestemmelsene i borettslagslova.

For å videreføre brukereieprinsippet, for å redusere faren for betalingsmislighold og for å forebygge tvangs salg av borettslagsboliger foreslår regjeringen å forby slike spekulasjonsavtaler.

I Arbeiderpartiet er vi glade for at en samlet komité har sluttet seg til prinsippet om at de som kjøper en andel i et borettslag, må oppfylle kravene til å kunne bosette seg i boligen.

Det foreslås også lovendringer som innebærer at kjøpere av borettslagsboliger sikres opplysninger om totalprisen på boligen, dvs. både innskudd og andel fellesgjeld. Dette kravet skal sikre at kjøper er klar over den reelle prisen på boligen.

Når boligen selges gjennom eiendomsmegler, har megler opplysningsplikt overfor kjøper. Regjeringen foreslår å endre loven slik at det blir klart at andel av fellesgjeld skal inngå i de opplysningene megler plikter å gi. Alle høringsinstanser som har uttalt seg om dette forslaget, har vært positive. På samme måte foreslås det endringer i bustadoppføringslova, som sikrer kjøper opplysninger om to-

talpris og andel fellesgjeld dersom borettslagsboligen er under oppføring. Når det gjelder avhendingslova, foreslås det også å lovfeste retten til totalprisopplysninger. Denne regelen begrenses imidlertid til salg fra næringsdrivende til forbrukere.

Det er grunn til å tro at boligsalg mellom privatpersoner øker de nærmeste årene, bl.a. fordi det er åpnet for boligannonsering for privatpersoner på Internett. Omfanget av slikt boligsalg mellom privatpersoner er ikke stort, og det er grunn til å tro at de fleste borettslagsboliger som selges mellom private, skjer mellom nærstående.

Flertallet ber regjeringen følge utviklingen i omfanget av salg av borettslagsboliger mellom privatpersoner og eventuelt foreslå regelendringer som sikrer boligkjøpere den samme informasjonen ved slike salg.

Det er viktig at kjøpere også får informasjon om hva felleskostnadene vil bli etter utløpet av den avdragsfrie perioden. Eiendomsmeglere plikter å gi slike opplysninger, men i praksis har det vist seg å være et problem at eiendomsmeglerne ikke får tilgang til denne informasjonen. Regjeringen vil derfor endre forskriften om årsregnskap og årsberetning for borettslag. Mindretallet ønsker en lovbestemmelse for samme formål.

Fra regjeringspartienes side mener vi det er viktig at høringsinstansenes innspill vurderes. Vi er særlig opptatt av å få vurdert et forslag fra NBBL om at borettslagene må utarbeide en oppstilling over hva avdragene vil utgjøre i kroner etter den avdragsfrie perioden, og hvor mye avdragene vil medføre i økte felleskostnader for den enkelte andelseier, gitt at nedbetalingsplanen fastholdes.

Borettslag som ikke er etablert for beboernes beste, men for at stifterne skal kunne berike seg på dem som kjøper bolig, har bidratt til å sette borettsformen i vanry. Borettslagsboligen har alltid vært ment for den som eier den.

Vi behandler i dag til sammen 24 mindre lovendringer i sju forskjellige lover. Summen av disse tiltakene vil sette en stopper for spekulasjon i borettslagsformen. Fra Arbeiderpartiets side har det vært viktig å verne om borettslag som en trygg, god og demokratisk boform. Vi er glade for at et bredt flertall støtter lovendringene.

**Gjermund Hagesæter (FrP) [10:46:11]:** Denne saka er jo godt gjord greie for både av saksordføraren og av representanten Haugli frå Arbeidarpartiet. Så det treng ikkje vere nødvendig å gjenta det som dei har gått inn på og gjort greie for. Eg vil i alle fall gjere greie for Framstegspartiet sitt syn i denne saka.

Utgangspunktet er sjølv sagt at ein bustad er ei viktig investering, og for dei aller fleste er det den viktigaste investeringa dei gjer i livet. Burettslaget er ein viktig del av bustadmarknaden, og burettslagsforma har også bidrege til at mange har kome seg inn på bustadmarknaden på ein grei og enkel måte. Det er sjølv sagt ei avveging mellom det at ein skal ha ei burettslagsordning der inngangsbilletten er overkomeleg, og at ein samtidig skal ha ei burettslagsordning som er såpass robust at ho ikkje kjem i vanry på nokon måte, som er tillitsskapande, og som det er grunn til å stole på for alle aktørar på bustadmarknaden.

Både saksordføraren og representanten Haugli har vore inne på at det er brei einigheit i denne saka. Komiteen er einig om dei fleste tinga. Det er viktig at ein får lovfesta dette med god og tilstrekkeleg informasjon, slik at ein rett og slett ikkje blir lurt inn på bustadmarknaden utan at ein eigentleg er fullt klar over kva for konsekvensar det får, kva for felleskostnader ein har, og kva for fellesgjeld ein har i burettslaget. Det er det også ein samla komité som står bak, og det er bra.

Det som det har vore ein del diskusjon om i komiteen, og litt ulike merknader om – også ein merknad frå Høgre – er det som går på maks fellesgjeld i burettslag. Her er det foreslått 75 pst. del av fellesgjelda – ein må altså ikkje overstige 75 pst. fellesgjeld i forhold til kostnadene på burettslaget. Framstegspartiet sitt utgangspunkt her er at vi trur ikkje ein slik regel vil ha nokon nemneverdig effekt. Vi trur at dette på mange måtar er ei lovfesting av det som i dag er praksis. Det vil vere vanskeleg å få finansiert ei fellesgjeld som utgjer meir enn 75 pst., og eg trur også det kan vere vanskeleg å selje delar i eit burettslag med altfor høg fellesgjeld. Sjølv om vi ikkje trur at dette vil ha nemneverdig effekt, er det jo ikkje dermed sagt at det er ufornuftig å vedta ein slik kjøregel, og vi går altså inn for det som fleirtalet går inn for her – vi synest dette er ein grei regel å lovfeste.

Det er to omsyn her, i tillegg til kreditor. Det eine er omsynet til kjøparen, og det andre er jo omsynet til dei andre deleigarane. Når det gjeld omsynet til kjøparen, meiner vi at det i utgangspunktet er kjøparen sitt eige ansvar, men når det gjeld omsynet til dei andre deleigarane, meiner vi at dei skal ha rett til å vere forholdsvis trygge på at dei som kjøper delar i eit burettslag, har ein soliditet som gjer at dei vil greie å oppfylle sine forpliktingar.

Sjølv om ein har ein maks del på 75 pst. fellesgjeld, betyr jo det at 25 pst. må skaffast til vegar på andre måtar. Det er altså ikkje noko forbod i denne saka om at dei 25 pst. – som altså er innskotet – ikkje skal kunne finansierast gjennom bank for den enkelte deleigar og burettslagsbeuar. Men det som er poenget her, er at då må ein gjennom ei kredittvurdering. Då går ein gjennom ein prosess der banken går gjennom vedkomande sine inntekter og utgifter, og vurderer i lag med kjøparen om han er i stand til å betene denne gjelda på 25 pst. av burettslagskostnaden, i tillegg til del av fellesgjeld. Det betyr sjølv sagt at dersom ein har ein burettslagsleilegheit som kostar 2 mill. kr, kan altså 1,5 mill. kr vere finansiert gjennom fellesgjelda, mens 0,5 mill. kr då må skaffast til vegar på andre måtar. Dersom det er nokon som skal lånefinansiere det, må dei gjennom ei kredittvurdering.

Derfor vel vi å støtte fleirtalet i denne saka. Det skal vere lett å kome seg inn på bustadmarknaden. Det skal vere lett å kome seg inn i burettslagssameige, men det skal ikkje vere for lett. Det er altså ikkje alle som er i stand til å betene denne typen kostnader, og då må ein altså ha ei vurdering av det. Enkelte kjem då ikkje inn, og i staden nyttar dei seg av å leige bustad.

Ein annan ting som også er regulert her, er spekulasjonskjøp. Det er også noko som ein samla komité står bak. Poenget er, som det er sagt både av saksordføraren



og av representanten Haugli, at dei som kjøper ein del i eit borettslag, skal ha evne til å busetje seg i leilegheita. Dersom ein kjøper fleire delar, vil ein altså ikkje kunne busetje seg i fleire leilegheiter. Det er jo openbert, og derfor er dette ei naturleg regulering, ein naturleg kjøreregel, som også Framstegspartiet stiller seg bak.

**Heikki Holmås (SV) [10:53:04]** (komiteens leder): Jeg har bodd i mange forskjellige former for boliger. Jeg har leid bolig, jeg har hatt leilighet i sameie, jeg har bodd i rekkehus, jeg har bodd i enebolig, og jeg har bodd i borettslag. Jeg bor nå i borettslag på Tøyen og ble for to dager siden valgt inn igjen i styret i borettslaget. Jeg vil gjerne understreke én ting: Jeg elsker borettslag.

Jeg mener borettslagsmodellen – det at man bor sammen, har ansvaret for vedlikehold av gården i fellesskap, har ganske gode og strukturerte regler for å sørge for at dette drives på en skikkelig måte – er en ordentlig og flott norsk greie. Dette har de sikkert mange andre steder også. Hvis du reiser til Murmansk og ser på russere som bor og eier hver sin leilighet i blokken, og ingen har ansvaret for helheten, skjønner du at dette er ting som vi har fått til å funke.

Det er to grunner til at vi nå gjennomfører de lovendringene som ligger her. Det ene er at vi ønsker å ta vare på de menneskene som kjøper borettslagsleiligheter, at de skal være sikre på at når de kjøper en borettslagsleilighet, skal det være noe som er sikkert, som et ordentlig og skikkelig borettslag. Det andre er at vi ønsker å ta vare på ryktet til borettslagene.

Det er ikke slik at det var avisoppslag som førte til disse endringene. Det er rett og slett realitetene som lå i at vi i Norge hadde noen små krusninger av det som i USA ble kalt subprime-krisen. Vi hadde den lille krusningen, og den lå i at noen av de borettslagene som ble stiftet utenom boligbyggelagene, ble stiftet på en slik måte at fellesgjelden var for høy, avdragene var utsatt ved at man hadde avdragsutsettelse i flere år, og dette var på et tidspunkt da rentene var utrolig lave. Så gikk rentene opp igjen og normaliserte seg, og det førte til at en haug med mennesker fikk problemer, pluss at informasjonen var altfor dårlig.

Så er det mange ting vi kunne ha gjort med dette, og det hadde vært mulig å diskutere flere modeller for å sørge for å sikre dette. En ting alle er enige om, er at informasjonen skulle bli bedre. Tidligere var det slik at på veldig mange av meglernes presentasjoner av boliger sto ikke fellesgjelden oppført. Man fikk inntrykk av at borettslagsleiligheter kunne være mye, mye billigere enn det de reelt sett var, på grunn av at fellesgjelden ikke ble oppført. Det som handlet om informasjon, gjorde vi noe med allerede i forrige periode, og vi styrker informasjonen til folk som kjøper seg borettslagsleilighet, ytterligere nå.

Den andre biten var det som gikk på sikkerhet for folk når alt gikk galt. En av de tingene vi merket, var jo at de godt drevne borettslagene, som f.eks. det jeg bor i, hadde gode forsikringsordninger. Jeg er med i en felles forsikringsordning som gjør at hvis en av leietakerne ikke betaler leien sin, eller for den saks skyld ikke blir i stand til å betale leien sin, går ikke dette ut over fellesskapet,

for det forsikrer man seg mot. Det får vi på plass nå med lovgivningen her.

Den tredje tingen er det som handler om at vi skal unngå at borettslag overhodet kommer i den kritiske situasjonen at folk ikke blir i stand til å betale de forpliktelsene som ligger der. Der er det flere varianter vi kunne valgt. Vi kunne valgt å ha større sikring av renten. Hvis man ser på de borettslagene som er sunt drevet i utgangspunktet, er det ingen av dem som har fått finansieringen sin fra Husbanken, som har gått over ende. Man kunne lagt begrensninger på avdragsfriheten, og man kunne reversert lovgivningen til slik som den var i gamle dager. Jeg var selv med på å behandle et forslag fra Erna Solberg da vi reviderte boligbyggelagslovgivningen, som gjorde at det ble lettere å stifte borettslag utenfor de store boligbyggelagene. En av de tingene boligbyggelagene har gitt klar beskjed om, er at det er ingen av de borettslagene som er drevet av boligbyggelag, som har gått over ende. Det er de borettslagene som blir stiftet av spekulanter, eller av andre som driver bare ett prosjekt, uten tanke på hele levetiden på borettslaget, som har gått over ende.

Men vi valgte å gjøre det som NOU-en foreslo, nemlig NOU 2009:17 Sikring mot tap av felleskostnader i borettslag. Vi valgte å lande på det, for det var det som var bredest vurdert, og det var det flest høringsinstanser mente var det som var riktig å gå for, og det var å gå for en styrking av det som rett og slett handlet om driften i fellesskapet, det som handlet om hvor stor gjeld et borettslag skal kunne ta opp.

Så sats er vi på at de reglene vi har, og de mulighetene kommune har for å gi startlån til enkeltmennesker, som er en veldig god ordning, fortsatt skal kunne gi muligheter for alle til å skaffe seg en borettslagsleilighet – og bli lykkelige.

**Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [10:58:32]:** De endringene i borettslagsloven m.m. som er foreslått i denne proposisjonen, er komiteen stort sett enig i. I høringen viste det seg også at stort sett alle høringsinstansene var positive til disse endringene. Ordningen med boligbyggelag og borettslag ble i sin tid etablert for å sikre gode og trygge boliger for folk flest. Endringene som er foreslått her, er ment å sikre at slik skal det også være i framtiden.

Saksordføreren har på en god måte redegjort for hva disse lovendringene innebærer, og også for det ene momentet som komiteen er litt uenig om. Det gjelder forslaget om at det heretter ikke skal kunne opprettes borettslag med belåningsgrad høyere enn 75 pst. fellesgjeld. Kristelig Folkeparti støtter dette.

Det har de siste årene vært et negativt fokus på såkalte lavinnskuddsboliger, der boligkjøper ikke trenger mye egenkapital for å finansiere boligkjøpet. Fordelen er selvsagt at det blir lettere for personer med begrenset egenkapital å komme inn på boligmarkedet, men det har vist seg at det oppstår problemer der kjøper ikke forstår konsekvensene av hva de har kjøpt, og der de ikke har økonomi til å betale sin del av felleskostnadene. Det er særlig to hensyn som blir ivaretatt her: hensynet til kjøper selv, og ikke minst hensynet til de andre andelseierne i

borettslaget. En slik maksimalgrense vil også redusere risikoen for at andelseiere må overta naboers forpliktelser ved mislighold av låneforpliktelser.

Et annet forhold som det har vært stor enighet om, er opplysningsplikten ved kjøp av slike boliger. Særlig meglerforbundet viste til dette i sitt bidrag under høringen. Eiendomsmeglerne har etter gjeldende rett plikt til å opplyse om lånevilkårene for nedbetaling av fellesgjeld og beregning av månedlige felleskostnader samt andre faste kostnader. Men skal meglerne kunne redegjøre for dette ved et salg, må eiendomsmeglerne også få muligheter til å innhente disse opplysningene fra borettslagenes forretningsførere. Slik det er i dag, får eiendomsmeglerne i mange tilfelle ikke opplysninger fra forretningsførere som meglere faktisk plikter å opplyse om. Og for å få på plass en slik helt opplagt opplysningsplikt fremmer altså mindretallet følgende forslag:

«Vederlag kan ikkje krevjast utan at forretningsførar/andelslaget har gitt eigar eller meklar alle opplysningar som har betydning for handelen og gjennomføringa av denne.»

Også Norske Boligbyggelags Landsforbund er opptatt av dette i sitt innspill, der de tar til orde for at det må utarbeides en oppstilling over hva avdragene vil utgjøre i kroner etter den avdragsfrie perioden, og hvor mye avdragene vil medføre i økte felleskostnader for den enkelte andelseier, gitt at nedbetalingsplanen fastholdes.

Jeg håper at regjeringen tar opposisjonens forslag med seg i sitt videre arbeid, og hadde statsråden gitt et signal om dette, kunne det vært interessant å omgjøre dette forslaget til et oversendelsesforslag, for å sikre at dette blir vurdert også etter at vi er ferdige med saken. For dette forslaget er også i aller høyeste grad et forslag som kommer den enkelte kjøper og andelslag og borettslag til gode.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

**Trine Skei Grande (V) [11:02:34]:** Denne saken kommer etter en lovnad fra regjeringa da Venstre fremmet et Dokument nr. 8-forslag om mange endringer i borettslagsloven. Regjeringa ønsket å gå gjennom loven og komme tilbake til Stortinget med en enhetlig gjennomgang. Så vi er glad for at regjeringa har gjort denne gjennomgangen, og vi er enig i de aller fleste forslagene. De er i tråd med det opprinnelige Venstre-forslaget, både når det gjelder markedsføring, og når det gjelder sikringsordningen. Vi har også sett at avdragslengden på førstehjemsbanklån har blitt økt fra 20 til 30 år, og det er også Venstre glad for.

Det vi i dag er uenig med regjeringa i, er § 2-14, som går på belåningsgrad. Jeg må innrømme at det var en bekymring etter alle medieoppslagene som førte til at Venstre fremmet Dokument nr. 8-forslaget. Den gjennomgangen som har vært etterpå av hvor mange konkurser det egentlig har vært, og hvordan det har vært sammensatt, viser at problemet var mye mindre enn det kunne se ut som i begynnelsen. Vi ser ingen grunn til å begrense belåningsgraden, da vi ikke ser hvordan det skal kunne stoppe de prosjektene vi ikke liker.

Jeg merker meg også at alt som ikke er kollektivt eller offentlig, er spekulasjon. Jeg lurer på om SV mener at alle formål for å tjene penger per definisjon er spekulasjon, eller om det er andre definisjoner på spekulasjon.

Det forslaget vi i Venstre har vært mye mer tilbøyelig til å vurdere når det gjelder å regulere dette markedet, går på å begrense antall år for avdragsfrihet. For det hadde gitt et mye bedre incitament for å unngå akkurat det vi har sett som følge av loven. Nå har vi ikke fremmet det her i dag, men vi er fortsatt åpne for at det hadde betydd en bedre regulering enn det forslaget som regjeringa her har lagt fram.

Så vi ønsker da å stemme imot § 2-14. Jeg er litt usikker på om Presidentskapet eller salen legger merke til det jeg sier nå, så jeg sier det en gang til: Vi skal stemme mot § 2-14. Ellers støtter vi forslagene til regjeringa, som vi syns er meget gode, basert på vårt opprinnelige forslag.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:05:32]:** Dei siste åra har det vore mykje negativt fokus på såkalla låginnskotsbustader og burettslag. I media har det særleg vore skrive om enkelte prosjekt der unge menneske har late seg lokke til å kjøpe bustader til ein tilsynelatande låg pris. Ansvar for fellesgjeld, moglegheit for auka felleskostnader og ansvaret for betalingsproblema til naboen har vorte underkommunisert til kjøparane. Dette har ført til at enkelte kjøparar har fått problem med å følgje opp sine gjeldsplikter, og heile burettslagsmodellen stod i fare for å kome i vanry.

Etter at regjeringa 30. april i år la fram Prop. 115 L om endringar i burettslagslova mv., har eg stort sett berre høyrte godord om lovforslaga. Det er eg glad for – ikkje fordi regjeringa får ros, men fordi føremålet med desse reglane er å førebyggje nye problem for enkeltpersonar og burettslag. Eg har spesielt merka meg at det under høyringa av forslaga i kommunal- og forvaltningskomiteen den 12. mai i år, gjennomgåanda var ei positiv vurdering av regjeringa sine forslag, og at det kom fram få innvendingar mot lovforslaga. Eg er òg glad for at det ser ut til at alle forslaga vil verte vedtekne i dag, og at eit breitt fleirtal i stortingskomiteen sluttar opp om dei fleste forslaga.

Spesielt er det viktig at alle parti vil hindre at spekulantar inngår avtalar med utbyggjar om kjøp av burettsbustader som dei ikkje har lov til å eige sjølve. Burettslagsforma skal vere ei trygg buform for privatpersonar som sjølve skal bu i bustaden, ikkje eit spekulasjonsobjekt for personar med kortsiktige profittmotiv. Dette brukareigeperspektivet har vore ein grunnpilar i burettslagsmodellen, og dette skal vi òg hegne om i framtida.

Alle partia er samde om at informasjon om totalpris og kostnadsutvikling til burettslaga må verte betre. Det skal sikre potensielle kjøparar eit betre grunnlag for å vurdere om dei skal kjøpe den aktuelle burettslagsbustaden. Dette er eit svært viktig grep for å førebyggje nye problem med burettslagsbustader.

Sal av burettslagsbustader skjer vanlegvis gjennom profesjonelle aktørar. Seljar si informasjonsplikt om totalpris vil berre gjelde for profesjonelle aktørar, som eiendomsmeklarar og advokatar. Dette kjem av at ein ikkje

kan forvente tilsvarende kunnskap om regelverket hos private seljarar, og at slike sal gjerne skjer innanfor familien eller mellom andre kjende. Frå siste årsskifte kan privatpersonar avertere burettslagsbustader til sals på Finn.no og andre elektroniske salsportalar. I samband med dette har eg merka meg at fleirtalet i kommunal- og forvaltningskomiteen ber regjeringa følgje med på omfanget av private sal, og kome tilbake til Stortinget dersom det blir behov for å utvide informasjonsplikta til òg å omfatte private seljarar. Denne utviklinga skal me sjølvsagt følgje med på.

Noko overraske registrerer eg at Høgre og Framstegspartiet går mot forslaget om å fastsetje ei øvre grense for burettslaga si fellesgjeld ved stifting av laget. Etter regjeringa si vurdering er fastsetjing av ei slik grense på 75 pst. eit viktig grep for å hindre nye problem med låginnskotsbustader. Denne regelen vil føre til at personar med liten eigenkapital må søkje om private tilleggslån for å finansiere kravet om eigenkapital. Dei må få ei kredittvurdering, og långivar har plikt til å åtvare mot låneopp- tak frå lånsøklarar utan betalingsevne. Føremålet med regelen er sjølvsagt ikkje å gjere det vanskelegare å kome inn på bustadmarknaden. Personar med liten betalingssevne kan få lån i private bankar eller startlån gjennom kommunen, sjølv om dei har liten eigenkapital. Poenget med lovføresegna er derimot å spare personar utan betalingssevne frå å gå inn i ei gjeldsfelle og verne dei andre andelseigarane i burettslaget mot økonomisk tap på grunn av betalingsmisleghald frå personar utan midlar til å betale felleskostnadene.

Eit anna viktig grep som vi føreslår, er fastsetjing av reglar om sikringsordningar mot at burettslag lid tap på grunn av betalingsmisleghald frå andelseigarane. Det er ikkje aktuelt å påby burettslag å inngå ei slik sikringsordning, eller å påby eksisterande sikringstilbydarar å ta opp alle burettslaga i ordninga. Tilbod og etterspørsel etter slike produkt vil det vere opp til partane å avklare ut frå ei vurdering av premie for å verte med og risikoen for å ta opp burettslag i ordninga. Føremålet med reguleringa er å sikre at tilboda som vert gitt, faktisk gir den nødvendige tryggleiken, og å hindre at nokon kjøper seg falsk tryggleik. Det gjenstår noko forskriftsarbeid. Det skal vere på plass i løpet av hausten.

Til slutt til oversendingsforslag: Eg trur det er vanskeleg, sidan dette er lovforslag, men eg skal ta med meg dei innspela som er komne her og vidareformidle dei til Finansdepartementet, som er det ansvarlege departementet for den biten av lovarbeidet.

**Eirik Sivertsen (A) [11:11:08]:** Borettslag har alltid vært en eierform som er ment å sikre boliger til alle, uavhengig av økonomiske muligheter. Og fordi gode og trygge boliger for alle har vært et overordnet politisk mål her i landet, har også borettslagene spilt en viktig rolle i norsk boligpolitikk. Det gjenspeiles også i utbredelsen – ca. 14 pst. av alle norske boliger, eller 345 000 boliger, er borettslagsboliger.

Grunnlaget for boformen er en solidaritetstanke. Det er en gjensidig solidarisk forpliktelse mellom borettslaverne om å svare for borettslagets samlede forpliktelser. I senere

tid har vi også sett eksempler på at en eller flere beboere ikke har klart å svare for sine forpliktelser, og i noen tilfeller har det også medført at borettslaget som helhet ikke har klart å svare for sine forpliktelser, f.eks. ved ikke å betale sine renter og avdrag. I sin ytterste konsekvens har dette ført til konkurser i borettslag. Heldigvis er det sjelden at borettslag går konkurs. I forbindelse med finanskrisen i 2008 og 2009 har imidlertid antallet konkurser økt. Totalt har det vært åpnet sju konkurser siden 2002, selv om de fleste kom i perioden 2008–2009. Selv om dette ikke er veldig mange konkurser, kan det ha store konsekvenser for dem som blir berørt.

En sikringsordning kan forhindre økonomiske tap og risiko som følge av manglende betaling av felleskostnader, og vil dermed også kunne være en sikkerhet for den enkelte borettslaver. I dag finnes det flere ulike sikringsordninger, men området er lite regulert.

Departementet foreslår derfor på bakgrunn av NOU 2009:17 Sikring mot tap av felleskostnader i borettslag nye lovbestemmelser for å regulere sikringsordningene og gi borettslagene et minimum av rettigheter. Videre foreslås det å stille krav til et minimum av kapital, slik at sikringsordningene kan dekke eventuelle tap som måtte oppstå.

Det er viktig å understreke at det å inngå en avtale om sikringsordning vil være frivillig for borettslagene. De nye bestemmelsene vil i så måte ikke påføre borettslagene unødvendige utgifter uten at de selv aksepterer det.

Lovbestemmelsen som foreslås om at de som skal tilby sikring, må ha tillatelse til å drive skadeforsikrings- eller finansieringsvirksomhet, vil sørge for at det er nødvendig kapital hos tilbyderne til å dekke opp de tapene som måtte oppstå. Det vil også bidra til en alminneliggjøring av sikring i forhold til andre forsikringsordninger.

Dette lovforslaget vil gi trygghet for økonomien til borettslag som tegner sikring mot tap av felleskostnader, og derigjennom større trygghet for den enkelte borettslaver. I tillegg er det grunnlag for å anta at tegning av sikring kan gi bedre lånebetingelser hos bankar, da sikringsordningen reduserer også bankens risiko ved utlån.

Det er derfor med glede man registrerer at en enstemmig komité slutter seg til forslagene om sikringsordningen for dekning av tap som oppstår som følge av mislighold av felleskostnadene.

Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti framholder i sin merknad til saken at en del lovbestemmelser inneholder skjønn, og dermed vil partenes utgifter til juridisk rådgivning øke. Enhver lovbestemmelse inneholder et større eller mindre rom for skjønn, som det i sin ytterste konsekvens er domstolenes ansvar å avklare. Det vil alltid være slik at det er en avveining mellom kompleksitet i lovbestemmelser og behovet for å sikre partene gjennom lovgivning. Jeg vil minne om at vi berører spørsmål som kan medføre tap av egen bolig, noe som for de aller fleste vil være dramatisk. Hensynet taler derfor klart i retning av å vektlegge et bedre regelverk, selv om dette kan medføre noe økte utgifter for borettslagene til juridisk rådgivning. For meg er det i hvert fall klart at konsekvensene ved tap av egen bolig veier tyngst i dette tilfellet.

Så registrerer jeg at representanten Skei Grande utviser en rørende omsorg for den friheten den enkelte skal ha til å påta seg låneforpliktelser. Det gir meg grunn til å minne om at det i forbindelse med høringen her var en lang rekke høringsuttalelser, bl.a. fra Forbrukerombudet, Forbrukerrådet, Huseiernes Landsforbund m.fl., som støttet forslaget om begrensning på låneopptak, nettopp for å beskytte den enkelte borettslshaver.

**Hilde Magnusson Lydvo (A) [11:15:35]:** Arbeiderpartiet ønsker at folk skal kunne kjøpe sin egen bolig. Da er det viktig at boligmarkedet har boliger i ulike prisklasser og eieform. Det at vi i sin tid opprettet borettslagene, var et viktig virkemiddel for at folk skulle sikre seg egen bolig.

Det som har vært en utfordring, og som har satt borettslagsformen i et dårlig lys, er de såkalte lavinnskuddsboligene, hvor nærmere 80 pst. av verdien er fellesgjeld på borettslaget og bare resten er kapitalinnskudd fra kjøper. Det kan virke forlokkende, men det er en forutsetning at du også klarer å betale andel av fellesgjeld og ikke bare renter og avdrag på lån du personlig har i banken.

Lovforslaget vi behandler i dag, vil ha innvirkning på boligmarkedet på en positiv måte og vil hindre at lignende situasjoner vil skje igjen ved at det settes et tak på 75 pst. på hva fellesgjelden kan være av den totale gjelden på boligen, og at det blir en plikt til god informasjon om hva de totale utgiftene blir ved kjøp av en borettslagsleilighet.

Lovforslaget omhandler også tomtefeste til borettslagsleiligheter. I tilknytning til en del lavinnskuddsprosjekter har det blitt etablert festeforhold for boliger på grunn som allerede er bygd ut. Dette skjer ved at investorer kjøper opp eldre bygårder som rehabiliteres og deretter selges som borettslag eller sameie. Tomten legges over i et selskap som fester den bort til borettslaget eller sameiet. Det ser ut som om festeinstituttet i slike tilfeller er et virkemiddel for å øke fortjenesten. Etableringen av et festeforhold innebærer at det kan oppstå tvister om regulering av festeavgift, rådighet over tomten, forlengelse av festeavtalen, innløsning av tomten, osv. Det kan også gjøre det vanskelig å sette riktig verdi på boligene. Regjeringen foreslår derfor et forbud mot festeforhold på bebygde eiertomter når bebyggelsen hovedsakelig skal benyttes til boligformål.

Høyre og Fremskrittspartiet ønsker at dette også skal gjelde fritidsboliger i borettslag, men Arbeiderpartiet mener at dette er en svært lite utbredt problemstilling, og at fritidsbolig står i en annen stilling enn den boligen du skal bo i. Arbeiderpartiet mener at bolig trenger et særskilt vern.

Ellers merker jeg meg at Høyre i merknaden påstår at mer lovregulering i visse tilfeller gir større ulemper enn fordeler, og at lovverket blir for detaljert i forhold til problemet det skal løse, men at de gjerne vil lovregulere fritidseiendommer eid i borettslag med festetomter.

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

**Ola Borten Moe (Sp) [11:18:34]:** Jeg tenkte jeg skulle starte med å henlede forsamlingens oppmerksomhet på den internasjonale økonomiske situasjonen, der vi vet at boligspesulasjon har vært en betydelig driver, og for mye og for billig kreditt over tid truer nå vår økonomi på dramatisk vis. Mange har trodd at dette var ferdig. Det er det ingen grunn til å tro. Det er tvert imot stor uro internasjonalt, også i våre aller nærmeste land. I Nederland hadde man i går valg. Der vant det liberale partiet fordi de lovet størst budsjettkutt over de offentlige budsjettene. Poenget med dette er at verden også kan komme til å endre seg for Norge i tiden som kommer, og kanskje på et vis som vi i dag ikke er i stand til å overskue.

Jeg nevner dette fordi jeg mener at det lovverket vi nå har til behandling, kan vi sette under overskriften «Krav til soliditet og krav til ansvarlighet». Og det å avgrense mulighetene for at folk med lav betalingsevne påtar seg forpliktelser de ikke makter, er god politikk. Jeg mener at dette er et viktig bidrag til å sikre et sunnere boligmarked i dette segmentet.

Hvis vi ser rundt oss, er det også sånn at det er mange land som nå vurderer å innføre, eller allerede har innført, ulike reguleringer av bank- og finanssektoren sin, og dermed stiller strengere krav direkte eller indirekte til soliditet og ansvarlighet i boligmarkedet. Sånn sett er det ikke sikkert at det vi nå behandler, er noe som er særskilt, men at det kan komme til å bli mer av denne type reguleringer, mer av denne type diskusjoner, også i framtiden, og på andre deler av boligmarkedet enn i borettslagsboformen.

Videre klargjør man spillereglene gjennom forbud mot spesulasjon og gjennom at all informasjon skal på bordet ved kjøp og salg. Resultatet er sikring av en viktig boform.

Jeg har også lyst til å tilføye at den brede enigheten som er rundt det alt vesentligste av dette lovforslaget, borger for bred oppslutning. Poenget mitt er at det er gjort et godt arbeid, og det er et betimelig arbeid.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:21:39]:** Eg bad om ordet igjen fordi eg kom i skade for å seie at Framstegspartiet går mot forslaget om å fastsetje ei øvre grense for borettslaga si fellesgjeld ved stifting av laget. Det gjer Framstegspartiet ikkje. Sjølv om partiet har kritiske merknader, går dei ikkje mot. Eg synest det er rett å rette opp det, slik at det vert ryddig.

Sidan eg likevel har fått ordet, vil eg understreke kor viktig det er å ha ei maksimalgrense for fellesgjelda. Ved opptak av fellelån vert ikkje dei framtidige andelseigarane kredittvurderte. Det er klart at utan kredittvurdering og frårådingsplikt, som no vert innført for långivar, risikerer kjøparen sjølv å tape pengar, naboane kan verte sitjande med rekninga, og i verste fall kan borettslaget gå konkurs. Det har òg vore ei sentral føresegn i tiltakspakken frå SSU, som gjekk gjennom problemet med låginnskotsbustader. Enkelte har hevda at føresegna vil gjere det vanskelegare for unge og andre å etablere seg på bustadmarknaden. Det er neppe rett. Folk med betalingsevne kan, som eg sa i stad, få startlån til å finansiere heile eller delar av innskotet. Og dei som ikkje har ei slik evne, bør heller ikkje verte lokka til å bli eigarar.

Gjennom burettslagsordninga har mange opp gjennom tidene fått trygge og gode bustader. Ved dei lovendingane som Stortinget vedtek i dag, er målet at systemet med burettslag skal vidareutviklast og sikrast som ein god og trygg veg til eigen bustad for mange òg i framtida.

Noreg er spesielt, for det er ein særdeles høg del av befolkninga som eig sin eigen bustad. Det å kunne setje nøkkelen i døra, gå inn og vite at ein er heime i eigen bustad, er ein stor verdi som me òg skal ta med oss inn i framtida.

Eg er veldig glad for den breie tilslutninga som er i Stortinget i dag for at burettslaget som form kan vidareutviklast til ein trygg og god del av det som gjeld å sikre den største investeringa mange gjer i livet, nemleg å kjøpe sin eigen bustad.

**Gjermund Hagesæter (FrP) [11:24:15]:** Eg vil først seie at eg er veldig glad for at statsråden var oppe og retta opp den misforståinga som oppstod ved at statsråden trudde at Framstegspartiet gjekk imot grensa på 75 pst. Om det kjem av at eg har uttrykt meg uklart frå talarstolen, eller det kjem av at ein har manuskript som ein skreiv i går, før ein begynte med debatten, skal ikkje eg spekulere i, men eg er i alle fall glad for at dette er retta opp. Framstegspartiet står bak fleirtalet i denne saka. Vi trur ikkje det har nokon stor effekt å innføre ei maktsgrense på 75 pst. fellesgjeld slik situasjonen er i dag, på grunn av at det nok vil vere vanskeleg å finansiere meir enn 75 pst. fellesgjeld for eit burettslag. Det vil kanskje òg vere vanskeleg å selje andelar med altfor høg fellesgjeld. Korleis situasjonen er om fem år, om ti år, om femten år, veit vi lite om, derfor synest vi at det kan vere greitt å ha ein slik kjøreregulering, og lovfeste ein slik kjøreregulering, trass i at dette ikkje vil ha den store effekten i dag og dei neste månadene framover.

Noko som er viktig for å sikre at ein kjem inn på bustadmarknaden, er at ein legg til rette for billigare bustader, billige inngangsbillettar, spesielt for ungdom. Men ein har enkelte byggjeforskrifter som går den motsette vegen, som vi har ulike anslag på, bl.a. har vi fått ein del tilbakemeldingar på at størrelse på handikaptalett og slike ting vil fordyre inngangsbilletten for mange.

Elles vil eg seie at eg sjeldan har vore så einig med statsråd Navarsete som eg var i det ho sa i sitt siste innlegg. Eg meiner at det er viktig med denne maktsgrensa på 75 pst. Og eg undrar meg faktisk over at både Høgre og Venstre går heilt imot ei slik regulering. Dei seier at det skal vere mogleg å ta opp 100 pst. fellesgjeld. Det betyr altså at vi kan få andelar på ei krone, som då kan bli omsett. Eg kan vanskeleg sjå at dette er ei positiv utvikling når vi har sett kva konsekvensar dette får, både for den enkelte og også for kreditorar og andre burettslagsseigarar. Dei har det fått store konsekvensar for ved konkurs.

Så Framstegspartiet går imot at vi ikkje skal ha ei grense. Vi støttar fleirtalet og vil ha maks 75 pst. fellesgjeld.

**Michael Tetzschner (H) [11:27:27]:** Hvis man tenker seg 100 pst. fellesgjeld, betyr det jo bare at man har én låntaker, mens man i realiteten i dag sier at en typisk borettslagsleilighet finansieres gjennom fellesgjelden, som

borettslaget, og dermed også andelseierne, er ansvarlige for mer indirekte. I tillegg har man enten sparemidler eller tilleggs lånemidler.

Nå var det jo slik at man i kooperasjonens barndom hadde ambisjoner om at medlemmene skulle spare en betydelig del før de tegnet andeler. OBOS var f.eks. tuftet på en slik idé. Det het til å begynne med Oslo og Omegn Bolig og Sparelag. Så forandret de forkortelsen fra OOB til OBOS. Etter hvert ble sparedelen helt borte. Så det er helt vanlig at man må lånefinansiere denne delen. De som da er svakt bemidlet, har en tendens til å trekke opp kredittkort og annen finansiering som er meget dyr, og som de trekker med seg videre i en eventuell konkurs.

Jeg vil til opplysning for Stortinget si at en advokat har gått igjennom og analysert disse ti tilfellene med konkurser og kommet til at manglende betaling bare er ett av problemene. Der manglende betaling fra medeiere har vært inne i bildet, skyldes det renteøkning i perioden og ikke at man har kommittert seg til et beløp som var for høyt i utgangspunktet. Et annet fellestrekk er at prosjektene er blitt stående med usolgte andeler. Altså: De som har kjøpt, har fått full risiko fra første dag, og det har ikke vært folk til å betale felleskostnader i de usolgte andelene. Så det har ikke med mislighold å gjøre, det har med usolgte andeler å gjøre. Det siste store forklaringsmomentet var at flere av borettslagene hadde levert leiligheter med mangler, som da hadde påført dem store utbedringskostnader.

Så hvis vi da ser på det man forstørker opp til å bli hovedproblemet, og som skal forsvare dette inngrepet i et forhold mellom bank og låntaker, blir det altså et veldig lite problem, og hvor man antakelig velger et veldig galt og uhensiktsmessig virkemiddel for å bekjempe.

**Presidenten:** Representanten Gjermund Hagesæter har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Gjermund Hagesæter (FrP) [11:30:14]:** Eg vil understreke at eg ikkje er ueinig i at det er andre risikoar òg, som går på dette med uselde andelar, og òg når det gjeld renteutvikling og totalgjeld og sånne ting som kan vere minst like store farar. Men det som er poenget, er at dersom vi skal tillate 100 pst. fellesgjeld, vil det dessverre føre til at mange som går inn på boligmarknaden, ikkje er i stand til å forsvare sin forpliktingar. Det vil skape problem for dei, det vil skape problem for dei andre i det burettslaget, og det vil sjølvsagt føre til ein del konkursar. Dessverre kan det også føre til at burettslagsordninga meir eller mindre kjem i vanry framover. Det trur eg ingen vil vere tente med. Derfor støttar vi fleirtalet i denne saka når det gjeld maks 75 pst. fellesgjeld.

**Håkon Haugli (A) [11:31:29]:** Det var Michael Tetzschners innlegg som fikk meg til å tegne meg igjen. Den virkelighetsbeskrivelsen at problemet vi diskuterer i dag, er at svakere bemidlede trekker opp kredittkortet, den går det ikke an å forbigå uten at den kommenteres.

Utfordringen med lavinnskuddsborettslag er at enkeltpersoner settes i en vanskelig økonomisk situasjon fordi

de mangler oversikt over forpliktelsene som på kort og på lang sikt ligger i borettslaget, og kjøper en andel uten å være i stand til å betjene forpliktelsene over tid. Det er et problem, og vi forsøker å løse det ved å foreslå en 75 pst.-regel. Når Høyre stemmer imot det, er de på kollisjonskurs med både finansnæringen og forbrukermyndighetene, som har avgitt høringsuttalelser som støtter en slik regel.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 3957)

Sak nr. 3 [11:32:33]

*Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om endringer i plan- og bygningsloven (byggesaksdelen) (Innst. 324 L (2009–2010), jf. Prop. 122 L (2009–2010))*

**Heikki Holmås (SV) [11:32:51]** (komiteens leder og ordfører for saken): De forslagene vi nå behandler, som handler om endringer i plan- og bygningsloven – byggesaksdelen – er en serie med rettinger som ikke har noe annet for seg enn å rette opp feil i lovteksten.

Det er en god del presiseringer, og enkelte punkter som handler om å gi mer presise forskriftshjemler – eller å gi forskriftshjemler overhodet – til departementet og til regjeringen, sånn at de kan utarbeide forskrifter som sørger for at byggesaksbehandlingen vil kunne gå bedre i tiden som kommer.

Jeg tenkte jeg skulle knytte en bitte liten merknad til en problemstilling som har vært oppe i diskusjonen. Jeg vil for øvrig si at dette er noe komiteen slutter seg enstemmig til – uten verken motforslag eller varsler om at noen deler av loven kommer til å bli argumentert mot eller stemt mot av noen av partiene. Så dette er ting vi er enige om. Men det er altså en ting jeg kommer til å knytte noen merknader til, og det er spørsmålet som handler om brakker. Det har vært et vedvarende problem, spesielt i Oslo-området og enkelte andre steder i østlandsområdet, der vi har hatt omfattende byggevirksomhet. Vi har hatt en utvikling i retning av nærmest slumlignende tendenser knyttet opp mot brakker som blir stående. Brakkene skal være midlertidige. Det gis imidlertid rom for at de skal kunne stå i mer enn to år, som er det generelle midlertidighetsbegrepet i loven. De skal kunne stå der i to år hvis de er knyttet opp mot konkrete prosjekter. Det gjør det enklere å sette i gang bygging av dem. Det stilles også lavere krav enn for øvrige bygg. I den anledning vil vi understreke at fra regjeringens side – og fra stortingsflertallets side – anser vi at kommunene har tilstrekkelige virkemidler i dagens plan- og bygningslov til å sørge for å unngå at en får en sånn type forslumming. De har muligheten til å pålegge fjerning og riving og utbedring når det gjelder dette.

Men vi kommer til å følge denne utviklingen nøye, for det er ekstremt viktig at vi ikke får – skal vi si – deler av et område med mer eller mindre permanente brakkerigger som blir stående, med vesentlig lavere krav, og med vesentlig mindre muligheter for regulering fra kommunenes side.

Vi er altså skjønt enige om loven sånn som den ligger, og derfor regner vi med at dette går greit igjennom i Stortinget.

**Presidenten:** Det kan tyde på det, i og med at flere talere ikke har tegnet seg til sak nr. 3.

(Votering, se side 3959)

Sak nr. 4 [11:35:55]

*Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Per-Willy Amundsen, Torkil Åmland og Anders Anundsen om økt bruk av bindende folkeavstemninger i Norge (Innst. 325 S (2009–2010), jf. Dokument 8:60 S (2009–2010))*

**Presidenten:** Etter ønske fra kommunal- og forvaltningskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset 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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Håkon Haugli (A) [11:36:42]** (ordfører for saken): Representantforslaget om økt bruk av bindende folkeavstemninger er fremmet av fem stortingsrepresentanter fra Fremskrittspartiet. Deres mål er å gi velgerne økt innflytelse og å øke valgdeltakelsen. Det er mål en samlet kommunal- og forvaltningskomité deler. Et stort flertall i komiteen er imidlertid uenig med forslagsstillerne i at bindende folkeavstemninger er veien å gå.

Demokratiets bærende tanke er at folket bestemmer. Den skriver seg fra de gamle greske bysamfunnene, og er mer enn 2 500 år gammel. Datidens frie menn – og det var bare menn, for kvinner og slaver var ikke borgere – møttes på torget for å avgjøre viktige spørsmål ved håndopprekning. Folkeavstemninger er et eksempel på at et urdemokratisk prinsipp har overlevd – som en nisje i et statssystem som ellers er basert på representativitet.

Bindende folkeavstemninger har vi liten tradisjon for i Norge. På nasjonalt nivå har vi aldri hatt det. Alkoholloven hjemlet tidligere lokale innbyggerinitiativ og bindende folkeavstemninger. Ordningen ble avvirket i 1989.

Rådgitende lokale folkeavstemninger har imidlertid hatt en viktig plass i utviklingen av det norske demokratiet og er fortsatt vanlige. I 1892 kom regler for folkeavstemning om valg av opplæringsmål i skolen, to år senere om salg av alkohol.

I begge tilfeller hadde kvinner stemmerett. I Norge fikk kvinner først stemmerett i det direkte lokaldemokratiet. Siden vi i disse dager markerer 100-årsdagen for

allmenn kvinnelig stemmerett til kommunestyre, er det verdt å nevne at kvinner har hatt rett til å stemme i lokale folkeavstemninger i nesten 120 år.

Rådgivende folkeavstemninger ble nylig hjemlet i kommuneloven § 39 b. Kommunene står fritt til å benytte seg av denne adgangen. Tall fra SSB viser at det siden 1970 er avholdt 679 lokale folkeavstemninger. Rådene som er gitt i disse avstemningene, er blitt fulgt av kommunestyre og fylkesting i ca. 90 pst. av tilfellene.

Forslagsstillerne er opptatt av valgdeltakelse. Internasjonale erfaringer viser at folkeavstemninger bidrar til å aktivisere velgerne i ekstraordinære situasjoner, mens valgdeltakelsen er lav der direkte folkestyre praktiseres ofte. Beslutninger som tas av et mindretall av velgerne, og med små flertall, har ikke den folkelige forankringen som forslagsstillerne ønsker seg.

Folkeavstemninger var tema i Valglovutvalget. De hadde fire hovedinnvendinger mot økt bruk av folkeavstemninger: lav valgdeltakelse, særinteresser mot allmenninteresser, velgerkompetanse og mulige styringspolitiske konsekvenser. Spørsmålet ble også vurdert av kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2005. Flertallet der uttrykte bekymring for aksjonsgruppedemokrati og for at folkeavstemninger kan få preg av å bli «mindretallsanker».

I land med føderale styringssystemer er bindende folkeavstemninger mer vanlig. Forslagsstillerne viser til folkeavstemningene om minareter i Sveits og om eiendoms-skatt i California som vellykkede eksempler på bruk av slike folkeavstemninger. Det er gledelig at et stort flertall – alle partier unntatt Fremskrittspartiet – slår fast at dette er eksempler på at folkeavstemninger gir en lite helhetlig politikk. Resultatet i Sveits er i strid med landets folkerettslige forpliktelser, og budsjettssituasjonen i California har vært nærmest u håndterlig etter at de representative organene mistet kontrollen over inntektssiden.

Forslagsstillerne er spesielt opptatt av bompengefinansierte prosjekter. Det er ikke så vanskelig å forstå, siden det er en betent sak i Fremskrittspartiet og det sikkert framstår som enklere å legge ansvaret over på velgerne enn å ta ansvar for riktige, men kontroversielle standpunkter.

I dag forankres bompengefinansierte prosjekter i kommunale og fylkeskommunale vedtak før saken behandles videre i Statens vegvesen, i Samferdselsdepartementet og deretter i Stortinget. Flertallet mener det fortsatt bør være opp til lokale folkevalgte organer om det skal gjennomføres folkeavstemning i forkant av den lokale behandlingen av slike saker.

Det er en viktig side ved demokratiet at velgerne kan holde politiske partier ansvarlige både for enkeltavgjørelser som tas, og helheten i den politikken som føres.

Flertallet i komiteen mener rådgivende folkeavstemninger er en viktig nisje i det representative demokratiet, men mener tungtveiende hensyn taler imot bindende folkeavstemninger. Vi foreslår derfor at forslaget ikke bifalles.

**Presidenten:** Neste taler er Bård Hoksrud, deretter statsråd Liv Signe Navarsete.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:41:27]:** Fremskrittspartiet ønsker å styrke det norske demokratiet ved å flytte makt fra politikere og byråkrater til folk flest. Målet er at folk flest skal ha mer makt over sitt eget nærmiljø og styringen av landet. I representantforslaget, Dokument 8:60, foreslår vi derfor økt direktes demokrati gjennom bindende folkeavstemninger. Det er nemlig ingen tvil om at folkeavstemningene om EU skapte et kjempeengasjement i befolkningen, og valgdeltakelsen i 1994 var på hele 89 pst. Hvorfor skal vi ikke da kunne bruke det samme verktøyet når det gjelder f.eks. datalagringsdirektivet, innvandringspolitikk, bompengefinansiering av infrastrukturprosjekter og andre viktige saker? Senterpartiets standpunkt i EU-avstemningen, der de ikke ville følge et ja-flertall, viser dessuten behovet for å få lovfestet en folkeavstemningsordning på en betryggende måte.

Regjeringen og kommunalminister Liv Signe Navarsete føler seg åpenbart høyt hevet over folk flest og trekker bevisst fram begrepet «svak velgerkompetanse» for å argumentere imot bruk av folkeavstemninger. Regjeringspartiene, Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, påstår altså at folk flest ikke har kompetanse til å sette seg inn i vanskelige politiske spørsmål, og at det derfor er best at byråkrater og politikere tar beslutningene for dem. Det er ikke tilfeldig at de samme partiene er tilhengere av skyhøye skatter og avgifter, nettopp fordi skatter og avgifter flytter makt fra folk flest til politikere og byråkrater. Jeg er politiker, men jeg hadde ikke sovet veldig godt om natten hvis min eneste politiske visjon var å øke politikerstandens makt over enkeltmennesket.

Jens Stoltenberg brukte nyttårstalen sin til å snakke om rådslagning og involvering, og Senterpartiet har gått enda lenger ved å snakke om forskjellen mellom grasrot demokrati og elitenettverk. Dessverre kan det virke som at regjeringspartiene står for elitenettverk og ikke grasrot demokrati. De har nemlig bevisst svekket lokaldemokratiet gjennom bl.a. å flytte makt fra kommunene til fylke/region gjennom forvaltningsreformen. Jeg har inntrykk av at velgerne først og fremst forbinder denne regjeringen med tomme løfter og innholdsløs retorikk, og representantforslaget vårt om folkeavstemninger var en gyllen anledning som regjeringen burde ha omfavnet dersom den mente alvor.

Det er veldig trist at alle partiene på Stortinget bortsett fra Fremskrittspartiet er med på en komitémerknad som påstår at bindende folkeavstemninger gir en lite helhetlig politikk, fordi det de da indirekte sier, er at det bare er politikereliten som er i stand til å se de store linjene. Jeg er ikke overrasket over at venstresiden mener dette, men det er trist for en FrP-er å se at våre venner i Høyre og Kristelig Folkeparti er med på denne dårlig tilslørte maktarrogansen.

La meg avslutningsvis knytte noen kommentarer til forslaget om bompenger. Staten tar årlig inn oppimot 60 mrd. kr i skatter og avgifter på bil, samtidig som bilistene kun får tilbake i overkant av 20 mrd. kr i form av drift av veiene, vedlikehold og investeringer i veinettet. Nå bygges det nye bommer over hele landet, og regjeringen toer sine hender og skylder på såkalte lokale bompengemotiv. Men hvor

kommer disse initiativene egentlig fra? Regjeringens nasjonale transportplan inneholder 63 veiprosjekter der det er forbehold om bompengefinansiering. Initiativet kommer altså ikke fra lokalpolitikere på grasrotnivå, men fra toppnivået i regjeringsapparatet. Dette er utpressing overfor lokalpolitikere over hele landet, som etter hvert har blitt så frustrerte av å vente på statlige veiinvesteringer at de sier ja til bompengefinansiering.

Teknologien gir oss nå bedre muligheter til å flytte makt fra politikere og byråkrater til folk flest enn noen ganger tidligere i historien. La oss gripe den muligheten og videreutvikle demokratiet vårt ved å ta i bruk de nye mulighetene.

Jeg vil herved ta opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

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

Presidenten vil minne om det er ganske viktig at man tegner seg tidlig i en debatt, slik at presidentens opplysninger om hvem som er neste taler, kan ha en viss mening. Det er tidligere opplyst at neste taler er statsråd Liv Signe Navarsete, men i mellomtiden har representantene Michael Tetzschner og Heikki Holmås tegnet seg. De får ordet i den rekkefølgen.

**Michael Tetzschner (H) [11:45:55]:** Det som fikk meg til å ta ordet, var at representanten Hoksrud delte ut karakteristikk av andre partiers demokratiske holdning, og da lot holdningen til bindende folkeavstemninger være det avgjørende kjennetegnet. Jeg har på Høyres vegne bare lyst til å understreke at vi for det første er en sterk tilhenger av det representative demokrati og er levende opptatt av hva man kan gjøre for å forbedre representative demokratiers virkemåte. Dernest har vi prinsipielt ikke noe imot rådgivende folkeavstemninger, hvis de er rådgivende og også kan finne sted lokalt.

Jeg har en liten følelse av at det egentlig er motstanden mot bompenger som er det drivende motiv bak representanten Hoksruks engasjement for det lokale selvstyret her, for hvis vi ser det i sammenheng med Fremskrittspartiets holdning, som akkurat nå ble klar i forbindelse med avgivelsen av kommuneproposisjonen, har man jo der veldig liten tro på det demokratiske mellomledd mellom statlige normer og brukerne. Der vil man i det hele tatt ikke gå inn for rammefinansiering og fordelingsnøkler. Der vil man bare ha lovfestede, behovspregede standarder, statlige normer som skal tres ned over lokaldemokratiet.

Så, endelig, vil jeg være så frimodig å si at nettopp når det gjelder det representative demokratets virkemåter, kan kanskje også Fremskrittspartiet se litt på sin egen organisatoriske praksis og sin egen partikultur, for jeg har merket meg – hvis man skal stole på pressen, hvilket man ikke alltid kan, men selv med det forbehold – at det vel er grunnlag for å slå fast at Fremskrittspartiet er ett av de mest sentralstyrte norske partier. De lar det gå ut beskjeder til de lokale fylkeslag om hvem de skal nominere i forbindelse med stortingsvalg, osv.

Så jeg tror det er forbedringspunkter for demokratiet.

Det er jeg enig med representanten i. Men kanskje man skulle begynne med å feie for egen dør?

**Heikki Holmås (SV) [11:48:30]** (komiteens leder): Jeg gidder faktisk ikke å høre på at det jeg står for, blir kalt «tomme løfter», «innholdsløs retorikk» og maktarroganse, når det representanten Hoksrud selv kom med her, så til de grader var innholdsløs retorikk og tomme løfter.

Jeg er nemlig veldig sterk tilhenger av folkeavstemninger. Jeg er for det. SV er for det, vi har programfestet at vi ønsker at folkeavstemninger skal kunne brukes i lokale og konkrete saker. Vi er tilhengere av det, og vi har gått inn for det og brukt det i flere forskjellige kommuner – vunnet i noen og tapt i noen, og sånn skal det være, for folk mener forskjellige ting. Så har politikerne i den kommunen fulgt opp de tingene som ligger der.

Det andre som ligger i forslaget her, å gå inn for bindende folkeavstemninger, det har vi ikke noen tradisjon for. Det handler om at til sjuende og sist er det politikerne som blir valgt inn i de forskjellige kommunestyre, som må sitte med ansvaret. Jeg skal gi én god grunn for hvorfor det bør være sånn. Da skal jeg utfordre Bård Hoksrud på et par punkter. For eksempel: Hvis et veiprosjekt som Bård Hoksrud legger ut for folkeavstemning, er stipulert til å koste 100 mill. kr, og så ender det opp med å koste 1 mrd. kr, sånn at bompengekostnadene blir vesentlig større for innbyggerne i den kommunen som har stemt for dette, og som er blitt lurt av politikerne i sin kommune til å stemme for prosjektet ved at de på en måte er blitt forespeilet altfor få kostnader ved prosjektet, er det da greit for Bård Hoksrud å kunne sitte der og si at ja, men det var dere som stemte for dette? Ser ikke Bård Hoksrud at da er det en fordel at det er han, som politiker i den kommunen, som er med på å stemme for dette prosjektet, og som har mottatt et råd, faktisk er den som står ansvarlig for det veiprosjektet som gjennomføres?

Et annet, helt konkret eksempel er Oslopakke 3. Uivensplitten er blitt flere ganger så dyr som antatt. Det er ingen tvil om at Oslopakke 3 – vi sitter og sliter med det i Oslo nå – kommer til å bli mye dyrere enn de stipuleringene som lå der i utgangspunktet. Hvis det er sånn at alle er blitt med på å finansiere Oslopakke 3, der det både blir bompengeprosjekter på miljøsidene og bompengeprosjekter som skal gå til kollektivtransport og noe til vei, og folk har stemt for dette prosjektet med utgangspunkt i det, og så ender man opp med å si at nei, vi må kutte alle kollektivmidlene, da har folk sagt ja til en pakke, men det er bare ikke penger nok i den pakken. Ser ikke Bård Hoksrud at da er det en fordel at det er politikerne som sitter med ansvaret for dette? Eller hva tenker Bård Hoksrud at man skal gjøre i en sånn situasjon, hvis man har en bindende folkeavstemning?

La meg bare ta en siste ting om dette. Med rådgivende folkeavstemninger, vil Bård Hoksrud, som fremskrittspartirepresentant, være villig til å følge det folk sier, selv om alle FrP-ere som har stemt i den saken, har stemt imot? I så fall syns jeg det er positivt.

I det hele tatt: Folkeavstemninger er kjempebra. Det er ingen ting som har mobilisert til folkeavstemninger så mye



som EU-avstemningen, som Bård Hoksrud selv var inne på. Men det må skje i avgrensede saker, der det er mulig å komme med noen enkle svar, enten ja eller nei. Det er på de områdene folkeavstemninger fungerer best, og ikke i veldig kompliserte saker.

Til slutt vil jeg si til det som handlet om «innholdsløs retorikk», som Bård Hoksrud mente at regjeringspartiene, og i og for seg alle partier i salen inklusiv Høyre og Kristelig Folkeparti, stod for: Ingen partier i dette stortinget er mer statsstyrende enn Fremskrittspartiet.

Fremskrittspartiet har varslet helt klart at de f.eks. ikke ønsker å innlemme barnehagetilskudd i kommuneøkonomien, som altså vil bety en overføring av ansvar og penger til kommunene i stor størrelsesorden – den største innlemming noensinne. Fremskrittspartiet ønsker å frata lokaldemokratiet ansvaret for sentrale oppgaver – sykehjemdrift, eldreomsorg og skole. Der skal det være staten som skal bestemme hvor mye penger som skal brukes på dette. Poenget er at det blir mye, mye mindre igjen å styre for gjennom økonomiske rammer hvis Fremskrittspartiet får gjennomslag for sin politikk. Ingen partier er mer statsvennlige og vil samle makten i landet på færre hender enn det Fremskrittspartiet vil. Vi andre er ganske demokratisk orienterte og for at lokaldemokratiet skal ha stor innflytelse og stor makt. Det å velge å gi rom for å si at vi ønsker å la folk lokalt bestemme om de vil gå inn for bompengefinansiering er faktisk også lokaldemokrati.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:53:49]:** Det er eit spørsmål av stor prinsipiell verdi som er reist i Stortingets sal i dag. Dersom ein hadde valt å stø opp om Framstegspartiets forslag, ville det ha medført noko heilt nytt i det representative systemet me har i Noreg, som gjeld både på nasjonalt og lokalt plan, og som er nedfelt i Grunnlova og kommunelova. Det er eit system som heldigvis har stor legitimitet blant folk. Det er eit system som opnar for rådgjevande folkerøysting i viktige saker. Me har hatt nokre slike, som har vore nemnt – kanskje er EU-avstemmingane det som dei fleste vil hugse. Det har vore fleire av dei. På lokalt plan har det vore ganske mange – 660 i perioden 1970–2008. Så dagens system hindrar ikkje at ein kan høyre folket, både lokalt og nasjonalt i den grad ein ønskjer det. Men derifrå å gå vidare til bindande folkerøysting, er noko heilt anna. Det representative demokratiet me har i Noreg gjev rom for heilskap. Det gjev rom for at ulike moment vert vegne opp mot kvarandre. Det gjev rom for at dei som er valde av folket, og skal styre for folket, må ta det ansvaret som følgjer med, og at dei ikkje kan lene seg på enkeltstemningar, kan ein kanskje seie, i folket, som kan verte utløyste, der enkeltgrupper kan køyre løp som fører til resultat ein kanskje ikkje hadde tenkt seg, og som i etterkant viser seg å ha utslag ein ikkje hadde tenkt gjennom på førehand. Eksempel på dette frå Sveits og California har vore nemnde frå talarstolen.

Me skal vere stolte av det norske representative demokratiet. Me skal bygge opp under det. Gjennom det høyrer me faktisk på kva folk flest meiner. Me høyrer det spesielt når det er val. Folk kan velje dei representantane dei meiner best varetek deira tarv. Men det er òg eit heilskapleg

system. Eg trur ikkje dei som går til val, nødvendigvis vel eit parti som i ei enkelt sak har eit spesielt standpunkt. Eg trur folk flest er godt i stand til å sjå heilskapen i eige liv, som gjer at ein vil velje parti der ein både ideologisk og i praktisk politikk ser at det ikkje er tomme løfte, men at ein ser at ein arbeider for å nå mål som ein er einige om å nå.

Forholdet til Grunnlova og kommunelova er – som det er skrive om i brevet frå meg og Kommunal- og regionaldepartementet – ei hovudårsak til at ein ikkje ynskjer å gå vidare langs dei linene forslagsstillarane trekkjer opp. Det har tidlegare vore førelagt ei sak for Stortinget i Ot.prp. nr. 44 for 2004–2005, der det vart vurdert slik at det ikkje var konstitusjonelle hindringar for at Stortinget utan grunnlovsendring kunne innføre ein heimel i kommunelova som tillèt bindande lokale folkerøystingar. Likevel vart det ikkje tilrådd å gjere det. Stortinget sitt fleirtal ynskte heller ikkje å gjere det.

Det representative systemet som me har i Noreg, gjer det i større grad enn folkerøystingar mogleg å sikre heilskapleg politikk. Aksjonsgruppedemokratiet kan bli styrkt på kostnad av det representative demokratiet ved innføring av bindande folkerøysting. Det er òg usikkert om effektivtane av ei slik ordning. Eg har ikkje forandra mitt syn på dette. Eg er glad for at det er eit breitt fleirtal i denne salen som òg i framtida vil at dei folkevalde skal ta det ansvaret som ein vel å ta på seg når ein stiller til val og vert vald inn, anten det er i kommunestyre, i fylkesting eller til Stortinget.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [11:59:02]:** Statsråden skryter hemningsløst av at man er opptatt av demokrati og lokaldemokratiet. Men når lokalpolitikkerne omtrent står med en pistol mot tinningen og får beskjeden: Enten stemmer du for å gå inn for bompenger, eller så får du ikke noen vei i det hele tatt – vil jeg ikke si at det akkurat er veldig mye demokrati inne i bildet. Jeg har lyst til å spørre statsråden om hun synes dette er et glimrende eksempel på demokrati. Man står altså med pistolen mot hodet og kan ikke gjøre noe, for hvis man ikke gjør det statsråden og regjeringen har sagt, får man ikke noen vei.

Så har jeg lyst til å spørre om Senterpartiets grasrotdemokrati. Statsråden sa at hun var opptatt av å lytte til folk. Men når man ikke er enig i det folket bestemmer, skal man ikke lytte til folket lenger. Da gjør man som man vil. Er det grasrotdemokratiet til statsråden og Senterpartiet?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:59:58]:** Med respekt å melde: Eg tykkjer det vert lettvtint retorikk når ein ikkje ser at det gjennom det systemet me har, ved bompengeprojekt skal gjerast vedtak av både lokale og fylkeskommunale forsamlingar. Det er ingen som peiker med ein pistol mot nokon, det er ingen som er nøydd til å vedta eit bompengeprojekt. Ein kan velje å avvente prosjekt til ein kjem inn i løvingsrekkjefølgja som Stortinget fastset ved dei årlege budsjetta. Dersom ein vil ha ei raskare framføring, er det opp til dei lokale styresmaktene å avgjere,

saman med andre partar lokalt. Det er eit godt system, og det er eit atskilleg betre system enn om ein skulle gå for det Framstegspartiet ynskjer seg.

Grasrotdemokratiet verkar. Me lyttar, med tek det med. Men me har også eit ansvar for å leie, i ein heilskapleg politikk.

**Arne Sortevik (FrP) [12:01:12]:** Statsråden har helt rett i at dette er en sak av stor prinsipiell verdi. Den dreier seg om noe nytt i det representative systemet vi kjenner. Og det er det Fremskrittspartiet er opptatt av, nemlig å utvikle dette videre og flytte makt fra politikere til innbyggere. Hvorfor er regjeringen mer opptatt av uforpliktende rådslagning enn å la folk bestemme selv gjennom bindende folkeavstemning?

Det er jo slik at i den politiske plattformen for flertallsregjeringen snakker man vakkert om:

«Et levende og desentralisert demokrati med bred deltakelse er grunnleggende for å møte samfunnsutfordringene.»

Er ikke nettopp en utvidet bruk av folkeavstemning, og ikke minst bindende folkeavstemning, en god måte å vitalisere et levende og desentralisert demokrati på?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:02:14]:** Eg oppfatar Framstegspartiet sitt ynske om bindande folkerøysting som eit ynske om å gå frå det representative demokratiet – eit sterkt representativt demokrati – til enkeltsaksdemokratiet. Det har mange sider knytt til seg, i tillegg til det prinsipielle knytt opp mot grunnlov og kommunelov, og det er òg eit spørsmål om kven som då vert høyrd. Kva for ei gruppe vil då ha makt? Er det dei med mest pengar? Er det dei som kan drive med store kampanjar for å få sine saker gjennom, og som har store finansielle musklar, som ville verte høyrde? Er det dei svake gruppene, som ikkje har desse finansielle musklane, som vil verte høyrde? Er det dei som kan leige inn kommunikasjonsrådgivarar og store selskap for å snakke si sak, som vil verte høyrde, eller er det dei som ikkje er så høgttalande i samfunnet til kvardags? Me som politikarar har eit ansvar for å høyre på alle, og òg skilje mellom kva for makt dei kan setje bak krava – både finansielt og elles – og så vege det opp mot kvarandre.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:03:31]:** Jeg synes det siste statsråden tar opp her, er ganske interessant – hvem styrer demokratiet? Det er i hvert fall ikke tvil om at i mye av demokratidiskusjonen nå er det nettopp noen av de gruppene som virkelig har innflytelse, penger og mulighet, som er veldig aktive for å påvirke med tanke på å inngå lokale kompromisser. Spørsmålet mitt går litt videre på det. Altså: Statsråden sier at det er viktig – og hun var veldig opptatt av det – at dette er bra for demokratiet. Men vi ser faktisk at det er folk som virkelig ønsker å engasjere seg, og som engasjerer seg – altså enkeltmennesker. Blant annet er Stopp Datalagringsdirektivet et godt eksempel på det, og det viser faktisk at folkeavstemning hadde egnet seg kjemp godt. Ser ikke statsråden at man bør få mer av dette, og at den type saker egner seg kjemp godt til å ha

lokale eller nasjonale folkeavstemninger om, ikke minst når det gjelder bompenger, hvor vi vet at det er et stort engasjement?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [12:04:34]:** Eg er opp-teken av eit levande demokrati. Eit levande demokrati omfattar òg folkerøystingar både på lokalt og nasjonalt plan, og me har eit system for det i dag der me kan ha det. Eg tykkjer det er flott, og me har gode eksempel på at det kan vitalisere lokalsamfunn. Så eg er ikkje imot det – lat det vere sagt i denne sal. Men derifrå til det å gå til bindande folkerøysting trur eg er eit feilsteg, det er feil veg å gå. Me skal heller byggje opp om og styrkje det representative demokratiet me har i dag, og tilføre det endå meir legitimitet. Det er opp til oss som er aktive politikarar å sikre det – ikkje rakke ned på eit fantastisk flott system som me har greidd å byggje opp i Noreg, og som me skal vere veldig stolte over, og som eg opplever, ute blant folk, har legitimitet.

Eg ynskjer gjerne mykje diskusjon om datalagringsdirektivet – det har me heldigvis òg i samfunnet i dag, det er ingenting som hindrar det – men derifrå å gå til bindande folkerøysting, meiner eg er feil veg å gå.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk. De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

**Arne Sortevik (FrP) [12:05:59]:** Det gleder meg at det blir litt mer debatt enn det kanskje så ut til å bli innledningsvis om en såpass viktig sak, som statsråden nettopp har understreket at dette er. Det er jo gledelig.

Jeg har merket meg at saksordføreren først snakket varmt om idealet og deretter varmt mot å innføre bindende folkeavstemning. Jeg merker meg også at uttrykket «kompliserte saker» brukes som begrunnelse mot å gi folk makt. Det smaker en smule av innbyggerforakt. For Fremskrittspartiet er det viktig at innbyggermakten forsterkes, og at politiker makt faktisk erstattes av innbygger makt.

Vi har intet dårlig system i Norge, men det kan faktisk bli bedre. Og vi i Fremskrittspartiet mener at det faktisk kan bli bedre ved å ha en lovfestet rett, en lovfestet mulighet, til å bruke bindende folkeavstemning både i landets nasjonalforsamling – da må det riktignok en grunnlovsendring til, det er vi innstilt på å være med på – og også på lavere nivå, altså på kommunalt nivå. Når det gjelder det nivået, det er faktisk snakk om en endring i kommuneloven, og bare det, for å få innført en hjemmel som tillater bindende folkeavstemning.

Vi har både en generell og en spesiell tilnærming til dette. Det ene er det generelle, som kan gjelde en rekke ulike, men viktige saksfelt som vi mener innbyggerne skal ta stilling til. Det andre er selvfølgelig – som vi også viser i forslaget – knyttet til bompengefinansierte prosjekter. Vi mener i Fremskrittspartiet at det å kreve gjennomført bindende lokal folkeavstemning før man eventuelt fremmer prosjekter basert på bompengefinansiering til Stortinget, må være en del av det lokale initiativet som bompengetilhengerne i Stortinget er så opptatt av å dekke seg bak.

Hvis man avviser dette, er det jo faktisk en indikasjon på at man har en velutviklet redsel for at innbyggerne faktisk kan finne på å mene noe. Bekymring for det har ikke Fremskrittspartiet. Vi har derimot stor respekt for folk flest, og stor respekt og tro på at folk flest sorterer ut «kompliserte saker», og stor tro på at folk faktisk ønsker å bestemme mer selv. Vi er ikke redd for folket, men det kan jo tyde på at alle de øvrige partiene, som ikke ønsker seg denne muligheten for innbyggerne, faktisk er en smule redd for hva folk kan finne på.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [12:09:17]:** Det er viktig at folk flest kan få vise sitt engasjement. Det er viktig å lytte til folket. I mange saker er det helt naturlig å be folket om råd, som f.eks. ved fylkes- og kommunesammenslåinger. Men noe som er særdeles viktig ved en folkeavstemning, er at når vi ber folket om råd, da følger vi det rådet vi får. Det er bekvemt å sette en sak ut til folkeavstemning dersom man på forhånd nesten er helt sikker på hva resultatet vil bli, men i viktige saker kan man ikke la sin personlige overbevisning styre om man stemmer for eller imot å sette en sak ut til folkeavstemning.

Den 1. januar 1992 ble min kommune, Øyestad, slått sammen med Moland, Tromøy og Hisøy og Arendal. Dette ble gjort etter en folkeavstemning. Folkeavstemningen ble avholdt i tre av de omkringliggende kommunene. I Øyestad, som var min kommune, var 94,5 pst. imot sammenslåing, i Moland var 89 pst. imot og på Tromøy var det 86,1 pst. som stemte imot. Dette kan ikke kalles for stemninger, som statsråden sa, men et soleklart nei til sammenslåing. I gamle Arendal var det ingen folkeavstemning, for det var de som ønsket denne sammenslåingen. Det var heller ingen folkeavstemning på Hisøy. Hva skjedde? Jo, ved et pennestrøk ble det tvangssammenslåing, til tross for den massive motstanden. Resultatet var uforståelig, og det er ennå et arr i befolkningen over denne behandlingen som man ble utsatt for etter en folkeavstemning.

Folkeavstemninger som ikke er bindende, er jo dermed med på å støtte opp om politikerforakten. Politikerne ber om råd, men velger ikke å følge de rådene som folkeavstemningen gir, som jeg viste i dette eksemplet.

Derfor er det en viktig sak vi debatterer i dag. Vi må stole på folket når vi ber dem om råd. Noe annet er etter min mening helt uakseptabelt. Vi er alle «folk flest», uansett hva vi jobber med. Alle kan sette seg inn i de sakene som er oppe til en folkeavstemning.

Dersom man *ikke* tror at folk kan sette seg inn i sakene som er fremmet til en folkeavstemning, som enkelte politikere hevder, da kan jeg forstå at man ikke vil ha bindende folkeavstemninger. Men som jeg just sa – jeg tror og vet at folk kan sette seg inn i sakene, jeg vet at folk bryr seg, jeg vet at folk liker å engasjere seg. Og det er derfor jeg er for lovfestede bindende folkeavstemninger som en del av det norske demokratiske system.

**Ola Borten Moe (Sp) [12:12:10]:** Det er i og for seg både spennende, viktige og prinsipielle aspekter ved de sakene som reises gjennom dette forslaget, og for min egen del synes jeg det er ålreit å diskutere det. Det er vel

heller ikke så mye tvil om at noen av disse mekanismene kunne ha vært brukt mer. Men jeg er enig med representanten Tetzschner når han sier at det virker som om det er agget mot bompengeprojekter som ligger bak mer enn et generelt engasjement for folkeavstemninger og for lokaldemokratiet.

Så synes jeg at det er grunn til å tenke litt over hva man ønsker å oppnå. I hvert fall for min egen del tror jeg det er viktig å holde tunga rett i munnen når det gjelder hvor ansvaret ligger, og hvilke saker som i så fall egner seg for denne typen spørsmål. Mange representanter har vært inne på dette med økonomistyring, både i forhold til denne salen og i forhold til kommune- og fylkestingssaler: Det er avgjørende at saker som er av økonomisk karakter, at det der ikke bare er mulig, men også uhyre viktig at det ansvaret blir plassert helhetlig i en sal, i et forum. Hvis ikke, er det min oppfatning at man undergraver det representative demokratiet, og man undergraver også lokaldemokratiet.

Jeg synes det er spennende å diskutere – like mye som at det stilles krav fra Stortinget om at det skal være folkeavstemninger – at man har ulike mekanismer for initiativstyrte folkeavstemninger, altså at det, hvis man samler nok oppslutning om ett bestemt spørsmål, er mulig å få saken opp til votering eller til en eller annen form for behandling. Det er ikke en problemstilling som berøres i dette forslaget i det hele tatt. Men man kortsletter heller det lokale demokratiet med å si at det *skal* gjennomføres folkeavstemninger, selv om de lokale myndighetene ikke finner at det er noen grunn til å gjøre det. Og bare for å si det: Det er ingen grunn til at man i Oslo – da man innførte Oslopakke 3 – ikke kunne ha gjennomført en folkeavstemning. Det var altså Fremskrittspartiet ikke interessert i. Tvert imot – de var med på leken og innførte bompenger. Det er jo verdt å legge merke til at på de stedene Fremskrittspartiet har makt, så er de like ofte med på å gjennomføre bompengeprojekter som ellers.

Så la jeg merke til at representanten Hoksrud ble valgt inn i Fremskrittspartiets sentralstyre nettopp med sterke krav til sentraldirigering på at Fremskrittspartiet – uansett hvor man satt – skulle gå imot eiendomsskatt, og skulle gå imot bompengeprojekter.

Det var den store saken, og det vant tydeligvis gehør. Men det gikk jo ikke mer enn noen dager før hans egen kommune og eget lokallag innførte eiendomsskatt. Det vil jeg si er i tråd med god norsk tradisjon og sunt bondevett, men ikke i tråd med det som Hoksrud her har prediket.

**Svein Roald Hansen (A) [12:15:38]:** Det er så typisk debatteknikk fra Fremskrittspartiet at i stedet for å gå inn i noen reelle problemstillinger rundt det forslaget de reiser, så blir det en merkelappdebatt. Vi som har et litt annet syn på disse avveiningene, blir beskyldt for å ha redsel for innbyggerne og å være maktarrogante.

Jeg vil be representanten Hoksrud om han i hvert fall i kveld en gang kan tenke igjennom om ikke man kan se det på en litt annen måte. Ta f.eks. EU-saken, hvor Fremskrittspartiet ikke vil ta standpunkt fordi de sier at det skal vi overlate til folket. Ja, det er alle partier enige om. Men man kan jo se det slik at når partiet søker en lettvinnet vei

ut av en sak som er kontroversiell og vanskelig, og hvor folket er splittet, kan det kalles ansvarsfraskrivelse.

En annen måte å se det på, er at man har et parti som alltid forsøker å følge den fremherskende vindretning. Det kan jo ses på som et værhaneparti, istedenfor å påta seg det ansvaret som også ligger i politikken, nemlig å ha en retning og ha et standpunkt og et synspunkt og prøve å få tilslutning fra folk på det.

Så skulle jeg ønske at man kunne tenke igjennom det dilemmaet at de aller fleste politiske valg er avveininger mellom ulike hensyn. Det gjelder å finne løsninger hvor ulike og kanskje motstridende hensyn avveies mot hverandre, og finne et balansepunkt. Folkeavstemning er i sin natur splittende. Det er engasjerende, men det er splittende og altså et lite egnet redskap for å prøve å finne det balansepunktet som er nødvendig. Det er færre og færre saker som egner seg for denne type behandling, enten det er bindende eller rådgivende folkeavstemning.

Demokratiet er basert på to prinsipper. Det ene er det selvsagte, at flertallet bestemmer. Men det er også basert på det prinsipp at det skal tas hensyn til mindretallet. Det er også et viktig prinsipp. Avstemning om minareter i Sveits synes jeg er et godt eksempel på hvor lite egnet folkeavstemning er. Det gjelder å se om det er et brudd på interasjonale konvensjoner, men jeg synes i hvert fall det er et brudd på det å ta hensyn til mindretallets rettigheter.

Så er det noen saker som kan egne seg, f.eks. om vi skal ha kongedømme eller ikke, EU-medlemskap eller ikke. For det er et annet prinsipp som i hvert fall for meg er viktig hvis vi skal bruke folkeavstemning, og det er at flertallet må bære byrdene av utfallet. Derfor er f.eks. folkeavstemning om eiendomsskatt lite egnet, for det er ikke flertallet som bærer byrdene ved at kommunene får mindre penger. Det er de eldre som ikke får tjenester, det er skoleungene som får for dårlig undervisning. Derfor deler jeg heller ikke Heikki Holmås' begeistring for rådgivende folkeavstemninger. Jeg synes politikere skal ta det ansvaret som statsråden sier de er valgt til og har bedt om tillit til, nemlig å ta avgjørelsene og møte velgerne i valg neste gang og stå for det de har gjort.

**Geir Jørgen Bekkevold (KrF) [12:19:04]:** Spørsmålet om bindende lokale folkeavstemninger ble bl.a. utredet i Ot.prp. nr. 44 for 2004–2005 etter et anmodningsvedtak fra Stortinget 16. juni 2003. Da ba stortingsflertallet regjeringen om å utrede problemstillinger knyttet til lokale folkeavstemninger. Utredningen skulle både omfatte prinsipielle konsekvenser av bindende folkeavstemninger og belyse hvilke virkninger en modell der et bestemt antall innbyggere i en kommune kan kreve en sak opp til folkeavstemning, kunne ha for lokaldemokratiet.

Kommunal- og regionaldepartementet frarådet den gang hjemmel til å gjennomføre bindende folkeavstemning på lokalt nivå. Begrunnelsen var at ordningen som vi har med rådgivende folkeavstemninger, fungerer tilfredsstillende og gir kommunene den fleksibilitet de trenger for å gjennomføre folkeavstemninger etter behov og ønske når det er aktuelt. Jeg støtter meg til denne vurderingen og fin-

ner det ikke nødvendig med ytterligere lovregulering av rådgivende folkeavstemninger.

Ordningen med initiativrett for innbyggere i kommuneloven har bare vært gjeldende siden 2003, men er likevel blitt benyttet ved flere anledninger. Det er derfor grunn til å anta at bestemmelsen dekker innbyggernes behov for å sette saker på dagsordenen eller kreve saker lagt fram for folkeavstemning. Det kan nevnes at Fremskrittspartiet også mente dette da Ot.prp. nr. 44 ble behandlet.

Bompengefinansierte prosjekter må forankres i kommunale og fylkeskommunale vedtak før saken behandles videre i Statens vegvesen, i Samferdselsdepartement og deretter i Stortinget. Det har fra tid til annen vært arrangert rådgivende folkeavstemninger i forkant av en lokalpolitisk behandling av slike saker. Det bør fortsatt være opp til lokale folkevalgte organer om det skal gjennomføres folkeavstemning, også i saker som innebærer innføring av bompengefinansiering.

Kristelig Folkeparti støtter flertallet i denne saken, som ikke bifaller dette forslaget.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:21:24]:** Det kommer vel ikke som noen overraskelse på noen at både Arbeiderpartiet og Høyre som sådanne er skeptiske til en slik type forslag, for ingen av de to partiene har noen god erfaring med folkeavstemninger i Norge. Man har tapt begge to, og man har opplevd på kroppen hva dette i praksis betyr i eget parti. Da er det ikke så rart at man bruker denne stolen til å si at det kan være meget «splittende» å ha folkeavstemninger. Men er det ikke slik at vi også i respekt for lokaldemokratiet faktisk skal lytte til og høre hva befolkningen der ute faktisk mener?

Det ble vist til California og Sveits – fullstendig ute av styring. Vi trenger ikke å dra så langt for å komme med eksempler. Vi kan dra til Finnmark, hvor man i 2005 tredde ned over et stort flertall i befolkningen en finnmarkslov som har både en etnisk spissing og motsetninger. Dette vil føre til mer etnisk spissing i Finnmark i framtiden, ikke minst når kommisjonen skal gjennomføre sitt arbeid med lokalisering av individuell og kollektiv eiendomsrett etter alders tids bruk, hvor ikke minst ILO-konvensjon 169, som kun forholder seg til urfolk, har forrang foran finnmarksloven. Det opplever folk blodig urettferdig.

Men ønsker man en folkeavstemning om det? Nei, man ønsker ikke å lytte til sin egen befolkning. Man mener faktisk det er mer demokratisk å tre dette nedover hodene på dem. Når Fremskrittspartiet tar til orde for en bindende folkeavstemning og ikke en rådgivende folkeavstemning, er det faktisk i respekt for folket, beslutningen og flertallet og i respekt for lokaldemokratiet. Verre enn det er det ikke for oss. Men jeg opplever at det er mye verre for andre partier, som ikke har et ønske om å respektere flertallet i sin egen befolkning.

**Presidenten:** Presidenten skal ikke blande seg inn i debatten, men vil bare minne om at norsk historie går lenger tilbake enn til 1972, slik at å omtale de *to* folkeavstemningene kanskje er litt upresist.

Jeg minner om at det ikke er lenge siden vi debat-

terte et grunnlovsforslag om republikk eller monarki i Stortinget.

**Trond Helleland (H) [12:24:23]:** Jeg syntes det så veldig spennende ut da Fremskrittspartiet fremmet et forslag om å diskutere bindende folkeavstemninger, helt til jeg så at det egentlig var et bompengeforslag som skulle nedfelles i norsk lov og gis både en lokal og en nasjonal innpakning. Det understrekes jo av debatten her i dag når konstitusjonelle spørsmål og lokaldemokratiske spørsmål i Fremskrittspartiet er overlatt til de fire medlemmene av transportfraksjonen. Det sier litt om hvilken vinkling Fremskrittspartiet gir denne saken. Det er mine gamle, gode kolleger Hoksrud og Sortevik, som jeg kamperte med i fire år i transportkomiteen. Og her sitter jo de to statsrådene som var involvert også.

Men dette har egentlig ingenting med bindende folkeavstemning og en reell debatt om det å gjøre, det er rett og slett en utkvittering av løftene Bård Hoksrud og andre avga på Fremskrittspartiets landsmøte. Da å prøve å pakke inn dette i noe mer enn det det er, synes jeg er unødvendig.

Når Fredriksen også drar opp finnmarksloven, som jeg var saksordfører for, og snakker om at den var totalt udemokratisk og hadde ingen forankring – det er vel ingen sak som er blitt behandlet på en så spesiell måte som finnmarksloven. Stortinget avga sin innstilling, men før debatten reiste saksordføreren og representanter for dem som utgjorde flertallet, til Finnmark og fikk en behandling i fylkestinget, fikk en behandling i Sametinget og la dermed vekt på både fylkestingets og Sametingets brede tilslutning. Det var faktisk et enstemmig sameting og et stort flertall i fylkestinget for den saken. Å komme og si at dette var totalt udemokratisk og ble tredd ned over hodet på folk, henger ikke på greip.

Jeg anbefaler Fremskrittspartiet, når de skal gå videre i konstitusjonelle diskusjoner, at de kanskje trekker med seg noen andre enn kun transportfraksjonen og prøver å løfte dette på et litt mer prinsipielt og høyere plan.

**Bård Hoksrud (FrP) [12:26:36]:** Det kan være hyggelig av og til at folk som er opptatt av transport, også er opptatt av andre viktige ting. Folkeavstemninger er faktisk kjempeviktig for Fremskrittspartiet, enten man sitter i transportfraksjonen eller man sitter i andre fraksjoner.

Jeg er veldig glad, for jeg føler at her ble det i hvert fall en spiss på debatten, og det ble en lengre debatt enn man kanskje i utgangspunktet hadde tenkt seg.

Jeg synes det er positivt mye av det som Ola Borten Moe tok opp. Det var mye interessant der, men dette handler ikke bare om bompenger. Som jeg sa i mitt hovedinnlegg, er det mange andre saker det kan være veldig fornuftig å ha bindende folkeavstemning om. Data-lagringsdirektivet er en sak som er veldig het for tiden, og hvor det er sterke og tydelige meninger ute i befolkningen. Det er kanskje definitivt en sak som man burde kunne ta en bindende folkeavstemning om, fordi det også ville kunne få andre konsekvenser hvis man skulle velge å si nei til datalagringsdirektivet.

Han tok dessverre også litt feil i innlegget sitt, for han sa

at det ikke var fremmet forslag om folkeavstemning i bl.a. Oslo og andre byer. Det er det faktisk gjort. Det er fremmet både i Oslo og Bergen og på Askøy i hvert fall, og også i mange andre kommunestyre er det fremmet forslag på andre temaer enn bare bompenger fra Fremskrittspartiets representanter.

Vi har veldig stor tro på lokaldemokratiet, men vi har også veldig stor tro på at innbyggerne klarer å ta hensyn til både helheten og konsekvensene av det valget man tar i en eventuell folkeavstemning.

Så synes jeg det er litt spesielt å høre på representanten Heikki Holmås. Det er alltid artig. Han er veldig opptatt av folkeavstemning, men vi skal bare lytte. Hvis vi ikke liker svaret, stemmer vi imot. Det er Sosialistisk Venstrepartis svar på denne debatten og det forslaget som ligger til behandling nå.

Heikki Holmås utfordrer undertegnede på hva han ville gjøre hvis folket i en folkeavstemning skulle stemme for noe som representanten Hoksrud ikke var enig i. Jo, fordi man faktisk har en bindende folkeavstemning, så skal representanten Hoksrud stemme i tråd med flertallet i den folkeavstemningen. For når man har en folkeavstemning, skal man ta velgerne på alvor og følge opp det de sier at man skal gjøre.

Når det gjelder diskusjonen rundt f.eks. Ulven–Sinsen, som er blitt mye dyrere, mener jeg faktisk at dårlig prosjektledelse, dårlig prosjektarbeid, ikke skal sørge for at man ikke skal ha demokratiet, og at demokratiet ikke skal få lov til å bestemme. Jeg synes det er kjempeviktig.

Når det gjelder dette med å ta over ansvaret for viktige oppgaver, ja, så ønsker Fremskrittspartiet at det finansielle ansvaret skal være hos staten, men selvfølgelig er det lokalt man skal sørge for å gi tilbudet. Da har man også den lokale friheten, og det er det det handler om. Dessverre er det mange som ikke forstår det. Det er altså ikke avhengig av den enkelte kommunes økonomi. Man skal faktisk få det tilbudet man har behov for, enten man bor i Finnmark, Telemark eller et annet fylke.

**Håkon Haugli (A) [12:30:01]:** Vi har fått en annen debatt enn den jeg hadde sett for meg, og jeg må si at det er helt utrolig å høre Fremskrittspartiets argumentasjon her i dag. Det likhetstegnet som settes mellom bindende folkeavstemninger og demokrati, er uhistorisk, og anklagene om arroganse og velgerforakt hører ikke noe sted hjemme.

Jeg vil rette oppmerksomheten mot en merknad fra Fremskrittspartiet i innstillingen, der de nevner at eiendomsskatt kan være et aktuelt tema for bindende folkeavstemninger. Men så føyer de til «inntil Fremskrittspartiet eventuelt har fått flertall for å oppheve eiendomsskatte-loven». Javel – så dypt stikker Fremskrittspartiets respekt for folk flest. Hvis de ønsker det samme som Fremskrittspartiet, skal de få avgjøre spørsmålet ved folkeavstemning, men hvis de mener noe annet, skal Fremskrittspartiet bestemme her på Stortinget.

Fremskrittspartiets forslag og debatten her framstår mer som et påskudd til å målbære forakt for politikere og angripe minoriteter, og ikke minst gjenta sin motstand mot bompenger, enn som et genuint forsøk på å reise en prin-

sipiell debatt. Det er synd, for vi kunne brukt tiden her til å drøfte demokrati og deltakelse.

**Svein Roald Hansen (A) [12:31:24]:** Jeg la merke til at verken Jan-Henrik Fredriksen eller Bård Hoksrud i sine innlegg gikk inn på noen av de reelle problemstillingene. De fortsetter med denne merkelappdebatten. Fredriksen sa at Høyre og Arbeiderpartiet var imot folkeavstemninger, for vi hadde hatt så dårlige erfaringer med det fordi vi hadde tapt to folkeavstemninger.

Jeg har en erfaring med folkeavstemning – den er den samme som Ingebjørg Godskesen har – når det gjelder kommunesammenslutning. Det er et eksempel på ett av dilemmaene som jeg skulle ønske man i alle fall kunne tenke gjennom. Kommunestyrene i kommunene i Fredrikstad-distriktet ba om folkets råd. I likhet med i Arendal-distriktet var det et ganske massivt nei til kommunesammenslutning. Avgjørelsen bør bli tatt her i denne salen. Men hvem sitter med belastningen for at Stortinget ikke fulgte det rådet som kommunestyrene i disse områdene ga? Jo, det er lokalpolitikkerne. Jeg lurer på: Ser Fremskrittspartiet et snev av et dilemma ved dette systemet?

Så skal man ha respekt for folket. Ja, selvsagt skal man ha det. Men hva gjør man i en situasjon ved en kommunesammenslutning mellom to kommuner hvor det er ja i den ene og nei i den andre, og det er ganske jevnt? Hvem skal man ha respekt for? Man kan umulig tilfredsstille innbyggerne i begge kommunene, når man i den ene vil ha sammenslutning, og man i den andre sier nei. Er det et snev av dilemma her? Aner Fremskrittspartiet det – eller er dette bare maktarroganse og liten vilje til å lytte til folket?

Det er viktig å engasjere folket i lokalpolitiske avveininger, og det gjøres nå på mange ulike måter – ved utarbeidelse av kommuneplaner osv. Men jeg mener at folk også må inviteres til å ta del i, og være med på å ta ansvaret for, de vanskelige avveiningene – ikke bare si nei til bompenger, si nei til eiendomsskatt, si nei til en ny vei, og overlate avveiningene og dilemmaene til kommunestyret. Å være en aktiv deltaker i et demokrati er ikke bare å få lov til å rekke opp hånda, enten det er ved stemmeurnene eller i en folkeavstemning. Det er også å være villig til å velge hvilken side av veien gangveien skal gå, hvilke hageeieres hage som skal tas. Det er banale valg, men det må velges, og de valgene må også innbyggerne være villige til å være med på, hvis de skal være med i et aktivt og medvirkende demokrati.

**Arne Sortevik (FrP) [12:34:24]:** Kort til slutt: Vi i Fremskrittspartiet er opptatt av at vi på gitte vilkår, med grunnlovsbestemmelser og nye bestemmelser i kommuneloven, gir innbyggerne anledning – som de ikke har i dag – til å få si sin mening gjennom bindende folkeavstemning. Det er det som ligger i saken. Vi registrerer at vi har hatt en bredere debatt enn det vi faktisk kunne håpe på å få. Vi registrerer også sterk uvilje og sterke motforestillinger fra alle andre partier i Stortinget mot å gi innbyggerne mer makt. Det får så være, vi registrerer det, men synes jo det er synd.

Det som fikk meg til å ta ordet, var innlegget fra Høy-

res representant Trond Helleland. Det kanskje største uttrykket for forakt i denne debatten kommer nettopp i det innlegget. Jeg stiller meg i alle fall ganske uforstående til at den komiteen de ulike stortingsrepresentantene sitter i, skal legge en begrensning på hva man skal engasjere seg i, hva man skal ha meninger om som innvalgt representant i nasjonalforsamlingen – at man altså skulle være mindre verdt om man har meninger om andre saker enn saksområdet til den komiteen hvor man sitter. Det var åpenbart ærendet til representanten Helleland. Det er i alle fall et syn som vi ikke deler.

De som har hatt ordet fra Fremskrittspartiet her i dag, er forslagsstillere. Selv om saken, altså representantforslaget – som riktig er – har vært behandlet i kommunalkomiteen, finner vi det riktig at det er forslagsstillerne som deltar i debatten. Vi mener at vi har de samme forutsetninger, i alle fall har gode forutsetninger, for å gjøre det, på lik linje med de representantene som sitter i kommunalkomiteen, og på lik linje med alle de andre representantene i Stortinget. Det er i alle fall vårt syn, det var tydeligvis ikke Høyres syn.

**Heikki Holmås (SV) [12:36:43]:** La meg først bare si til Arne Sortevik at det er vanskelig å forstå hvordan han kan bruke uttrykket å ha «forakt» for folks mening, når flere av oss her i stortingssalen har tatt til orde for lokale folkeavstemninger i flere viktige saker. Da er det sånn at enten så hører han ikke, eller så vil han ikke høre – på samme måte som tante Sofie, i en ellers tidligere omtalt bok her i salen.

Jeg vil overfor Fremskrittspartiet også påpeke én ting til, og det gjelder folkeavstemninger brukt i forbindelse med eiendomsskatt. Høyre og Fremskrittspartiet styrer Bergen. I fjor kuttet de 150 mill. kr i eiendomsskatt. Var det sånn at Høyre og Fremskrittspartiet i Bergen tok til orde for en folkeavstemning om hvorvidt de skulle bruke disse pengene til å kutte i eiendomsskatten, eller om de heller skulle bruke dem til velferd, til skole og til eldreomsorg, som Bergens befolkning sårt trenger? Nei, da var det ikke noe snakk om demokrati, da var det ikke noe snakk om folkeavstemning for å avgjøre om pengene skulle brukes på velferd, eller om de skulle brukes til å redusere eiendomsskatten. Da var ordene om demokrati helt borte.

Jeg tok ordet for det første fordi Bård Hoksrud i sitt innlegg sa noe som er feil, for det andre fordi han åpenbart ikke har forstått et sentralt element i Fremskrittspartiets politikk, og for det tredje fordi han ikke svarte på utfordringen og på spørsmålet fra meg.

Det som var feil i det han sa, var at SV ikke følger lokale folkeavstemninger. Det er ikke riktig, vi følger lokale folkeavstemninger. Det var jeg veldig tydelig på at vi gjør. Vi ønsker å bruke det som et virkemiddel for å fremme lokaldemokratiet.

Det andre sentrale poenget er at Bård Hoksrud åpenbart ikke har forstått Fremskrittspartiets politikk. Jeg argumenterer for at det er mindre lokaldemokrati og mer statlig styring. Hvis man innfører stykkprisfinansiering, er det staten som bestemmer hvor mye penger som skal brukes på hvert område. Det betyr at hvis Fremskrittspartiet sty-

rer og ønsker å nedprioritere satsing på skole, og det blir mindre penger per elev til skoledrift i den enkelte kommune, er det Stortinget som bestemmer den satsen – og lokaldemokratiet får mindre makt. Hvis Bård Hoksrud ikke skjønner at det betyr mindre makt til lokaldemokratiet når det gjelder skoledrift, er det veldig vanskelig å forstå at han har forstått partiets program.

Til slutt: Han svarte ikke på en sentral utfordring. Jeg sa: Hva med Oslopakke 3, når den blir dyrere? Skal man legge ut til folkeavstemning om man skal øke bompengprisene? Skal man legge ut til folkeavstemning om man skal kutte i kollektivsatsingen, eller om man skal kutte i noen av de vanvittige veiprosjektene som ligger i denne pakken? Skal man legge dette ut til en bindende folkeavstemning, eller har Bård Hoksrud tenkt at Fremskrittspartiet og Høyre i Oslos byråd selv skal bestemme dette? Det må han svare på.

**Ola Borten Moe (Sp) [12:40:03]:** Det har vært noen korte variasjoner over temaet «bindende folkeavstemninger». Lokalt er jo det så sin sak – og sannsynligvis også uproblematisk for denne salen. Vi er en nasjonalstat, og per definisjon ligger all makt i denne sal. Derfor er også kommunekartet åpenbart et ansvar som tilligger denne salen. Så er det spørsmål om hvor lurt det er.

Jeg synes Fremskrittspartiet og Sortevik krysser noen linjer når man sier at man skal ha bindende folkeavstemninger også nasjonalt, med tanke på den handlefrihet denne salen kan ha. Og den gode grunnen til det er Grunnloven. Grunnloven er verdifull, fordi den gir oss mindretallsrettigheter. Noen saker har vi hatt folkeavstemning om. EU-saken er et godt eksempel, der det dreide seg om overgivelse av nasjonal suverenitet, som krever  $\frac{2}{3}$  flertall – en mindretallsrettighet. Så er det eiendomsretten. Så er det religionsfriheten. Så er det ytringsfriheten. Så er det statsformen. Mener Fremskrittspartiet alvorlig at det skal være mulig å sette fram et forslag om å oppheve eiendomsretten, at 51 pst. av befolkningen så skal ha mulighet til å vedta et slikt forslag i en folkeavstemning, og at Bård Hoksrud og Arne Sortevik så skal stemme for forslaget her i stortingssalen? Det er, med respekt å melde, svært fremmed.

Jeg vil anbefale Fremskrittspartiet i hvert fall å tenke igjennom de prinsipielle konsekvensene av de forslagene de fremmer, før man argumenterer for dem – i hvert fall på det viset det er gjort i salen her i dag.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 3960)

Vi går til sak nr. 5, og presidenten minner om at dagens sakliste har 15 saker.

Sak nr. 5 [12:42:10]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endring i statsbudsjettet for 2010 under Samferdselsdepartementet (kjøp av flyruter) (Innst. 301 S (2009–2010), jf. Prop. 106 S (2009–2010))*

**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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [12:42:57]:** (ordfører for saken): Etter å ha hørt den forrige debatten har jeg lyst til å si at nå skal vi diskutere noe som er litt mer jordnært. Men det er det jo ikke, det er faktisk en ganske høytflygende sak vi skal diskutere, og som også er særdeles viktig, nemlig flytilbudet til befolkningen i den nordligste delen av landet vårt.

Det er ikke noen tvil om at det er langt fra nord til sør i dette landet. Jeg kommer selv nordfra, så jeg vet ganske mye om avstander, om hvor langt det er, og hvor avhengige vi er av fly. Vi har ikke tog. Vi har hurtigrute, hurtigbåter og buss, men det holder ikke, skal vi kunne ha en effektiv transportløsning. Vi er avhengige av fly for å frakte passasjerer, for å få fram posten, for at næringslivet skal ha gode konkurranseforhold, og for å kunne komme til sykehuset når vi trenger det.

Vi er også avhengige av et flytilbud som har høy regularitet og høy frekvens – og fly som går når de skal gå.

Også flyprisene er et viktig spørsmål. Når man ikke har andre alternativer, som tog eller buss, på lange reiseveier, og flyet er det eneste alternativet, er vi avhengige av at prisene ikke er urimelig høye. På komiteens reise i Nord-Troms og Vest-Finnmark for noen uker siden fikk vi mange gode illustrasjoner på hvor viktig et godt flytilbud er for befolkning og næringsliv i nord.

Nettopp derfor har det vært et viktig punkt for regjeringen å sikre et godt flytilbud i Finnmark og Nord-Troms gjennom å kjøpe ulønnsomme flyruter, sikre et godt flyrutetilbud i hele landet. Dette har vært understreket i begge Soria Moria-erklæringene. I 2007 foreslo regjeringen også en kraftig reduksjon i flyprisene på anbudsrutene i Nord-Troms og Finnmark. Over natten ble prisene 20 pst. lavere, og dette var et viktig håndslag til en befolkning som lever med ekstremt høye flypriser. Det er viktig for folk, og det er viktig for næringsliv, og et synlig bevis for at vi har en rød-grønn regjering som mener det den sier når man er opptatt av å sikre gode kommunikasjonsløsninger over hele landet, og av å ha en politikk som sikrer et næringskraftig distrikt.

En enstemmig innstilling på nesten samtlige punkt i denne saken viser at det er et samlet storting som understreker behovet for et godt flytilbud i nord. Et annet forhold som ble tatt opp på den nevnte komitéreisen, var behovet for en bedre samordning med de kommersielle flyrutene og de såkalte FOT-rutene som disse rutene kalles.

Jeg har lyst til å illustrere dette med et lokalt eksempel

fra Nord-Troms: På Sørkjosen Flyplass er det nå blitt slik at det flyet som tidligere gikk kl. 07.45, og som gjorde at du rakk morgenflyet til Oslo, nå går kl. 08.45. Da rekker du ikke lenger morgenflyet. Da kommer du hit ned ganske sent på formiddagen. Det har ført til at folk nå isteden har begynt å benytte bilen for å komme seg til Tromsø for å rekke morgenflyet sørover. Det var selvsagt ikke intensjonen da man forlenget avtalen og også økte bevilgningen. Derfor er komiteen tydelig på at departementets årlige høringsmøter med flyselskapene må ta dette opp, slik at man får en bedre samordning mellom FOT-rutene og de kommersielle rutene.

Så er komiteen også veldig opptatt av det forholdet at den gjennomførte anbudskonkurransen førte til at driften ble dyrere enn forutsatt, og at vi må øke bevilgningene med 26,7 mill. kr. Det er ikke en heldig utvikling at det nå på mange måter har oppstått et privat monopol. Komiteen er opptatt av at vi må få inn flere tilbydere, og at vi må se på kriteriene når det gjelder anbudet. Derfor støtter vi og er tilfreds med at departementet har varslet en evaluering og en gjennomgang av anbudskriteriene med sikte på å redusere kostnadene i fremtidige anbudsrunder.

Jeg har lyst til å understreke at målet kan jo ikke være at det bare skal bli billigere for staten, men også billigere for passasjerene. For selv om denne regjeringen har gjort et stort løft, er det fortsatt slik at det er uforholdsmessig dyrt å reise fra nord til sør, og kanskje også særlig innad i Nord-Troms og Finnmark, så dette blir det viktig å se på.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:48:13]:** Aller først vil jeg presisere at Fremskrittspartiet ikke har noe ønske om å forlenge debatten i denne sak unødvendig. I all hovedsak støtter vi forslaget slik det foreligger, spesielt etter at regjeringen har gått inn på flere av våre merknader. Når jeg likevel har bedt om ordet, er det for å presisere noen av våre merknader, vår politikk og våre felles utfordringer med hensyn til å få på plass en best mulig regularitet og kvalitet på flyplassene.

På sett og vis er jo god regularitet en nødvendighet for god kvalitet. I så måte vil jeg vise til et skriftlig spørsmål fra representanten Sortevik om generelt å bedre frekvens og regularitet, og spesielt bedre konkurransen innen luftfart. Fremskrittspartiet har særlig merket seg følgende del av svaret fra statsråden:

«Indirekte kan bedret konkurranse om anbudsrutene gi lavere utgifter for staten og dermed gi økonomisk handlingsrom for Samferdselsdepartementet til å vurdere forbedringer i transporttilbudet som kjøpes innenfor fremtidige budsjetttrammer f.eks. gjennom lavere maksimal billettpris.»

Det er derfor verdt å merke seg at regjeringen gjennom omfanget av offentlig kjøp også kan påvirke billettprisene, noe som er helt i tråd med vår politikk. Det er en klar sammenheng mellom regularitet og kvalitet, og staten kan bidra gjennom mer statlig innkjøp til å bedre denne situasjonen. Dette kan også bli gjort gjennom å styrke investeringssiden for å styrke offentlig infrastruktur som en del av nordområdesatsingen.

En annen side er anbudsperioden. Det er på høy tid å

gå fra utredninger om dette til aktive, virksomme tiltak som vil øke tidsperspektivet for anbudsperioden og styrke konkurransefaktoren i landsdelen, noe som vil komme ikke minst brukeren til gode.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:50:32]:** Berre nokre korte merknader frå mi side i samband med denne saka.

Eg er glad for den positive innstillinga frå transport- og kommunikasjonskomiteen til denne saka. Det er godt å ha ein samla komité, gjennomgåande, på dei aller fleste punkta bak seg i ei understreking av kor viktig det regionale flyrutetilbudet er for folk og næringsliv i Distrikts-Noreg.

Så vil eg streka under at eg har merka meg det som vart sagt her om samordning av ruter. Det skal eg ta med meg i det vidare arbeidet når det gjeld ruteprogram.

Når det gjeld konkurransesituasjonen, har eg varsla at ein lengre anbudsperiode kan ha betydning både for konkurransen og, i neste omgang faktisk, òg for kvaliteten på tilbodet fordi vi totalt sett har moglegheit til å bruka midlane på ein betre måte.

Det er slik at anbodet på regionale ruteflygingar på Finnmark og Nord-Troms har vore ope for alle flyselskap innanfor EØS-området. Men vi har altså berre motteke tilbod frå eitt flyselskap – den eksisterande operatøren, Widerøe. Men anbodet er gjeve i ein marknad med potensiell konkurranse. Då er det desto viktigare å sjå på dei moglegheitene som finst for å styrkja det grunnlaget.

Så hadde eg kanskje venta at nokon reiste spørsmål ved det å inngå ein kontrakt før Stortinget har gjeve si tilslutning. Vi har inngått kontrakt med atterhald om Stortingets tilslutning. Eg er glad for at den kontrakten no blir ståande.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [12:53:17]:** Under komiteens besøk i Vest-Finnmark og Troms fikk vi oppleve at Sørkjosen har et kjempeproblem med regularitet. Jeg vet også at Banak i Porsanger i Finnmark har et problem med regularitet.

Fylkeskommunene føler seg totalt overkjørt og blir ikke hørt når det gjelder deres ønske om regularitet. Det er det samme som gjelder kommunene som er involvert, og som har flyplasser. Vil statsråden ta et initiativ, slik at også kommunene som har flyplass, blir høringsinstans relatert til anbudstildeling og regularitet?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:54:03]:** Eg finn det rett når slike erfaringar kjem til meg, å ta dei opp vidare – vidare med Widerøe!

No er avtalen inngått og ruteprogrammet fastlagt i denne omgangen. Men eg deler den vurderinga om at dei som skal bruka desse flyrutene, må bli høyrde. Så er det ikkje sikkert at alle kan få det slik dei vil – det har med rammene totalt å gjera, og det er mykje som skal passa saman når ein skal sy i hop flyruter. Men eg skal ta med meg oppmodinga her om at dei må bli høyrde.



**Lars Myraune (H) [12:55:17]:** Saksordføreren har i det alt vesentlige redegjort for det som er komiteens mening i denne saken, og det ble også reist et spørsmål i forkant av mitt.

Da vi var på rundtur i Finnmark, var det et annet tema som kom fram, nemlig at det var bare én tilbyder, nemlig Widerøe. Nå er vi selvfølgelig veldig glad i Widerøe, alle sammen, men det er nå slik at et privat monopol er like ille som et offentlig monopol. Det ble oss fortalt at det var muligens navigasjonssystemet, innflyvningssystemet, som var årsaken til at det bare var Widerøe som kunne gi bud. Spørsmålet mitt er da: Vil statsråden se på den problematikken, slik at det ikke er noen form for bestemmelser i utlysningen som gjør at det kun er noen som blir valgt ut?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:56:12]:** Eg vil ha som policy at dei spørsmåla som blir stilte, både når eg sjølv er ute og reiser, og når komiteen er på reise, og dei spørsmåla som eg elles får frå brukarane, skal vi sjå nærmare på.

Sjølv har eg merka meg to forhold: Det eine er å få anbodspapira tidlegare ut, og det andre er lengre anbodsperiodar. Men eg skal òg ta med meg dette som representanten Myraune her nemner. Eg trur han på dette området har langt større teknisk innsikt enn statsråden, men eg skal sørja for å sjekka dette nærmare ut.

**Knut Arild Hareide (KrF) [12:57:13]:** Kristeleg Folkeparti sluttar seg òg til det som saksordføreren tok opp her. Ein av dei tinga representanten Bjørnflaten tok opp, var betre koordinering mellom dei kommersielle rutene og dei rutene der me har statlege kjøp. Det var òg med glede eg merka meg at statsråden sa at dette hadde ho merka seg og ville ta det med seg.

Utfordringa mi er om det kunne vore ein idé å få eit brukarorgan, for her skjer det endringar f.eks. på dei kommersielle rutene som òg medfører at dei statleg kjøpte rutene kan kome til å bety mindre for brukarane. Kunne det vore ein idé å få eit brukarorgan, slik at me kom i tettare dialog om nettopp dei utfordringane som komiteen merka seg på reisa si?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [12:58:08]:** Lat meg understreka ein gong til: Det er viktig når staten kjøper eit rutetilbod, at vi brukar dei midlane på den måten som er best for brukarane.

Så er det tidlegare reist spørsmål om å lata kommunane vera høyringsinstans, og det er her fleire tips til forbetringar. Om eit brukarorgan kan vera aktuelt, vil eg ikkje kvittera ut her og no. Vi skal hugsa på at dette er ruter med særdeles store avstandar og litt ulike interesser med omsyn til på kva måte dei skal samordnast. Men eg skal òg ta med meg dette tipset og gjennomgå det nærmare.

**Arne Sortevik (FrP) [12:59:17]:** Også jeg har en oppfølging med hensyn til befaringssturen i Troms og Finnmark.

Prisnivået på billettene er til bekymring. Et direkte spørsmål: Vil statsråden vurdere å øke det offentli-

ge kjøpet? Det er ett virkemiddel som kan få prisene ned.

Det andre er at ikke bare rutenettet, men også flyplassnettet, er det knyttet bekymringer til. Det er flere flyplasser som har behov for forbedringer og oppgradering – faktisk er det også snakk om flytting og å etablere nye. Og da er spørsmålet: Åpnes det innenfor Avinor-systemet i dag for at man fra regionalt og lokalt nivå kan gå inn på eiersiden, finansieringssiden, for å løfte frem, forskuttere og forsere forbedringer av den typen på selve flyplassnettet, eller vil statsråden om hun ikke svarer ja, se på om det kan åpnes for den slags regionale engasjement?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:00:21]:** Denne replikkvekslinga i ei sak der få i utgangspunktet hadde ordet, har jo vorte ein stor dugnad for å forbetra både tilbodet og kanskje òg sjølve flyplassnettet. Eg takkar for gode bidrag som har kome.

Regjeringa har jo frå før redusert prisane akkurat i Nord-Troms og i Finnmark, men det er klart at vi kan seia at enno ligg dei på eit høgt nivå. Eg kan ikkje stå her og lova lågare prisar. Eg må berre minna om at no, midt i året, er det 27 nye millionar for ein ny anbodsperiode i tillegg til det som ligg frå før. Men eg skal òg ta med meg dei synspunkta som Sortevik her kjem med, og så får eg få koma tilbake til Stortinget – i tur og orden – med ei nærmare vurdering.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 3960)

Sak nr. 6 [13:01:34]

*Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding og finansiering av Bergensprogrammet (Innst. 302 S (2009–2010), jf. Prop. 108 S (2009–2010))*

**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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Magne Rommetveit (A) [13:02:25]** (ordfører for saka): Bergen og Vestlandet har omfattande verdiskapande verksemd. Trafikken i byområda på Vestlandet har auka med om lag 30 pst. i løpet av dei siste ti åra. Det er stor næringsaktivitet, spesielt i tilknytning til oljebransjen, som er hovuddrivkrafta bak denne trafikkveksten. Bergensområdet trekkjer òg til seg mykje folk, og prognosane tyder på at folketalet vil veksa mykje i bergensom-

rådet i åra som kjem. Sameleis vil også trafikken veksa mykje.

I denne situasjonen er det avgjerande viktig at infrastrukturen vert bygd ut, og då på ein slik måte at det vert attraktivt for folk å velja dei mest miljøvenlege reisemåtene og reisevegane.

Bergensprogrammet inneheld prosjekt som vil bidra til betre framkome, lågare klimautslepp, redusert lokal forureining og støy og redusert biltrafikk og auka trivsel i sentrum.

Bergensprogrammet har fire hovuddelar: Andre byggesteg av Bybanen inneber ei lenging av traseen i sør med 3,6 km frå Nesttun til Lagunen. Andre byggesteg på Ringveg vest inneber ein ny firefelts veg sørover frå Sandeide og Liavatnet med tilhøyrande rampar, kryss og kollektivterminal. Tiltak innanfor programområda er ei satsing på 154 mill. kr årleg til sykkelveggar og tilrettelegging for gåande, tiltak som vil betra tilhøva for kollektivtransporten, miljøtiltak i sentrum og tiltak for trafikktryggleik. Skansentunnelen skal gå i to felt mellom sentrum og området nord for Bryggen, og skal avlasta Bryggen og Torget for biltrafikk.

Ei utviding av Bergensprogrammet no gjer det mogleg å vidareføra arbeidet med Ringveg vest og Bergensbanen – ikkje Bergensbanen, men Bybanen – utan opphald og med god framdrift, og det vil gje vesentleg auka nytte av dei investeringane som alt er gjorde i første byggesteg. I tillegg inneheld programmet ei rad andre prosjekt som kan møta transportutfordringane i området.

Bompengesøknaden er fremja etter vedtak i Bergen bystyre og Hordaland fylkesting. Vedtaka inneheld også ei klar prioritering av 200 mill. kr årleg frå fylkeskommunen si vegramme til programmet.

Bergen har vesentlege utfordringar når det gjeld biltrafikk i bykjernen, og med miljøproblem og helseplager som følgje av utslepp frå vegtrafikken. Desse problema synte seg særleg no sist vinter. Bergen kommune som ansvarleg styresmakt sette i verk ei rekkje tiltak for å betra luftkvaliteten på kort sikt. Situasjonen synte òg at kommunane må få endå betre tilgang både på langsiktige og kortsiktige verkemiddel i dette arbeidet. Her vil regjeringa sitt arbeid med å leggja regelverket til rette for oppretting av lågutsleppssoner og bruk av vegprising og køprising vera viktige bidrag.

I proposisjonen fremjar regjeringa – i tråd med lokalpolitiske vedtak – ei utvikling av transportsystemet der kollektivtilbodet og tilrettelegging for syklistar og gåande vert sentralt. Bergen har òg nyleg vedteke ein ambisøs sykkelstrategi med mål om å auka sykkeldelen av transporten til minst 10 pst. og ferdigstilla hovudvegnettet for sykkel innan 2019. Difor må også desse tiltaka i størst mogleg grad skjermast, dersom føresetnader om kostnader eller inntekter endrar seg.

Bybanen er eit framtidretta prosjekt. Bergen bystyre slo 25. mai 2009 fast at kommunen vil utarbeida ein konkret plan for vidareføring av eit heilskapleg kollektivtilbod med Bybanen som rygggrad. Bergen syner her ei offensiv haldning og ei storstila satsing på Bybanen. Dette er ei satsing som er viktig for Bergen og for regionen. I tillegg

er denne satsinga i ferd med å setja preg på samferdselsdebatten også i andre byar, og på nasjonalt nivå.

Det er brei politisk semje om at dei byområda som kombinerer satsing på kollektivtrafikk med verkemiddel som gjev redusert biltrafikk og klimautslepp, skal prioriterast ved tildeling av belønningssmidlar. Køprising eller differensierte prisar i bomringane kan vera gode verkemiddel for å styrkja kollektivtrafikken og kan, dersom det får lokal og regional støtte, verta eit viktig bidrag for vidare utbygging av Bybanen.

Eg har no gjort greie for hovudtrekka i komitéfleirtalet sine merknader, eit fleirtal som på alle punkt består av regjeringspartia og Kristeleg Folkeparti, men der også Høgre står bak store delar. Eg går ut frå at dei ulike partia sjølve vil gjera nærare greie for sitt syn.

**M a r i t N y b a k k** hadde her overtatt presidentplassen.

**Arne Sortevik (FrP) [13:07:49]:** Jeg skal gjøre rede for Fremskrittspartiets syn. Det kunne være fristende å innlede med å minne om at Bybanen havarerte før den åpnet, men jeg skal la det ligge.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken – i korthet: statlig finansiering av veiltakene. Tilsynelatende er dette ytterligere en bompengepakke i en av Norges fire største byer. I Bergen har vi hatt bompenger lenge. Det var Høyre som innførte bompenger i Bergen i 1986 og lovet en periode og så aldri mer. Siden har vi hatt det.

Bompengefinansiering er en ekstra transportskatt. Det er Stortinget som vedtar ekstraskatt innkrevet lokalt, slik Stortingets store flertall, bestående av Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, gjør i dag. De kommer til å gjøre det igjen mange, mange ganger i denne perioden.

Fremskrittspartiet vil ha statlig finansiering når det bygges vei og jernbane. Fremskrittspartiet vil ha statlig finansiering for å bygge tjenlig transportnett i de største byene. Vi vil ha en storbypakke og en kollektivsatsing i de største byene for å løse transportbehovet. Jeg viser til vårt forslag i forbindelse med NTP 2010–2019. Jeg viser spesielt til forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet, i denne saken, hvor vi ber om å få en styrking av kollektivtilbudet i Bergen og bergensregionen uten at det stilles krav om innføring av rushtidsavgift eller andre trafikkregulerende tiltak.

Denne saken fremviser igjen hvor ufattelig dyrt det er med bompengefinansiering. Samlet er utvidelsen av Bergensprogrammet på 6,8 mrd. kr. Bilister, næringsliv og privatpersoner skal bidra med ca. 3,5 mrd. kr. De skal også betale innkrevingskostnader og kostnader for drift av bompengeselskapet med over 600 mill. kr og rentene på byggelånet med 1 850 mill. kr. Samlet blir dette 6 mrd. kr i bompenger for å kunne bidra med 3,5 mrd. kr til den samlede investeringspakken. Det er rådyrt. Avbetalings- og innkrevingskostnadene er altså på nesten 2,5 mrd. kr.

Vi minner om at Bergensprogrammet er et program for transport, byutvikling og miljø. Fremskrittspartiet mener at utvidelsen av Bergensprogrammet nå fremstår langt tydeligere som et byutviklingsprogram og et miljøprogram.

Vi mener det seiler under falskt flagg. Betegnelsen «bompenger» brukes bevisst for å gi inntrykk av at det skal betales for mer og for bedre vei. I stedet går to tredjedeler av pengene til annet enn vei. 35 pst. går til de såkalte programområdene: planlegging, kollektivtiltak, trafikkisikringstiltak, gang- og sykkelveitiltak, miljø- og sentrums-tiltak. Nesten 2,5 mrd. kr skal brukes til disse formålene, som regjeringspartiene gjerne vil beskytte. Jeg legger også til at over 2 mrd. kr brukes til bybane.

Fremskrittspartiet mener at Bergensprogrammet heller ikke løser oppgaven innenfor kollektivtransport, som etter programmets mål er – og jeg siterer:

«etablering av konkurransedyktig kollektivtransport med høyere kapasitet og kapasitetsreserver enn i dagens busstransport.»

Bybanen, der første etappe nå skal åpnes, er en håpet fremtid med fortidens fart. Bybanen vil bruke 2 minutter mer på turen mellom Bergen sentrum og Nesttun i 2010 enn det jernbanen brukte i 1924.

I utenlandske byer som ikke kan sammenlignes med Bergen, men som bybanetilhengerne stadig sammenligner med, går utviklingen innenfor «light rail»-løsninger, kvasijernbane, i retning av få stopp og høy fart. Bybanen i Bergen har lav fart og mange stopp.

Bybanen fremstår som et transportmessig eksperiment basert på bilistenes penger. Evaluering avvises, det skal bare bygges videre, koste hva det koste vil, for bilistenes penger og på bekostning av veibygging i fylket for øvrig. – Beklagelig!

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

**Øyvind Halleraker (H) [13:12:54]:** Representanten Sortevik starter sitt innlegg med å harselere over Bybanen og det lille uhellet vi hadde under prøvekjøringen nylig. Jeg tror jeg vil våge meg på den påstanden at de besparelser vi får i vegtrafikken med tanke på skader, ulykker o.l. fordi vi nå får nettopp en bybane, vil oppveie mange, mange ganger det lille uhellet vi hadde med en pens under prøvekjøringen.

Det er en ny finansieringsplan – eller en supplerende finansieringsplan – for Bergensprogrammet, som vi vedtok i denne sal i 2006, vi i dag behandler. Jeg har lyst til fra denne talerstol å rette en takk til Bergens befolkning og også til framsynte politikere som er i stand til å tenke visjonært og få til store grep for rett og slett å forbedre bymiljøet og få en moderne kommunikasjonsstruktur i Norges nest største by.

Jeg slutter meg ikke til dem som i mediene har uttrykt at vi som sitter her, bør takkes. Nei, i denne saken er det motsatt. 70 pst. av finansieringskostnadene betales nemlig av brukerne. Det skal vi ha stor respekt for.

Det er jo disse to hovedelementene, Bybanen og Ringvei vest, som saksordføreren utmerket redegjorde for, som ligger i saken. I tillegg ligger Skansentunnelen i saken, som altså selvfølgelig er et byutviklingsprosjekt, som Sortevik sa, hvor man får åpnet byen mot sjøen og får trafikk vekk fra gateplan. Det ser ikke ut til at det er penger

til det i denne omgang heller, selv om det står i planene. Det beklager vi i Høyre. Vi tror det hadde vært et veldig fornuftig prosjekt å få på plass for byen.

Programområder er også noe som er lagt inn i pakken. Det dreier seg om mindre tiltak som gang- og sykkelveger, miljøtiltak og en hel del planleggingsmidler. Så langt er alt vel og bra. Men så blander regjeringspartiene belønningsordningen inn i en finansieringspakke for disse tiltakene i Bergen, med 70 pst. egenfinansiering og med kraftfulle tiltak for å forbedre nettopp bymiljøet og få redusert biltrafikk. Ja, det står faktisk i regjeringens egen proposisjon:

«Bybanen er eit viktig ledd i ein framtidsretta og miljøvenleg strategi for eit betre transportsystem (...).»

Det syns jeg er godt sagt. Det kan vel nesten ikke realiseres et mer kraftfullt tiltak for å redusere biltrafikk. I alle fall tror jeg man skal lete lenge etter det. Hvis det var noen gang belønningsordningen virkelig kunne kommet til sin rett, var det jo når en realiserte en bybane. For Høyre er det komplett ulogisk å snu dette dit hen at man i tillegg skal innføre en vegprisingsordning for å få penger til å realisere Bybanen.

Det bringer meg over på det siste poenget som jeg hadde tenkt å si litt om, og det er vegprising, som jo er et helt annet lovverk. Det knytter seg til vegtrafikkloven og har en helt annen hensikt, nemlig å begrense trafikk.

Det het seg også, da loven ble fremmet i 2001, at vegprising og bompengefinansiering ikke skulle kunne brukes samtidig, i samme område. Nå vedtar vi i dag en bompengordning fram til 2025. Det er jo et stykke fram, før den kan avløses av en vegprisingsordning.

Det er også en rekke andre ting i den ordningen som gjør at dette ikke kan samordnes.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [13:18:11]:** Eg takkar saksordføraren for eit godt arbeid, ikkje minst med å forsøkje å skapa breidd i oppslutninga om den politikken som Stortinget ønskjer skal gjelda på dette viktige området.

Det er jo synd for Sortevik at Bergen no får ein ny attraksjon, ein bybane som skal gå der, og som kjem til å irritera Sortevik, sikkert natt og dag, så mykje som han har prøvd å få Bergen til å unngå å investera i dette nye «vidunderet», som eg vil kalla det, og som folk flest i Bergen no vil ha. Her er Stortinget heilt på linje med folk flest, og folk flest-partiet Framstegspartiet er på sin eigen kurs – ute av kurs, er det.

Den 22. juni er det ein stor dag; Bybanen opnar. Me går vidare med andre byggjesteg her i dag, men eg må jo seia at eg er litt misunneleg. Eg er frå Stavanger-regionen. SV foreslo ein bybane der i 1993. Me har fått Stortinget til å løyva 6 mill. kr til planlegging av bybanen. Eg meiner at byar i Noreg burde vore der Bergen er no når det gjeld bybane, og helst lenger. Men me må konstatere at andre byar, altså min eigen bl.a., ikkje heng med i svingane.

Så ser eg – og det er litt morosamt, synest eg – at Høgre og Framstegspartiet bruker masse tid på å seia at i år har det vore eit unntaksår, ei unntakshending, med tanke på den vinteren som har vore. Ja, det har det nok, men når det gjeld klimaproblemet og klimagassutslappa, er det ikkje

tvil om at me får meir av dette. Framstegspartiet fornektar jo at det er eit problem, og at ein på ein måte prøver å stikka av frå det som skjedde i Bergen i vinter, må eg seia er forunderleg. Men at Halleraker og Høgre er med på det, er vel det som forundrar meg mest.

Det er ikkje tvil om at biltrafikk lagar helseproblem. Det er ingen som kan nekta for det. Jo meir biltrafikk, jo meir helseproblem – og fleire ulykker. Det er ikkje tvil om at ein må ha det elementet med seg når me no skal få på plass ein bybane.

Så synest eg at det er spesielt når Høgre no er på gli-deflukt vekk frå klimaforliket. Det er ikkje tvil om kva klimaforliket, som Høgre og Halleraker har skrive under, seier når det gjeld transport. Det er ei rekkje punkt på transport. Det er jo klart at transport heng saman med ulike tiltak. Viss ein ikkje ser Bybanen i ei belønningsordning eller ein gang- og sykkelstrategi, må ein jo vera på jordet. Det er jo ikkje tvil om at når ein får ein bybane, og når ein driv med byutvikling, som representanten sjølv sa, så er det jo totaliteten som er viktig. At Halleraker då forsøker å springa frå det ansvaret han har i dag, og ikkje er med på det som han har vore med på i klimaforliket, synest eg er merkeleg.

Det er faktisk sånn at Høgre og Framstegspartiet no er dei to partia som motarbeider det NHO ønskjer seg. NHO seier at dei kan bidra med å få redusert klimagassutsleppa, samtidig som dei ser at varetransporten får store fordelar viss ein tek vekk ein del personbiltrafikk. Representanten Halleraker veit utmerkt godt kva som hende i Stockholm. 23 pst. av personbiltrafikken forsvann. Så bruker han altså halve innlegget sitt til å fortelja kvifor det ikkje skal vera med noko om køprising her. Dei andre partia som står på klimaforliket, seier at dette er viktig når det gjeld ein totalstrategi for Bergen by. Eg forstår ikkje at Høgre ikkje forstår dette. Men det kan jo ha samanheng med ein heilt bestemt byrådsleiar, som kanskje Høgre på Stortinget lét seg føra av. For det er ikkje tvil om at miljøbevegelsen, næringslivet, lastebileigarar og andre grupper no ønskjer seg byar med rushtidsavgift for å få ned trafikken, få ned forureininga og på den måten betra helsesituasjonen for dei som må opphalda seg i trafikken. At Høgre no har skifta side i denne saka, er rart.

Dersom eg hadde styrt i Bergen – det gjer eg ikkje – hadde eg spurt meg sjølv: Dersom ein har mange parkeringshus nede i byen og mange parkeringsplassar, vil det då koma mange bilar til byen? – Dei burde tenkja seg om og avgrensa talet på parkeringsplassar inne i sentrum av Bergen.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [13:23:35]:** Dette er en flott sak for Bergen og for Vestlandet. Det er stor verdiskaping, som saksordføreren har gjort rede for på en veldig god måte, og det er vekst og utvikling – og det kommer det til å være framover.

Det er en gledelig dag fordi en utviding av Bergensprogrammet med gjennomføring av andre etappe av Bybanen og Ringvei vest vil gjøre at man vil få utnyttet de investeringene som allerede er gjort, på en veldig god måte. En utviding av Bergensprogrammet legger til rette for en vi-

dereutvikling av et mer miljøvennlig, effektivt transportsystem, med vekt på et godt kollektivtilbud og bedre forhold for fotgjengerne og syklistene.

Jeg oppfatter at det er stor grad av politisk enighet i Bergen om at biltrafikken må reduseres for å sikre et bedre miljø. Jeg tror ikke noen ønsker seg en slik vinter til, som den siste vinteren. Men jeg registrerer at kanskje metodene for å redusere biltrafikken er forskjellige. Det er også stor grad av enighet i denne saken om at det må være attraktivt å velge de mest miljøvennlige måtene å reise på. Bergensprogrammet inneholder nettopp dette. Det skal bedre framkommeligheten, det skal gi lavere klimagassutslipp, redusert lokal forurensning, mindre støy og redusert biltrafikk og vil med det skape trivsel i sentrum.

Senterpartiet mener det er helt rett at man skal kreve at man reduserer biltrafikken når man inngår langsiktige avtaler om belønningsordninger. Jeg håper at Bergen og Hordaland benytter seg av det i arbeidet med denne saken videre. Jeg tror det ville være helt rett og helt nødvendig.

Jeg har lyst til å avslutte med å gratulere Bergen én gang til. Jeg gleder meg til å reise til byen og ta Bybanen. Det fortjener bergenserne, og det fortjener Vestlandet.

**Knut Arild Hareide (KrF) [13:26:03]** (leiar i komiteen): Det er heilt riktig, som representanten Sortevik sier, at Bergen i 1986 innførte bompengar. Bergen var først ute i Noreg, men faktisk òg i verdssamheng gjekk Bergen føre. Det var den gongen berre Singapore som hadde bompengar. Som representanten Sortevik her seier: Bergen var først ute, og verda har faktisk sett til Bergen på dette området. Det er eit område der dei har gått føre. Eg må jo òg peike på at det ikkje berre var Høgre som var med på dette. Kristeleg Folkeparti var òg med på dette vedtaket, som gjorde at Bergen blei ein by som gjekk føre, som var villig til å satse, som var villig til å tenkje nytt, og som var først ute. Eg opplever òg at det same kjenneteiknar Bergensprogrammet, som me no skal vedta ei ny utviding av.

Første gongen det blei gjort vedtak i Bergensprogrammet, var 17. september 2003, og det var ein ny runde i Stortinget i 2006. Men det som eg synest er bekymringsfullt, er at ved kvar runde av Bergensprogrammet har den statlege delen gått ned. Dette kom fram bl.a. i representanten Halleraker sitt innlegg. Det er bekymringsfullt, meiner me som ønskjer ei utbygging av Bybanen, fordi det vil vere krevjande med den statlege delen me har i dag. Dersom me skal få ei utbygging av Bybanen som går til Flesland, til Åsane, til Haukeland, til Fyllingsdalen, treng me endå meir statlege midlar.

Men Bybanen er eit føregangsprosjekt. Noko av det eg har lyst til å peike på som er veldig spennande med Bybanen, er jo at dette fører òg til ein samordna politikk når det gjeld transport og areal. Me ser no at Bergen kommune og Bergen by er i full gang med fortetting langs bybanetraseen. Det er fortetting med både bustader og med næringsseigedomar, og dermed er Bybanen faktisk med på å gi nye areal til Bergen by. Det er god miljøpolitikk, og det er god utnytting av areal. Paradokset er at Bergen som by ikkje bør ese for mykje ut. Da blir det vanskelegare, både

i eit kollektivperspektiv og med tanke på Bergen som ein god sykkelby. Derfor er 22. juni ein viktig dag. Da får me opninga av Bybanen. Det blir vel nesten damenes aften i Bergen, med dronning Sonja som opnar, med samferdselsminister Meltveit Kleppa, med byrådsleiar Mæland og med fylkesordførar Selsvold Nyborg. Eg har likevel lyst til å nemne ei anna kvinne, og det er byråd Lisbeth Iversen, som Bergens Tidende har beskrive som gudmor for Bybanen. Eg må berre – og eg har lyst til å gjere det frå denne talarstolen – gi henne ein stor takk for hennar innsats, nettopp for å få på plass Bybanen. Han er viktig. Han vil vere viktig for å få ein ny trend i den biltrafikkutviklinga me har sett i Bergen. Me må alle vere einige om at den utviklinga ikkje har vore positiv. Dei siste 30 åra har biltrafikken i Bergen auka for mykje i forhold til kollektivsatsinga. Derfor er det så viktig å få Bybanen på plass.

Luftproblematikken i vinter har vore eit eksempel på det. Eg vil gi honnør til byrådet som tok grep i den situasjonen som da kom opp.

Klimaforliket har òg vore kommentert. Ja, Kristeleg Folkeparti er positiv til restriktive tiltak. Me har vore med på å peike på fleire av dei. Det gjeld parkering, det gjeld soner, det gjeld rushtidsavgift, og det gjeld bompengar. Men som det òg blir sagt i klimaforliket, skal dette bli bestemt lokalt. Det er viktig.

Til slutt må eg få lov til å peike på eit lite paradoks, ikkje berre i forhold til Bergensprogrammet, men òg i forhold til Oslo-pakke 3 og i forhold til Trondheim. Det er jo slik at me ønskjer redusert biltrafikk. Paradokset i det er at det er med på å skape utfordringar når det gjeld finansieringa av dei delane som me vedtek i dag.

Eg har òg til slutt lyst til å takke saksordføraren for ein god jobb. Han har skapt ei brei tilslutning og fått både regjeringspartia, Høgre og Kristeleg Folkeparti med på dette.

**Borghild Tenden (V) [13:31:23]:** Som flere har satt ord på her, er Bybanen et viktig ledd i en fremtidsrettet og miljøvennlig strategi for et bedre transportsystem i Bergen. Bergensområdet er et område som tiltrekker seg mye folk og kompetanse. Bergen og Vestlandet har en omfattende verdiskaping. Samferdselskomiteen og sakens ordfører trekker fram at trafikken i byområdene på Vestlandet har økt med omtrent 30 pst. de siste ti årene, og at næringsaktivitet er drivkraften bak mye av denne trafikkveksten.

Venstre mener at Bybanen i bergensområdet er et godt tiltak for å dempe veksten i bilbruken og øke andelen kollektivtransport.

Bybanen i Bergen ble vedtatt da Venstre satt i posisjon i Bergen, og da Torild Skogsholm fra Venstre var samferdselsminister i Bondevik II.

Bybaneprosjektet er et godt prosjekt som det har vært jobbet med i flere år. Det vil føre til at trafikkveksten dempes, og Bergen sentrum skjermes for uønsket trafikkpress. Dette gir videre utslag i redusert miljøbelastning og færre ulykker.

Bergen har vist en god og sterk lokal vilje til både å

sats mer på kollektivtransport og til å innføre restriktive tiltak mot bilbruk. Venstre har lokalt i Bergen fremmet forslag om at byen skal bidra til den videre finansieringen av Bybanen til Flesland og til de andre bydelene.

Når byggingen blir gjennomført, bør det utløse økte belønningsmidler til kollektivsatsingen i Bergen. Venstre vil styrke belønningsordningen. Venstre vil også utvide ordningen til å omfatte planlegging og investering i bybaner, slik som denne i Bergen.

Dersom belønningsordningen økes, slik Venstre ønsker og har lagt inn i sine budsjetter, vil Bergen kunne ha minst 250 mill. kr mer per år, mot dagens 40 mill. kr. Etter representanten Langelands innlegg i dag regner jeg med at han vil støtte Venstres forslag – i sak nr. 13. Det gleder jeg meg til.

Avslutningsvis: Det er gledelig at komiteen i sin tilrådning går inn for en forlengelse av Bybanen fra Nesttun til Lagunen, slik at byggingen kan starte umiddelbart. Venstre ser likevel at dersom belønningsordningen hadde vært styrket i tråd med Venstres politikk, ville dette kunne ført til en raskere utbygging enn det vi ser i dag.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:34:18]:** Det er verkeleg grunn til å gratulera både Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune med godt samspel og med framtidsretta løysingar. Vi har i departementet gjeve denne saka høg prioritet og gjort det vi har kunna for å sørgja for ei framdrift som skulle tilseia at komiteen kunne behandla saka no i vår. Det har komiteen gjort. Slik sett har vi alle saman på kvar vår måte bidrege til at fylkeskommunen og Bergen kommune kunne få oppleva samanhengande utbygging.

Bergensområdet står overfor ein vesentleg vekst i folketal og trafikk i åra framover. Hovudutfordringa er då å handtera veksten gjennom eit tilpassa, effektivt og miljøvenleg transportsystem. Gjennom det reviderte Bergensprogrammet blir det lagt til rette for vidare utvikling av eit transportsystem der både Bybanen, Ringveg vest og tilbodet for fotgjengarar og syklistar er viktige element.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har gått inn for at andre etappe av begge prosjekta blir ferdigstilt snarast råd. Det er jo for å få mest mogleg nytte av dei investeringane som allereie er gjorde i fyrste etappe av Bybanen og Ringveg vest. Dei har strekt seg langt. Kommunen og fylkeskommunen har finansiert førebuaende arbeid både i 2009 og 2010 gjennom auka låneopptak, innsparingar og omprioriteringar innafor Bergensprogrammet – alt dette for å koma raskt i gang med anleggsarbeida. Stortinget har tidlegare gjeve løyve til auka låneopptak for å finansiera nødvendig planlegging, prosjektering og grunnerverv. Det er ikkje statlege prosjekt i Bergensprogrammet lenger. Etter forvaltningsreforma er det fylkeskommunen som er ansvarleg for Bergensprogrammet, inkludert bygging og drift av Bybanen.

I proposisjonen er det gjort greie for korleis eventuell kostnadsauke for Bybanen og Ringveg vest skal handterast. Med føresetnad om god styring av økonomien i Bergensprogrammet gjev dette etter mi oppfatning stor fleksibilitet. Førebuingane av andre etappe av Ringveg vest og

Bybanen er dessutan komne såpass langt når det gjeld prosjektering og ekstern kvalitetssikring, at det ikkje skulle vera grunnlag for store overraskingar.

Låneopptaket er stort, og renteføresetnadene er usikre. Det er difor ein føresetnad at det blir etablert gode rutinar for styring og rapportering i Bergensprogrammet. Eg kjem til å ta initiativ til ein dialog med Bergen kommune og med Hordaland fylkeskommune om dette.

Det er lokalt lagt til grunn at det skal vurderast å redusera maksimalrabattane. Eg er positiv til ei slik endring som vil gje betre økonomi i programmet. Takstane har heller ikkje vore endra på fleire år.

Dette er ei sak som har eit breitt fleirtal bak seg i komiteen. Eg trur at vi skal få fleire høve til ytterlegare å bidra i drøftingar og oppfølging for å betra framkomst, trivsel og luftkvalitet i Bergen. Denne vinteren har gjeve oss ei viktig påminning. Det er mange andre hendingar som har understreka kor avgjerande viktig det er å engasjera seg for å redusera klimautsleppa.

Det er allereie ei drøfting i Hordaland om restriktive tiltak overfor biltrafikk. Det siste eg har registrert, er at fylkeskommunen skal ha ei sak om køprising/tidsdifferensiering. Dette er viktige tema som vi både i regjeringa og i Stortinget har moglegheit til å følgja opp. Vi har lagt eit grunnlag i denne proposisjonen og stilt nokre føresetnader. For meg er det heilt openbert at slike tiltak må, i tråd med dei retningslinjene som er lagde, vurderast i forbindelse med belønningsordninga.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [13:39:40]:** La meg ta én ting i dette programmet, nemlig videreføring av Bybanen, som det kan sies mye om. Men jeg har et spørsmål i replikken.

Det er jo slik at vi nå gir grønt lys for å videreføre en ny etappe. Det gjør man altså før første etappe er åpnet, før man har fått en oppstart og mulighet for å evaluere bruken av nye 2 mrd. kr før en ser effekten av de 2 mrd. kr man har lagt inn i første etappe. Hvor er kvalitetssikringen? Hvor er statens bekymring for om det man bruker 2 mrd. kr på, er et godt tiltak, før man vet noe om virkningen av bruken av de første 2 mrd. kr? Jeg har lyst til å minne om at Stad skipstunnel nå er sendt ut til en ny utredning for syttende gang. Ubåten vi debatterte her i Stortinget for vel en uke siden, skal også opp på nytt igjen, og man skal utrede på nytt. De faglige rådene når det gjelder Bybanen, var negative. Hvorfor være så ivrig etter å bruke bilistenes penger?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:40:48]:** Eg synest det er så bra at Bybanen i Bergen blir starta opp den 22. juni. Eg gler meg storleg over det lokale og regionale engasjementet som har vore for å få det til.

Så er det slik at dei prosjekta som ligg i denne proposisjonen, er lokalt initierte, og dei skal følgjast opp lokalt og regionalt. Det er fylkeskommunen her som har det overordna ansvaret. Dei er komne så langt med førebuingane her, både når det gjeld Ringveg vest og Bybanen, med prosjektering og ekstern kvalitetssikring at det ikkje er grunn-

lag for dei store overraskingane. Men det er eit stort behov for å halda framdrifta.

**Øyvind Halleraker (H) [13:42:03]:** Det er veldig bra at statsråden nå gleder seg over Bybanen og at den forlenges. Hun skryter av både byens politikere og fylkespolitikere for at de har fått dette til – og det er jeg enig i.

Da er mitt enkle spørsmål til statsråden: Er ikke det i seg selv verdt en belønning i form av belønningsordningens midler, når man virkelig iverksetter så tunge tiltak som å bygge skinnegående, forbedrede kollektivtiltak for å få ned personbiltrafikken?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:42:48]:** Eg trur representanten Halleraker er vel kjend med for det fyrste klimaforliket, som han og hans parti er ein del av, og for det andre dei retningslinjene som ligg her når det gjeld bruken av belønningsordninga. Belønningsordninga er meint å skulla brukast for å redusera biltrafikken og styrkja kollektivtilbodet – eg kunne ha nemnt dette i motsett rekkjefølgje – men det er altså ein føresetnad for å kunna delta i belønningsordninga at ein er villig til å innføra restriktive tiltak overfor biltrafikk. Eg meiner at med dei debattane som går i Bergen og Hordaland, skulle det vera store moglegheiter framover.

**Knut Arild Hareide (KrF) [13:43:49]:** Eg merker meg det statsråden seier om at ho ønskjer ein god dialog med Hordaland fylke og Bergen kommune. Statsråden har elles fått honnør for at ho har hatt ein god dialog undervegs i desse prosessane.

Vi veit kor vellukka belønningsordninga for kollektivtrafikk – som blei innført under Bondevik II-regjeringa – har vore. I den samanhengen har det kome eit brev som eg sit med kopi av, som har gått til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Det er frå Bergen kommune, der dei lanserer ei belønningsordning for sykkel. Eg forstår at dette ikkje er noko som statsråden kan ta stilling til her på direkten, men kan eg få stille eit ope spørsmål: Synest statsråden det er ei spennande tenking?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:44:47]:** Lat meg fyrst understreka dei gledelege erfaringane som er gjorde så langt med belønningsordninga, òg med – om eg så skal seia – det beskjedne beløpet, men likevel ein start, som Bondevik-regjeringa la til grunn, til den ordninga som i dag inneber 330 mill. kr, og som kunne vore langt større med dei ambisjonane som bykommunane no har, og med dei lokale debattane og det engasjementet som denne ordninga har initiert.

Så til sykkel: I Nasjonal transportplan ligg det ein eigen sykkelstrategi. Han har eg av naturlege årsaker ikkje hatt moglegheit så langt til å bruka så mykje tid på, men eg synest det er ein spennande idé som representanten Hareide, leiaren i komiteen, her tek opp. For min del vil eg i fyrste omgang vurderast det å leggja ei belønningsordning for sykkel inn i den andre belønningsordninga, altså at engasjement for sykkel blir eit kriterium.

**Bård Hoksrud (FrP) [13:46:11]:** Det er hyggelig å se at statsråden gleder seg over Bybanen. Jeg frykter nok at gleden kan bli kortvarig, men det vil jo tiden vise.

Jeg synes jo det er litt spesielt at statsråden i svaret til Arne Sortevik skjøv dette videre og sa at dette var de regionale og lokale myndighetenes ansvar. Jeg har ikke lyst til å slippe det så lett, for det er sånn at når man fra statens side iverksetter prosjekter, er man veldig klar og tydelig på at det skal være skikkelig kvalitetskontroll og gjennomgåelse av prosjektene og grundige evalueringer før man setter i gang. Men her setter man bare rett i gang uten å ha den samme kvalitetskontrollen. Jeg har også lyst til å spørre om ikke statsråden synes det er litt rart at man skal bruke 1,8 mrd. kr, som man foreløpig ikke har bestemt seg for hvordan man skal disponere. Det er tross alt bilistene som skal betale denne regningen på 1,8 mrd. kr uten da å vite hvor pengene faktisk skal gå. Vil statsråden sørge for å følge opp at også bilistene får glede av de pengene de da betaler inn?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:47:13]:** Eg var tidleg inne i salen i dag. Eg var til stades ved ein debatt der Framstegspartiet var veldig ivrig til å understreka at ein skulle lytta til folk lokalt. Eg vil anbefala Framstegspartiet å lesa både proposisjonen og innstillinga nøye og setja seg inn i det engasjementet som er lokalt hos dei som representerer folket, som er valde av folket, både i bystyret og i fylkeskommunen – det engasjementet som der er for å få til gode løysingar. Eg synest ærleg talt at Framstegspartiet ikkje skal snakka ned det førearbeidet som her er gjort, og som gjeld både prosjektering og ekstern kvalitetssikring, ei heller det faktum at dette er eit fylkeskommunalt ansvar, og i samarbeid med Bergen kommune kjenner eg meg trygg på at dei vil leggja til rette for god oppfølging.

**Borghild Tenden (V) [13:48:23]:** Belønningsordningen har vært tema flere ganger her i dag. Jeg skulle gjerne høre hvordan statsråden vurderer rushtidsavgift opp mot andre bilreduserende tiltak.

Rushtidsavgift er bra i den perioden det er rushtid, men det er jo store deler av døgnet da man ikke betaler noen ting. Så hvordan vurderer hun det opp mot andre tiltak?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [13:49:02]:** Eg deler Venstre si glede over dei debattane som no er lokalt i mange byområde – dei debattane som er, og det engasjementet som er for ulike biltrafikkregulerande tiltak. Så trur eg at om rushtidsavgift passa godt i Stockholm, så er det ikkje sikkert at det utan vidare kan overførast på alle andre byområde. Det er ikkje tvil om at både Stockholm, London og andre byar har gode erfaringar. Det som er mi oppgåve no, er å leggja fram for regjeringa og for Stortinget ulike lokale verktøy, slik at ein lokalt kan vurdere kva som passar best akkurat der. Det er jo det vi har sagt noko heilt tydeleg om frå regjeringa i proposisjonen.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed omme.

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

**Arne Sortevik (FrP) [13:50:23]:** La meg minne om at Bergensprogrammet har tre hovedfelt. Det ene er veiltak, Ringveg vest og Skansentunnelen. La meg minne om at Fremskrittspartiet ønsker å gjennomføre og bygge de prosjektene så fort som mulig med full statlig finansiering. Det andre er Bybanen, det skal jeg komme litt tilbake til. Det tredje er programområdene.

Når det gjelder programområdene, mener Fremskrittspartiet det ikke hører hjemme i en bompengepakke. Vi mener det må finansieres gjennom ordinære budsjetter, både for berørte kommuner, for regionen og for fylket.

Bybanen er et transportmessig eksperiment. Det er grunn til å minne om at de utredningene fra faglig hold, bl.a. fra Transportøkonomisk institutt, som har foreligget lenge og fra starten av behandlingen av dette programmet tilbake til Bergen kommune for mange år siden, advarte mot manglende effekt og advarte mot at man ikke vil få den økningen i overgangen til bruk av kollektiv som man tror man vil få. Men det man vil få, er en overgang fra bussbruk til banebruk. Det er grunn til å minne om at den traseen som man altså skal åpne med pomp og prakt om to uker, går behendig utenom fylkets største arbeidsplass, Haukeland universitetssjuehus. Det understreker, i tillegg til lav fart, at dette er en gammeldags løsning og en lite effektiv løsning.

Bergen har store transportmessige utfordringer. Vi mangler et tjenlig veinett. Vi har stor gjennomgangstrafikk, som nå altså må betale for en rekke miljøtiltak i Bergen, uten at de får glede av det. Vi har stor og voksende trafikk mellom bydelene, og der er det jo nettopp slik at verken Bybanens første etappe, andre etappe eller tredje etappe på noen måte kan svare på det behovet for transport som ligger i økt transport mellom bydelene.

Det er likevel grunn til å gratulere regjeringspartiene med at de fortsatt klarer å få mange nok av velgerne til å tro at bompenger og veiprising faktisk er nødvendig. For det er det jo ikke! Nasjonen Norge har en statskasse som fortsatt renner over av penger, som selvsagt kan investeres i nye veier og ny jernbane – med statlige midler og uten en eneste bompengekrone. Det er jo nettopp Fremskrittspartiets alternativ – jernbanekroner til Bybanen. Vi ønsker en annen skinnebasert løsning i Norges nest største by. Vi ønsker en helt annen jernbanesatsing fra denne jernbane-glade regjeringen som ikke er interessert i jernbaneutvikling i Bergen, beklageligvis. Vi ønsker en helt annen satsing på jernbaneutbygging og -utvikling i Bergen, både som en del av lokaltog og også for å skaffe gode transportknutepunkt, jernbane frem til Flesland og jernbane frem til ny kai.

**Bård Hoksrud (FrP) [13:53:44]:** Jeg tror kanskje statsråden ikke var til stede – i hvert fall ikke hele første delen av debatten – for da hadde sannsynligvis statsråden også fått med seg hva som er min tanke rundt dette med demokrati, og hvor viktig det er med folkeavstemninger, noe som også burde ha vært avholdt her. Da kan det hende at utfallet faktisk hadde blitt litt annerledes.

Men jeg registrerer at statsråden egentlig bare skylder på lokalpolitikerne og lar lokalpolitikerne ta hele ansvaret

for dette prosjektet. Jeg synes det er litt spesielt. Det er artig å høre på de talerne som har vært her, i hvert fall fra de partiene som har støttet helhjertet opp om Bybanen og alle disse såkalte gode tiltakene. Poenget er altså at man skal sørge for at det er helt andre enn de som faktisk skal bruke mange av disse tiltakene, som skal betale regningen. Men jeg registrerer at det er noe man synes er greit. Vi vet at vi hadde en sak i ESA i forrige periode, som man, etter at man fant ut at man hadde en litt dårlig sak, gjorde om og sørget for at det ikke ble problematisk å la andre betale for noe de ikke skulle få gleden av.

At Halleraker er fornøyd med at vi skal bruke 2,1 mrd. kr til Bybanen som går to minutter senere enn det toget gjorde i 1924, får jo for så vidt være Hallerakers greie. Jeg synes det er å kaste 2,1 mrd. kr ut av vinduet når man vet at resultatet er at det skal gå senere enn det det gjorde i 1924.

Jeg synes også det er litt spesielt at det her er en sånn iver etter bare å kjøre i gang, sette i gang, på tross av at man nå er i ferd med å åpne første delen, og den kostet 2 mrd. kr. Før man brenner av nye 2 mrd. kr, kunne det kanskje være greit å finne ut hva resultatet av de to milliardene man allerede har brukt på Bybanen, har betydd.

Så er det jo også hyggelig at det kommer noen – hva skal jeg si – noen som har et behov for å fortelle at de også var med den gangen i 1986. Representanten Hareide var veldig opptatt av å få fram at Kristelig Folkeparti var med den gangen i 1986 og sørget for at Bergen ble en bompenggeby, og det synes han var bra. Jeg synes ikke det var bra, og jeg tror det er mange andre ting som man heller burde komme til Norge og se og lære av, enn dette med bompenger og bompengefinansiering.

Jeg synes likevel at noe av det verste, sånn som jeg oppfatter denne proposisjonen, er at man skal ta 1,8 mrd. kr ut av lommeboken til bilistene – grafse dem opp av lommeboken. Det er altså nesten 2,5 mrd. kr man skal ta fra bilistene. Men 1,8 mrd. kr vet man foreløpig ikke hva man har tenkt å bruke til. Det betyr også at man sannsynligvis har tenkt å bruke dem på helt andre tiltak enn tiltak som er viktige for bilistene. Det synes jeg er på grensen til noe jeg i hvert fall ikke liker, men jeg skjønner at å si det fra denne talerstolen skal man ikke gjøre, men man kan jo tenke at dette er å oppfatte som et røveri fra bilistene.

**Presidenten:** Presidenten er i tvil om det er parlamentarisk – som representanten også forsto, oppfattet presidenten.

**Torkil Åmland (FrP) [13:57:02]:** Dette er jo en sak som har skapt mye lokalt engasjement også. Jeg har vært med på å behandle den i bystyret i Bergen, og jeg vet at det er mye temperatur når dette kommer opp.

En del har jo gratulert Bergen og Bergens befolkning med dette. Når jeg hører det, sitter jeg og tenker litt på en engelsk diplomat, Edmund Burke, en av Høyres ideologiske forfedre, som etter den franske revolusjon fikk et brev fra en av sine venner og ble spurt om han ikke skulle gratulere dem med revolusjonen. Han skrev klokkelig tilbake at det ville han ikke, for han ville vente og se hvordan dette

utviklet seg, om det faktisk var noe å gratulere for, og om det var et gode de hadde fått. I den situasjonen viste det seg at det var klokkelig svart, og det tror jeg faktisk det vil være i forbindelse med denne saken også.

Statsråden var inne på dette med å lytte til folket, at man må lytte til folk lokalt, lytte til hva folk faktisk vil. Vel, da dette var under prosess i Bergen, var et stort flertall på meningsmålingene mot dette prosjektet. Det er jo litt merkelig, for i framstillingen her høres det ut som om det nærmest skulle være en gave til Bergens befolkning å få Bybanen, men det er faktisk en gave som folk har vært imot – i alle fall i løpet av prosessen. Det er jo nesten som å gi en julegave og gratulere med gaven, og så legger du ved en giro for betaling av gaven etterpå. Det er jo litt av det samme som skjer her. Man gir en gave som folk selv skal betale, og å gratulere med det er jo nesten litt paradoksalt i seg selv.

Jeg vil også si at vi foreslo folkeavstemning om dette i Bergen og ble nedstemt av alle de andre partiene. Vi ville at folket skulle være med og bestemme, at det skulle lyttes til folket, men vi ble altså nedstemt. Det ville man ikke. Man ville kjøre i gang dette prosjektet, uavhengig av hva folket faktisk måtte mene om det.

Når det gjelder dette med en videre utredning for videreføring, synes jeg det er merkelig at man ikke setter større krav til vurdering og utredning nå. Vi hadde veldig krav til det i den første fasen. Det er også en del spørsmål som er påpekt i disse eksterne utredningene. For det første er den biten man har bygd ut, og som skal starte nå, det mest befolkningstette området. Hvis det ikke lønner seg der, kan det være garantert at det ikke kommer til å lønne seg i de andre områdene man nå ønsker å utvide banen til.

Det andre er, som Sortevis var inne på, at en del av disse rapportene viser at man risikerer at mye av trafikken flyttes fra buss til bane, ikke fra bil til bane. Det er også uavhengige eksperter som har uttalt det. Hvis det skjer, hjelper dette ingen ting verken for luftklimaet eller for noen av disse andre tingene som man har snakket varmt om – man bruker altså flere milliarder på et prosjekt som man ikke vet om har en miljøeffekt.

Det siste poenget jeg vil ta, er finansieringen. Nå har man lagt seg på en lav rente på 4,75 pst. Det står i disse ekspertvurderingene at den godt kan være på 6,5 pst. og opp mot 8 pst. Det betyr ganske betydelige ekstra midler hvis renten stiger. Mitt spørsmål til statsråden er: Hvis det skjer, hva er da løsningen? Jo, det er to ting, økte bompenger igjen eller å kutte ut en del av disse andre prosjektene som har med sykkel og miljø, bymiljø osv. å gjøre.

**Øyvind Halleraker (H) [14:00:20]:** Det var representanten Langeland som fikk meg til å tegne meg igjen, bare for å få anledning til å fortelle at Høyre slett ikke er på glid i klimaforliket, snarere tvert imot. Vi er svært utålmodig med hva denne regjeringen får til på klimafronten. Det er jammen ikke mer enn et par dager siden vi hadde Mongstad-saken her, hvor vi altså ser ut til å få en krasjlanding på en av de viktigste sakene. I forrige periode, hvis det ikke var perioden før, hadde representanten Langeland og



jeg en diskusjon om fornybar energi, der Langeland sa at hvis bare SV kom i regjeringsposisjon, ville man greie å få 20 TWh fornybar energi på plass innen 2010. Det målet tror jeg er et stykke fra realitetenes verden, det også.

Men det som er litt rart her, er at man er så enøyd og så ensopret på ett eneste tiltak, nemlig vegprising og kjøprising. Og så tar Langeland – og det er litt sjarmende – NHO inn i sin argumentasjon. Jeg kan supplere med Hegnar, den kjente selvdefinerte kapitalist, som sier at han syns dette er en kjempeidé, for da blir han alene på veien. Helst ville han satt satsen på 200 kr.

Dette er egentlig å innføre en skatt på bilbrukere, som ikke skal gå til de tiltak som dagens bompengordning gjør. Det står i lovproposisjonen som jeg minnet om, som altså Stoltenberg I-regjeringen fremmet. Jeg tror kanskje det var det som provoserte Langeland så sterkt, slik at vi fikk det voldsomme engasjementet fra hans side. Når jeg sier at dette ikke har noe med belønningsordningen å gjøre, er det fordi det der refereres til bilreducerende tiltak. Det står ikke ett ord om vegprising eller kjøprising.

Jeg har lyst til å bruke de siste sekundene på et spørsmål til statsråden. Statsråden og jeg er veldig enige om at det er to hovedtiltak i denne pakken, nemlig Bybanen og Ringvei vest. Men så er det altså en liten merknad i innstillingen, der det står at programrådene i størst mulig grad skal skjermes hvis det blir overskridelser. Nå er det nesten ikke noen kuttliste igjen, meg bekjent. Det vil altså bety, hvis man skal følge opp dette 100 pst., at man må utsette eller forsinke Bybanen eller Ringvei vest for først å prioritere programrådene. Er det riktig forstått? Er statsråden enig i dette? Det står ikke i hennes proposisjon.

**Kjersti Toppe (Sp) [14:03:38]:** Eg synest dette er ein gledas dag. Stortinget skal vedta utviding og finansiering av Bergensprogrammet, og vi skal få ei forlenging av Bybanen frå Nesttun til Lagunen.

Eg har hatt gleden av å følgja bergenspolitikken før eg kom inn på Stortinget. Der er det no eit fleirtal for at Bybanen skal utvidast til alle bydelar. Eg har òg hatt gleden av å følgja bergenstrafikken. Men det som er skremmande der, er at ein no med berre auget ser korleis trafikken har tetna til dei siste åra. Ein ser at rapportar viser til at veksten i biltrafikken i perioden 1990–2007 var på 70 pst. Det betyr at vi treng restriktive tiltak.

Ser ein vekk frå politiske avtalar, er det no eit reelt fleirtal for kjøprising i Hordaland fylkesting. Kjøprising vil gi betre framkomst, reduserte miljøutslepp og vera samfunnsøkonomisk lønsamt. Fylkesrådmannen har innstilt til fylkestinget å innføre tidsdifferensierte bompengesatsar frå 1. januar 2012. Kjøprisingsrapporten har vist at auka bilhald og folkevekst i bergensområdet vil gi ein trafikkvekst på 40–50 pst. over ein 30-årsperiode. Poenget mitt er at vi ikkje kan byggja oss ut av denne utfordringa med nye vegar. Vi treng ei vidare utbygging av Bybanen, og vi treng innføring av restriktive tiltak. Fleirtalet i befolkninga er i dag positive til innføring av kjøprising i bergensområdet.

Når det gjeld belønningsmidlane, var det Bondevik II, med Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre, som innførte ordninga. Ser ein på forskriftene frå den gongen, var det

allereie då sett premiss for at dersom kommunane skulle få midlar, måtte dei kunne visa til restriktive tiltak. Kjøprising og parkeringsrestriksjonar var nemnt heilt spesielt. Derfor er det underleg at Høgre no er negative til dette. Dei bar ikkje akkurat belønningsordninga til dåpen. Det var det Venstre som gjorde. Men dei var iallfall fadrar. Dei er altså negative til noko som dei sjølve sette som premiss.

Vi ser òg at det i høgrestyrte Bergen ikkje er nokon parkeringsrestriksjonar. Eg pleier å seia at parkeringsplassane i Bergen forsvinn under jorda, og så formeirar dei seg.

Vi skal lytta til barn og fulle folk, og den einaste kommentaren mine barn har når dei ser Bybanen, er: Kvifor får vi ikkje han ut dit vi bur? Det er jo ungdom som bruker kollektivtilbodet, og eg er heilt sikker på at Bybanen kjem til å bli ein suksess, som folk flest, inkludert veljarane til Framstegspartiet, kjem til å bruka.

**Susanne Bratli (A) [14:06:57]:** Det er jo interessant å sitte og høre på debatten i dag, fordi det går an å observere i hvert fall følgende: Framskrittspartiet avslører seg som det partiet som fokuserer på de store investeringsprosjektene, men har ikke spesielt samme omtale av programrådene. Arne Sortevik omtaler programrådene i et tidligere innlegg som et slags annenrangs tiltak, slik jeg hørte det i hvert fall. Og da snakker man om kollektivtiltak, man snakker om trafikkikkerhetstiltak, det handler om gang- og sykkelveier, det handler om miljø- og sentrumstiltak – viktige tiltak for folk flest i Bergen. Det handler om utvidelse og ombygging av busstasjonen, opprusting av holdeplasser, terminalene i Åsane og Loddefjord. Det handler om signalregulerte gangfelt, sikring av fotgjengeroverganger og trafikkikkerhetsrevisjoner på strekninger med mange ulykker. Det handler om gang- og sykkelveier langs Hjellesstadveien, langs Totlandsveien, langs Haakonvernveien. Det handler om miljø- og sentrumstiltak langs Strandkaiaen, Kong Oscars gate, forlenging av Håkonsgaten og opprusting av Peter Jebsens vei i Ytre Arna sentrum, pluss støyttiltak langs eksisterende veier.

Alt dette er tiltak som er viktige for folk flest i Bergen og bergensområdet, og som er like viktig for folk flest i Bergen og bergensområdet som de store investeringsprosjektene. Det er derfor vi fra regjeringsfraksjonen, sammen med Kristelig Folkeparti, har vært opptatt av å si at dette er så viktig at det ikke er disse programrådene som skal kuttes først hvis det blir overskridelser, eller hvis det skjer noe på inntektssiden. Men jeg kan berolige representanten Halleraker med at vår merknad ikke er sånn å forstå at man skjærmer programrådene for at det skal gå ut over Bybanen. Det er feil oppfattet. Man skal først følge kuttlisten. Og når kuttlisten er fulgt, skal man skjærme programrådene. Og da vet også Halleraker hva som er igjen.

Bergen er en trivelig by. Men Bergen er litt spesiell også. Og det er veldig spesielt å observere Framskrittspartiet i Bergen, som går ut og inn av byrådet som en slags jojo alt etter når man fatter beslutningene om bompengefinansiering, og når man ikke fatter dem. Nå registrerer jeg at Framskrittspartiet faktisk er inne i byrådet i Bergen, for

nå er de vanskelige beslutningene om finansieringen fattet. Da skal man være med på å realisere og gjennomføre disse tiltakene. Forstå det den som vil!

**Knut Arild Hareide (KrF) [14:09:40]:** Eg synest det er spennande å følgje Framstegspartiet i denne debatten – partiet som ønskjer å vere utolmodig på vegner av folk flest. Men når dei omtaler Bybanen, seier dei at her skjer ting for raskt, ein ønskjer utgreiingar, ein ønskjer eit byråkrati, ein må lytte og bruke dei erfaringane som vil kome når det gjeld dette prosjektet. Eg synest det er eit paradoks, når me veit korleis Framstegspartiet normalt pleier å vere i denne salen, at dei her ønskjer å opptre på ein annan måte.

Representanten Torkil Åmland seier at det var betydeleg motstand mot Bybanen da han blei vedteken. Det er heilt riktig. Det var ein betydeleg motstand mot Bybanen. Men det var modige politikarar i Bergen som gjekk føre. Og det har skjedd før, i andre saker i denne sal. Det same skjedd med røykeloven. Det var betydeleg motstand i folket mot røykeloven. Men så valde nokre modige politikarar å gå føre. Og i dag er det stor tilslutning til røykeloven. Eg trur at hadde ein gått på gata i Bergen i vinter, med dei luftproblema som var der, og spurt folk om dei ønskte å få på plass ein bybane, hurtigare og betre, så er eg sikker på at det hadde det vore stor oppslutning om i Bergen by.

Så til representanten Hoksrud: Det er heilt riktig at eg er stolt over at me har vore med på bompengefinansiering, for det har vore med på å gi gode prosjekt. Og det er jo sånn at òg dei pengane som Framstegspartiet bruker i denne salen, er betalt inn av det norske folk. Så alternativet til brukarfinansiering må jo vere skatteauke eller å ta frå pensjonsfondet. Det er ikkje nokon enkle løysingar, som Framstegspartiet prøver å innbille oss i denne debatten.

Så vil eg òg kommentere dette med gang- og sykkelveggar og ei eiga belønningsordning. Regjeringa har jo lagt inn sykkel i dagens belønningsordning. Mi bekymring er at det kan føre til ei utvatning av ordninga. Eg meiner derfor at me bør tenkje på ei eiga ordning for gang- og sykkelveggar. Å sikre tryggleik for gåande og syklande er veldig viktig. Eg opplevde at statsråden var imøtekomande i sitt svar, sjølv om ein har lagt det inn. Mi bekymring er altså at ein får ei utvatning av ordninga. Eg trur derfor ei eiga ordning er noko regjeringa bør vurdere.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [14:12:48]:** Ein liten visitt til Framstegspartiet, som hadde som slagord ved det siste valet: «Vi vil fornye Norge.» Men når det kjem til denne saka, kan me vel ikkje akkurat snakka om fornying av Noreg. Der snakkar me vel om at ein skal gå i det gode, gamle sporet som ein har gått i heile vegen, nemleg meir asfalt – asfalt, asfalt, asfalt – og meir bil.

Så synest eg òg det er interessant, når Framstegspartiet prøver å framstå som «ren og rank», som det heiter, i ein del samanhengar, at ein er imot bompengar; bompengar er røveri, pengane blir tekne ut av lomma til folk, ein gjev ei julegåve, og så legg ein ved ein giro. Kanskje Framstegspartiet no snart sørgjer for å gå til rettssak mot Søviknes, eller Myhre eller andre i Framstegspartiet, dei som har

vore med og innført bompengar, i staden for å stå her og skrika på oss andre. Rydd opp i eige parti! Sørg for at de er ærlege! No framstår de som dobbeltmoralistiske, der de ute, der de vil ha resultat, er for, mens de her i denne salen liksom er imot. Nei, dette er for billig.

Så må eg ein tur innom Halleraker òg. Han har ein viktig representant i byrådsleiaren i Bergen. Partiet Høgre er splitta i Bergen når det gjeld rushtidsavgift. Veldig mange i Bergen Høgre vil ha noko som gjev resultat i forhold til klimagassutslepp, og vil ha redusert biltrafikk. Andre i partiet, kanskje eit fleirtal, vil ikkje ha det. Men iallfall er det sånn at Halleraker då bruker si tid på å forsøkje å unngå at Bergen skal bli med på den løysinga som verkar. Det har han fått som si viktigaste oppgave i dag. Det må eg seia er skuffande i forhold til det Erna Solberg har skrive under på i klimaforliket, og som no Halleraker ikkje vil vera med på. Som det einaste partiet blant dei som var med i klimaforliket, trekkjer Høgre seg no ut. Den sanninga kjem han seg ikkje utanom. Det ser me alle, og det ser me òg i det Høgre skriv i merknads form.

Så Høgre kan auka sitt truverde med faktisk å stå på det som står i klimaforliket, og sørgja for at Erna Solberg og Høgre ikkje tapar ansikt i Bergen, ved heller å lytta til heile Høgre, og ikkje til ein byrådsleiar i Bergen.

**Magne Rommetveit (A) [14:15:44]:** Eg ville gjerne nytta høvet no på tampen til å takka for en god debatt, men no ser eg at det kjem nokre fleire talarar. Så på førehand takk for det som òg kjem til å verta sagt etter meg!

Det me skal vedta seinare i kveld, er jo ei oppfølging av det Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune vil. Fleire har vore inne på lokaldemokrati og folkerøysting i ein debatt tidlegare i dag. Det me gjer no, er å følgja opp det som Bergen og Hordaland vil. Det synest eg me skal gjera.

Eg må beklaga: Eg hadde ei forsnakking i hovudinnlegget mitt, der eg kom i skade for å seia Bergensbanen i staden for Bybanen. Og når den skaden er skjedd, kan eg jo seia at likevel håpar eg inderleg at også når det gjeld opprusting av Bergensbanen, skal me vidareføra arbeidet utan opphald og med god framdrift – sjølv om det høyrer til ei anna sak.

Så har Bybanen vore nemnd som «damenes bane». Det er ramsa opp mange damer, og eg vil nemna eit par til. Anna Elisa Tryti, tidlegare kommunalråd i Bergen, no fylkeskultursjef i Hordaland, er vorten kalla Bybanens mor. Anne-Grete Strøm-Erichsen har gjort utruleg mykje for Bybanen. Ein drøss med damer! Eg har tenkt å bruka han sjølv, så eg går ut frå at det også vert ei herreavdeling.

Nok ein gong, takk for debatten som har vore – og den som kjem.

**Torkil Åmland (FrP) [14:17:41]:** Det er ikke ofte man takker for debatten før den er ferdig. Jeg håper ikke det ble takket for tidlig for en god debatt.

Men jeg har et par kommentarer, bl.a. til Hareides kommentar til meg, hvor han snakker om modige politikere, som altså går mot folkemeningen og ikke vil ha folkeavstemning. På den ene siden blir vi kritisert for at vi ikke

lytter til folket. Når vi lytter til folk – når vi vil ha folkeavstemninger, når vi vil at det skal slå igjennom – blir vi kritisert for at vi ikke er modige som går imot folket. Jeg klarer ikke helt å plassere tingene her. Men jeg mener det grunnleggende er at det faktisk er bergenserne som skal betale for dette. Da må også bergenserne tas med på råd. Derfor mener vi at dette burde vært lagt ut til en folkeavstemning i Bergen for å finne ut om man faktisk ønsker de tiltakene som man lanserer her.

Så litt om dette med evaluering av prosjektet, og det blir nesten latterliggjort at Fremskrittspartiet vil ha en evaluering videre. Vi vet hvor mange risikomomenter det er i dette prosjektet så langt det er kommet til nå. Den biten man bygger på Bybanen nå, er i den tettest befolkede delen. Bare der er det likevel så liten befolkning at man må ha et omfattende matebussystem for å bringe folk til Bybanen for å få nok folk på banen. Og det er den tettest befolkede delen. Så skal man nå bygge dette ut i alle andre himmelretninger også, hvor det er mye mindre befolkningsgrunnlag enn det er der man allerede bygger. Men da skal man ikke utrede om dette faktisk kommer til å lønne seg – om det er befolkningsgrunnlag for det. Da skal man bare sette i gang. Hvorfor det? Jo, fordi man, tror jeg, er kommet til et slags «point of no return». Man har gjort såpass mange investeringer i infrastruktur osv. at man for å få det til å se ut som det lønner seg, er nødt til å bygge videre på det man har gjort til i dag. Da er det på en måte ingen vei tilbake, og da er det nesten slik at man ikke ønsker å utrede for på forhånd å finne ut hvilke konsekvenser dette faktisk får.

Jeg tar opp igjen det spørsmålet som jeg hadde i mitt første innlegg: Nå har man lagt opp til en rente på 4,75 pst. Det gir en ekstrakostnad på 1,8 mrd. kr, som bilistene skal betale – de bruker et par år på å betale det. Hvis dette går opp i 8 pst., slik som Statens vegvesen har estimert det til, sier man at det vil komme et par milliarder til i ekstrakostnad. Det er ikke usannsynlig at det skjer i løpet av denne perioden. Da er mitt spørsmål: Hvordan skal man da håndtere en sånn situasjon? Er det med økte bompenger, eller vil man kutte ned på sykkelstier og alle disse andre tingene?

Det har blitt sagt at også fremskrittspartivelgere vil ta Bybanen, og man skulle ha vært i Bergen og sett i vinter da situasjonen var som den var. Jeg bor i Bergen, og jeg var der i vinter. Jeg kan berolige med at jeg syklet hver dag – ikke bare for miljøet, men for meg selv også. Bybanen vil kun komme 20 pst. av befolkningen til nytte. De andre 80 pst. kommer fremdeles til å bruke buss. Det som skjer nå, er at man ikke bygger ut et godt bussystem fordi man satser alt på denne banen til de 20 pst. Det er faktisk en skjevfordeling for Bergens befolkning.

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

**Arne Sortevik (FrP) [14:20:51]:** Det er billige poeng fra representanten Langeland. Fremskrittspartiet vil fornye med spennende jernbaneutvikling og mer asfalt. Det

er Stortinget som vedtar ekstraskatt, derfor har vi saken til behandling i dag.

Til representanten Susanne Bratli om programområdene: Nei, vi mener ikke de er annenrangs tiltak. Men vi mener de skal ha annen finansiering. I Bergensprogrammet ligger det en balanse mellom tre områder – transport, byutvikling og miljø. Vi vil fortsatt ha mer på transportsiden. Det vil også gi bedre byutvikling og bedre miljø.

Så til representanten Hareide: Vi vil være sikker på at tiltak man nå legger to nye milliarder i, faktisk har god effekt. Fagkompetanse gir grunn til å stille spørsmål omkring det. Vi vil være sikker. Og også til Hareide om hva alternativet er – brukerfinansiering, skatt på den ene eller andre måten? Nei, da tror jeg representanten Hareide snakker mot bedre vitende. Han er jo enig med Fremskrittspartiet i at med statlig foretak og låneordning kan vi investere langt mer enn det vi gjør i dag.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

**Øyvind Halleraker (H) [14:22:06]:** Nei, Høyre viker ikke i klimaforliket. Og nettopp som i klimaforliket skal vi fortsette å presse regjeringen i sånne viktige saker. Jeg hører aldri at representanten Langeland snakker om den meldingen som regjeringen la fram som utgangspunkt for det klimaforliket vi til slutt fikk. Dette handler for oss om en totalbelastning for brukerne. Og så vil jeg minne Langeland om at selv her i Oslo er det intet pådriv fra SV og f.eks. Arbeiderpartiet for å få til veiprising. Nei, her har man fått til en stor pakke og oppnår gode ting innenfor bilreducerende tiltak allikevel.

Hvilket lovverk skal man anvende? Er det tidsdifferensierte satser innenfor et bompengesystem, eller er det veiprising innenfor det lovverket? Jeg vil minne om at økte satser vil bety trafikkavvisning.

Til slutt en helt åpen invitasjon til Langeland: Høyre har fremmet forslag om 3 mrd. kr til bybaner. Det må gjerne støttes av Langeland, hvis han ønsker det.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:23:12]:** Lat meg kvittere ut nokre spørsmål som har kome. Det fyrste var frå Øyvind Halleraker og gjaldt ein merknad frå fleirtalet der ein understrekar kor viktig det er at «tiltaka innafor programområda kan fremja sykkel og kollektivtrafikk som transportformer, og meiner programområda i størst mogleg grad må skjermast dersom føresetnader om kostnader eller inntekter endrar seg». Eg viser til Susanne Bratli sitt innlegg – ein utmerkt argumentasjon for akkurat det.

Så til Torkil Åmland. Det er forunderleg å sitja her og lytta til ein representant som sjølv fortel at han har vore med på debattar om dette i Bergen. Så lyftar han altså denne lokale debatten, som skal føregå i Bergen, inn her, og så vil han at Stortinget skal overprøva dei avvegingar som for lengst er gjorde av dei folkevalde i Bergen og i Hordaland fylkeskommune på vegner av befolkninga som

skal vera brukarar av banen, av Ringveg vest og av tiltaka elles.

Så framstiller han dette som ei gåve – altså som om Bergensprogrammet er ei gåve, men som bilistane og andre må betala. Eg finn grunn til å minna om at det faktisk er ein søknad frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune som vi her behandlar. Det var ei av dei fyrste sakene som eg møtte då eg kom inn i departementet, via eit spørsmål frå Bergensavisen – det var byrådsleiar Monica Mæland som meinte at eg trenerte ei sak om Bergensprogrammet. Eg svarte som sant var, at eg visste ikkje om noka sak som gjaldt Bergensprogrammet, som låg i departementet. Det førte då med seg eit nytt oppslag: Det var tragisk for det norske folk – eg siterer det ikkje heilt ordrett, men omtrent – som hadde ein statsråd som ikkje visste kva saker som låg i departementet. Seinare viste det seg at saka ikkje var komen til departementet; saka låg i Vegdirektoratet.

Eg kjende til det engasjementet som var i Bergen, og har gjort mitt til at denne saka kom fort vidare. Men lat meg understreka ein gong til: Det var ein søknad frå Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Så står det i proposisjonen at dette er oppgåver som er forbundne med risiko, der låneopptaket er stort, og der renteføresnadene er usikre. Det er nettopp og difor viktig å få på plass gode rapporteringsrutinar og god dialog. Eg kjenner meg trygg på at om nokre føresetnader her skulle svikta, tek fylkeskommunen og Bergen kommune ein runde om på kva måte det skal følgjast opp.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 3961)

Sak nr. 7 [14:26:39]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70) (Innst. 303 L (2009–2010), jf. Prop. 113 L (2009–2010))*

**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.

Presidenten vil videre foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Det foreslås videre at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Susanne Bratli (A) [14:28:00]** (ordfører for saken): Stortinget har allerede gitt sin tilslutning til å innlemme

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, kollektivtransportforordningen, og om å oppheve rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 i EØS-avtalen i sin behandling av St.prp. nr. 82 for 2007–2008 og Innst. S. nr. 32 for 2008–2009. Den saken vi behandler i dag, handler om å legge til rette for gjennomføring av kollektivtransportforordningen og er en nasjonal tilpasning til forordningen gjennom endringer i yrkestransportloven og i jernbaneloven.

Hovedregelen etter forordningen er at kontrakt om offentlig tjenesteyting skal tildeles etter konkurranseutsetting, men at det i noen tilfeller kan tildeles kontrakt direkte uten konkurranse på forhånd.

Komiteens flertall, Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er opptatt av tryggheten for arbeidstakerne. Vi er fornøyd med at det gis en tydelig mulighet i forordningen til å videreføre kravene i arbeidsmiljøloven om arbeidstakers rettigheter ved virksomhetsoverdragelse, og støtter regjeringens fastholdelse av disse kravene. Vi har lagt merke til – og lagt vekt på – arbeidstakerorganisasjonenes engasjement i dette spørsmålet.

Vi er opptatt av å sikre størst mulig handlefrihet innenfor forordningen og på den måten styrke det lokale selvstyret.

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti viser til at hovedregelen i forordningen er en kontraktslengde på ti år, med åpning for å kunne forlenge kontraktene opptil 15 år i spesielle tilfeller. Vi mener det kan finnes tilfeller hvor utvidet kontraktstid kan vise seg formålstjenlig, og foreslår derfor en annen ordlyd enn regjeringen i § 27 andre ledd som sikrer dette handlingsrommet.

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet er fornøyd med at forordningen ikke vil gjelde for kommersielle ekspressbusser, og at jernbanetransport ikke er omfattet av krav til konkurranse.

Vi mener det er viktig at langdistansebusstilbud utvikles og kan bli et reelt transportalternativ på enda flere strekninger. Det er en oppfatning som er grundig omtalt i innstillingen til Nasjonal transportplan for 2010–2019. I den innstillingen ble det pekt på den utfordringen som kan oppstå for fylkeskryssende bussruter/ekspressbuss når kollektivtransporten i et av fylkene konkurransesettes eller omorganiseres på annen måte. Mange ekspressbussruter har lokalrutefunksjon på oppdrag fra fylkeskommunen på delstrekninger, og mange tilførselsruter/korresponderende ruter kjøres på avtale med fylkeskommunene. Vi ser at denne problemstillingen aktualiseres i forbindelse med det nye regelverket, og legger til grunn at Samferdselsdepartementet følger nøye med i situasjonen og fører en god dialog med fylkeskommunene for bl.a. å sikre nasjonale målsettinger om å styrke ekspressbusstilbudet.

Regjeringspartiene viser til at forordningen åpner for å fastsette maksimaltakster for samtlige passasjerer eller bestemte passasjerkategorier. Adgang til å fastsette maksimaltakster for f.eks. studenter, barn og pensjonister kan sikre like rabatter uavhengig av transportmiddel og uav-

hengig av om tilbudet er en del av et offentlig kjøpt transporttilbud. Vi mener dette kan være et viktig virkemiddel for å bidra til utvikling av spesielt ekspressbusstilbudet, fordi lavere priser vil gi flere passasjerer. Vi ber derfor regjeringen vurdere maksimaltakster som virkemiddel for å utvikle attraktiv kollektivtransport.

Dagens praksis når det gjelder konkurranseutsetting, er ulik i fylkeskommunene. Selv kjenner jeg godt til vurderinger og erfaringer fra en fylkeskommune hvor man har valgt ikke å konkurranseutsette kollektivtransporten. Der har man gode erfaringer med å inngå langsiktige avtaler etter forhandlinger med selskapene. Dette er også en av de første fylkeskommunene i landet som har fått på plass sitteplasser og setebelter til skoleelevene. Det viser at det finnes muligheter også innenfor andre kontraktsformer. Vi er derfor glade for at reglene om konkurranseutsetting skal gjennomføres gradvis i en overgangsperiode på ti år.

**Arne Sortevik (FrP) [14:32:33]:** La meg først ta opp forslagene fra Fremskrittspartiet. La meg også si at vi fra Fremskrittspartiets side subsidiært vil støtte forslag nr. 3, fra Høyre.

Hovedregelen etter forordningen blir nå at kontrakt om offentlig tjenesteyting skal tildeles etter konkurranseutsetting, men at det i noen tilfeller kan tildeles kontrakt direkte uten direkte konkurranse på forhånd.

Jeg siterer fra innstillingens sammendrag av proposisjonen:

«Forordninga inneheld reglar som set krav til å nytta konkurranse ved kjøp av tenester og tildeling av einrettar innan kollektivtransportsektoren på veg og med bane, og om innhald i kontraktar om plikt til offentleg teneste. Når slik konkurranse er gjennomført, ligg det ikkje føre ytterlegare plikt til konkurranse i marknaden.

Regelen i gjeldande § 8 første ledd i yrkestransportlova er at konkurranse er frivillig. Denne regelen må endrast for at norsk rett ikkje skal vera i strid med EØS-retten. Dei andre endringane i yrkestransportlova er tilpassingar til denne endringa.

Jernbaneloven har i dag ingen reglar om plikt til konkurranseutsetting. Det er naudsynt å endra jernbaneloven for å få heimel til å gjø forskrift om gjennomføring av forordninga for jernbanesektoren.»

I Fremskrittspartiet har vi merket oss bakgrunnen for forslaget som omtales slik:

«Forordninga skal sikra effektive offentlege transporttenester gjennom regulert konkurranse. Det vil seia at det vert innført ei plikt til konkurranse om marknaden.»

Akkurat som en blind høne også kan finne et og annet korn, kan det en sjelden gang komme bra ting fra EU.

Vi i Fremskrittspartiet er tilfreds med at regjeringen i tråd med forordningen foreslår at det gjennom lovendring og forskrift fastlegges klare regler for bruk av konkurranse ved kjøp av tenester innenfor kollektivtransport på vei og jernbane, og at bruk av konkurranse blir hovedregelen.

Vi ser på en slik speilvending som gunstig for transportbrukerne og gunstig for det offentlige for på den måten å kunne få god effekt ut av offentlig innsats når både

rammer og offentlige kjøp vedrørende transport fastsettes. Derfor er vi fornøyd med den speilvendingen av gjeldende lov- og regelverk som gjøres.

Vi er ikke fornøyd med at regjeringspartiene forsøker å dempe effekten av de nye retningslinjene fra EU. Regjeringen føler seg altså tvunget til å godta forordningen, men forsøker å dempe og redusere effekten av en slik aksept.

Fremskrittspartiet ønsker mest mulig konkurranse, og vi mener derfor at forskrift bør erstattes av lovverk. Vi fremmer derfor forslag om gjennomføring ved lovendring istedenfor gjennom forskrift.

Ekspressbusstilbudet – eller langdistansebusstilbudet, som det står i innstillingen – berøres av et nytt regelverk. Langdistansetilbud med buss er viktig. Utviklingen av ekspressbusstilbudet har vist at denne transportformen dekker et stort transportbehov og har samtidig understreket hvor viktig veinettet er innenfor en samlet nasjonal transportproduksjon. Fremskrittspartiet minner om at når vi tidligere i år har hatt både togstopp og flystopp, er det nettopp ekspressbussene som har dekket behovet for persontransport på langdistanser.

Vi ønsker å legge til rette for at fylkeskryssende bussruter/ekspressbuss kan etableres, drives og utvikles uavhengig av fylkesmessig organisering eller omorganisering av bussbasert kollektivtransport. Fremskrittspartiet mener derfor at en ordning med statlig regelverk og statlig godkjenning av langdistansetilbud med buss i alle fall bør vurderes. Jeg understreker at et slikt regime må etableres for å gjøre det lettere å etablere og drive et slikt busstilbud. Derfor fremmer vi følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak med vurdering av en ordning med statlig regelverk og godkjenning av langdistansetilbud med buss som krysser fylkesgrenser for å sikre et velfungerende tilbud av ekspressbusstjenester.»

**Presidenten:** Representanten Arne Sortevik har tatt opp de forslag han refererte til, og varslet at Fremskrittspartiet støtter Høyres forslag subsidiært.

**Ingjerd Schou (H) [14:37:16]:** Nå er jo dette en sak som handler om gjennomføring av en forordning og samtidig oppheving av en annen rådsforordning. Saksordføreren har redegjort for saken fra komiteen, med kanskje noe større fokus på posisjonens merknader enn selve komiteens merknader.

Både representanten Sortevik og saksordføreren har gått gjennom hva denne saken faktisk handler om, og jeg skal bruke veldig kort tid. Jeg vil bare si at Høyre faktisk er veldig komfortabel med det regjeringen la fram, og finner ingen grunn til å svekke det som var regjeringens opprinnelige forslag med en forskrift. Jeg tar opp forslaget fra Høyre og fatter meg i korthet i saken.

**Presidenten:** Representanten Ingjerd Schou har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:38:27]:** Denne saka gjeld gjennomføring av forordning EF

1370/2007, kollektivforordninga i norsk rett. Det er ei forordning som vart iverksett i EU 3. desember 2009. Stortinget har i Innst. S. nr. 32 for 2008–2009 gjeve sitt samtykke til at forordninga blir innlemma i EØS-avtalen.

Kollektivtransport skal etter dette som hovudprinsipp i løpet av ti år, innan 2019, konkurranseutsetjast, men med klare unntak: Forordninga fastset korleis kompetente styresmakter, innanfor rammene av EØS-retten, kan gripa inn i kollektivtransporten for å sikra levering av tenester av allmenn interesse, som har høgare frekvens, er tryggare, betre og rimelegare, enn det ein kan oppnå gjennom marknadskreftene åleine. Forordninga slår fast på kva måte styresmakterne kan gje tilskot og/eller einerettar til operatørar innan buss- og banesektoren i tilknytning til oppfyljing av plikt til offentleg teneste. Slik sett er desse unntaka eksempel på at òg EU ser at marknadsløysingar har sine grenser.

Hovudregelen for tildeling av kontraktar om offentleg teneste er at dei skal tildelast etter konkurranseutsetjing. Dei viktigaste unntaka er at det ikkje blir stilt krav om konkurranse når det gjeld for det fyrste jernbane på det nasjonale jernbanenettet, for det andre der styresmaktene sjølve eller ein intern operatør utfører tenesta, for det tredje der verdien av kontrakten eller produksjonen som er avtala i kontrakten, ligg under visse tersklar og for det fjerde i naudsituasjonar.

Kva så med dei tilsette? Når det gjeld rettane til dei tilsette ved bruk av konkurranse, følgjer det av forordninga at dei tilsette kan gjevast dei same rettane som ved overdraging av verksemd. Det inneber at reglane om sikring av rettane til dei tilsette vil bli vidareførte, slik dei framgår av yrkestransportlova og jernbanelova. Det er ei vidareføring av tidlegare vedtak.

Regjeringa har valt ei minimumsløysing. Framlegget til lovendring er i all hovudsak avgrensa til endringar som er naudsynte for å gjennomføra forordninga i norsk rett. Eg meiner at det held å inkorporera denne forordninga i forskrift.

Yrkestransportlova slår i dag fast at tildeling av løyve kan skje ved konkurranse. Denne regelen må endrast, slik at han ikkje er i strid med forordninga. Dei andre endringane i yrkestransportlova er i all hovudsak tilpassingar til den endringa.

For jernbane må det takast inn ein ny regel i jernbanelova, som gjev heimel for å gje forskrift om inkorporering av kollektivtransportordninga på jernbaneområdet.

På nokre punkt gjev forordninga nasjonale styresmakter høve til å velja kva som skal gjelda. Mellom anna er det opp til nasjonale styresmakter om dei vil gjera reglane i forordninga gjeldande for nasjonal sjøtransport og om dei vil nytta dei moglegheitene for unntak frå kravet til konkurranse som forordninga set opp. Eg meiner nasjonale og lokale styresmakter bør ha størst mogleg grad av fridom til å tilpassa reglane til dei lokale tilhøva, og legg difor ikkje opp til å innskrenka regionale og lokale styresmakter sin handlingsfridom meir enn høgst naudsynt. Mellom anna når det gjeld overgangsperioden på ti år, før reglane om å nytta anbod skal gjelda fullt ut, vil eg la det vera opp til lokale styresmakter å syta for at kon-

traktar gradvis blir etablerte i samsvar med prinsippa om konkurranseutsetjing.

Så er det positivt at dei tilsette sine rettar kan varetakast. Fylkeskryssande ekspressbussruter som blir drivne på kommersielt grunnlag, blir ikkje omfatta av reglane i forordninga. Nokre fylkeskryssande ekspressbussruter mottek i dag tilskot frå fylkeskommunane på delar av strekninga, og er då omfatta. Eg er einig med ein samla komité som meiner at ekspressbusstilbodet er ein viktig del av det samla kollektivtilbodet i landet.

Eg er bedt om å fylgja utviklinga nøye vidare. Det skal eg gjera.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [14:43:45]:** Vi får altså en speilvending – det er konkurranse som er hovedregelen og konkurranse som gjelder. Hvilke fordeler mener statsråden at transportbrukerne får når vi får konkurranseutsetting som hovedregel? Og hvis det er slik at statsråden ser fordeler med dette, er det fordeler som ikke kan brukes innen jernbanesektoren, siden jernbanesektoren skal «skånes», om man kan bruke det uttrykket, for denne gode effekten av konkurranseutsetting?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:44:21]:** Eg høyrer nok ikkje til dei som ser fordelar ved konkurranseutsetjing på same måten som Framstegspartiet. Eg trur tvert imot at så langt har det i denne sektoren vore klokt handtert på det enkelte området, ut frå dei lokale føresetnadene.

Det betyr at i nokre fylke har ein her fått på plass god konkurranse, fått til betre kvalitet, attpåtil fått til lågare prisar. På andre område er det ein stor fordel at det er det offentlege som driv rutene. På jernbanen kan eg, slik som det har lege til rette for så langt i vårt land, ikkje sjå at det er nokre fordelar med noko særleg utvida konkurranse i forhold til i dag.

**Ingjerd Schou (H) [14:45:36]:** Nå så og hørte sikkert statsråden at Høyre fremmet det forslaget som regjeringen opprinnelig la fram. Hva synes statsråden om at opposisjonen i Stortinget tukler med regjeringens forslag?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:45:56]:** Det er jo innhaldet i dei ulike sakene som til kvar tid er poenget, og ikkje kven som fremmar dei. Eg registrerer at resultatet av behandlinga i Stortinget har vorte som det har vorte. Som representanten Schou sikkert registrerte, er ikkje denne proposisjonen den eg sjølv ville gjeve høgast prioritet dersom eg hadde stått fritt, men her er det eit tidlegare vedtak i Stortinget som tilseier at vi skal leggja til rette for å få på plass denne forordninga. Det er no gjort, og eg er glad for at regjeringa har hamna på ei minimumsløysing, og at Stortinget meiner vi skal følgja situasjonen vidare nøye.

**Bård Hoksrud (FrP) [14:47:10]:** Det er interessant at de som bare bruker og kan bruke jernbanen, ikke skal

få nytte godt av konkurransen. De skal bare oppleve å se at togene står, fordi de ikke går lenger, mens andre som bruker buss og andre kollektivtilbud, skal få gleden av hva konkurransen gir i alle mulige fasonger av gode, nye tilbud.

Jeg har egentlig lyst til å utfordre statsråden på forslag nr. 2 fra Fremskrittspartiet, som går på busser som kjører over fylkesgrensene. Hvis man setter seg på bussen her nede på Bussterminalen i Oslo, kan man kjøre med tre forskjellige busser til Kristiansand. Men de tre forskjellige busselskapene som frekventerer denne strekningen, får ikke lov til å stoppe i f.eks. Larvik. Når vi har en regjering og et flertall som er veldig opptatt av at folk skal bruke kollektivtilbud, burde man sørge for at de bussene kan få lov til å slippe av folk og ta med folk, slik at folk faktisk har muligheten til å bruke kollektivtilbudet. Men på grunn av dagens regelverk er det noen fylkeskommuner som nekter det.

Hvordan vil statsråden håndtere den situasjonen fremover?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:48:18]:** Lat meg berre seia med omsyn til jernbanen at det som eg har sett på som den aller viktigaste saka her, er å leggja til rette for eit spor som gjer at toga kan gå, og då er det Jernbaneverket som handterer det med god hjelp frå ulike anbodstilbydarar på ulike felt. Det er den sida.

Så er det noko konkurranse på tog. Akkurat no synest eg ikkje det er det viktigaste.

Eg har undra meg litt over forslag nr. 2 frå Framstegspartiet, for det er eit interessant forslag i den forstand at det kan sjå ut som om at den liberaliseringa som har skjedd på dette feltet, altså når det gjeld ekspressbussar og overdraginga av ansvar som der er delegert til fylkeskommunane, er ikkje Framstegspartiet fornøgd med. Dei vil ha dette tilbake til staten. Eg meiner at det spørsmålet som Hoksrud her stiller, må ein retta til fylkeskommunane.

**Knut Arild Hareide (KrF) [14:49:33]:** Eg har lyst til å seie at noko av det som ligg i det forslaget som Kristeleg Folkeparti og regjeringspartia går for, gir ein større fleksibilitet for departementet i utføringa av dei viktige oppgåvene dei no skal ha framover.

Representanten Hoksrud tok opp dette med ein del ruter som er avhengige av fylkeskommunal støtte. Så ser me at det no, fordi fylka regulerer dette, skapar utfordringar for ruter som går mellom fleire fylke. Eg kan ta eit eksempel: Hordaland fylke betaler ruta frå Bergen til Odda, mens den nasjonale ruta frå Oslo til Bergen kunne teke nokre av oppgåvene.

Tenkjer statsråden på å sjå på den politiske utfordringa at fylka styrer alt dette, mens me òg har nokre nasjonale behov?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [14:50:32]:** Lat meg kvittera ut endringa som er føreslått i § 27, for eg er einig i den endringa, og synest det er bra med den fleksibi-

liteten som det vil gje at fleire har moglegheit til å tilpassa seg forordninga over lengre tid.

Så til ekspressbussane: Ja, eg har registrert at det her, trass i Vestlandsråd og kva dei elles måtte heita, og den samordninga som skjer innanfor fylkeskommunane på ulikt vis når det gjeld desse rutene, er nokre spørsmål som blir stilte, og som blir stilte med god grunn. Eg trur eg skal halda meg til det som komiteen òg har understreka der. Eg skal følgja situasjonen nøye når det gjeld ekspressbussar, og sjå om vi kan bidra med noko samordning der.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

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

**Bård Hoksrud (FrP) [14:51:54]:** Jeg måtte ta ordet etter replikkordskiftet med statsråden.

Hele poenget er at det ikke er en liberalisering som har skjedd. Det er slik at man har flyttet noe makt ut til fylkeskommunene på dette området – for å ha ansvaret for koordineringen av tillatelser og for å gi konsesjon. Utfordringen her blir jo for alle kundene, når det er slik at en fylkeskommune – for å verne om sine egne busselskaper som kjører i eget fylke – vil nekte bussene som kjører gjennom fylket, både å få lov til å ta med seg passasjerer og til å sette av passasjerer. Hvis man likevel velger å gjøre det, risikerer man altså å miste konsesjonen for å drive ekspressbussvirksomhet.

Problemstillingen er at hvis jeg går til Bussterminalen og setter meg på en av ekspressbussene, kommer jeg til Telemark – for der har man lov til å stoppe. Men hvis jeg skal til Larvik, f.eks. til Bommestad, som ligger litt utenfor Larvik, kan jeg altså ikke bruke verken konkurrenten, Sørlandsekspressen, eller Lavprisekspressen. Jeg kan bruke Torp-ekspressen, men da kommer jeg ikke dit jeg skal. Problemstillingen for alle dem som bor langs veien, er at det nesten ikke går busser der. Det betyr at man reelt sett ikke har et skikkelig kollektivtilbud. Det kjører busser forbi i eninga, men de får altså ikke lov til å stoppe og sette av folk eller ta med folk. Da oppnår man jo det stikk motsatte av det vi har diskutert tidligere i dag: viktigheten av å bruke kollektivtilbudet, og at folk skal ha muligheten til å bruke kollektivtilbudet, og som vi skal diskutere senere i dag. Konsekvensen er altså et dårligere tilbud for dem som ønsker å bruke kollektivtilbudet, fordi noen få sitter og hegner om sine egne selskaper i sitt eget fylke. Det er jo nettopp det vi er kritiske til. Da er det ikke en liberalisering, da er det noen som ønsker å sitte og hegne om reviret sitt. Det er vi veldig kritiske til. Det er viktig å ha ekspressbusstilbudet, det er et kjempetilbud, men det må være mulig for flere å kunne bruke det gode tilbudet, spesielt når det er utrolig lite lokaltilbud som kan benyttes på den samme strekningen som ekspressbussene kjører – og ikke får lov til å la kundene bruke.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7. (Votering, se side 3961)

## Sak nr. 8 [14:54:15]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Anders Anundsen og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport (Innst. 292 S (2009–2010), jf. Dokument 8:65 S (2009–2010))*

**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.

Presidenten vil videre foreslå at det gis anledning til replikkordskifte innenfor den fordelte taletid på inntil fem replikker med svar etter innlegget fra statsråden.

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.

**Ingjerd Schou (H) [14:55:40]** (ordfører for saken): Jeg vil først gi ros til representantene som har fremmet forslaget. Det er et viktig spørsmål som berører barns sikkerhet.

Komiteen viser til tidligere behandlinger av denne saken – med lignende representantforslag – også i forrige periode. Denne vinteren har det vært flere bussulykker med skolebarn, og det fornyer debatten om sikring av barn ved bruk av sitteplass og setebelte.

Så registrerer komiteen med tilfredshet at statsråden i sin uttalelse til komiteen bekrefter behovet for å vurdere felles retningslinjer for å sikre alle skolebarn tilgjengelig sitteplass og setebelte i skolebussen.

Det er slik at skolebarn transporteres over det ganske land med buss til og fra hjem og skole, og det er viktig og nødvendig å legge til rette for en trygg og sikker reise for skolebarn som benytter buss. Debatten og viljen til å sikre alle barn og unge sikker og trygg skoletransport er viktig, uavhengig av hvor man bor i landet. Det er uakseptabelt at den enkelte fylkeskommunes økonomi skal være avgjørende for om den enkelte skoleelev skal få en trygg og sikker transport til skolen.

Det er i dag fylkeskommuner og kommuner som har ansvaret for skoleskyssen. Det er stor frihet i utformingen av dette skyssstilbudet og til å stille krav i de avtaler og anbudsinvitasjoner som transportørene konkurrerer om. Mange fylkeskommuner arbeider aktivt med trafikkikkerhet og skoleskyss bl.a. ved å stille krav om sitteplass til alle skolebarn, maksimal- og gjennomsnittsalder for bussmateriellet og eget skyssreglement for sjåfør og skoleelever. Dette har i mindre grad vært tilfelle med hensyn til krav om setebelter. Vi mener oppmerksomheten må være rettet mot skadepotensialet, og muligheten for å forebygge nettopp dette ved bruk av sitteplasser og setebelte.

Kunnskapsministeren har tatt initiativ til å sette ned en felles arbeidsgruppe, en arbeidsgruppe som skal utrede aktuelle problemstillinger knyttet til trafikkikkerhet og sko-

leskyss i buss, og om det er grunnlag for å foreta eventuelle regelverksendringer.

Jeg vil særlig understreke at det er viktig å få satt i gang endringer raskest mulig, og at det er behov for å tilpasse den praktiske gjennomføringen i dialog med fylkeskommunene.

Bybussene – det som omtales om klasse 1 – bør holdes utenfor ordningen, på samme måten som denne gruppen kjøretøy heller ikke er innordnet i setebeltepåbudet. Bybussene er spesielt tilrettelagt for et stort antall ståplasser, bygd for hurtige av- og påstigninger og benyttes også i områder med lavere risiko, altså by og tettsteder. Disse er også særlig unntatt fra monteringsplikt for setebelte gjennom EØS-avtalen.

Det er ca. 200 000 barn som benytter skolebuss daglig, og i mange busser er det slik at setebelte mangler. Det er også anslått at 10 000 barn mangler sitteplass. Det er slik sett et paradoks at taxipassasjerer kan bli bøtelagt dersom de ikke bruker bilbelte, samtidig som barn blir tvunget til å stå i midtgangen på en skolebuss uten noen form for sikring. Det bør være samsvar mellom kravene til sikring av barn i personbil og sikkerheten i buss.

Plikten til skolegang må følges opp av en rett til å komme trygt til og fra skolen. Det er i dag store ulikheter mellom de forskjellige fylkeskommunene. Disse ulikhetene bidrar også til at elever i noen fylker har en trygg skoletransport hvor alle elever har både sete og setebelte, mens andre elever i andre fylker verken har sitteplass eller setebelte.

Det er årlig ca. 40 personskader i forbindelse med skoletransport. Heldigvis har det så langt vært få alvorlige ulykker, men det betyr ikke at det ikke er en fare for at det kan skje ulykker. Bare i løpet av det siste året har det vært flere nestenulykker og ulykker hvor det bare har vært tilfeldigheter som har gjort at barn og unge ikke har blitt skadet.

Det ble avholdt en høring om denne saken 5. mai. På spørsmål i forbindelse med denne høringen om hvorvidt det var nødvendig med en lovregulering, kom det fram i høringen at forslagene i dokumentet ble støttet fullt ut både av barneombudet og av Trygg Trafikk, og slik sett viser jeg til de forslagene som er fremmet i saken.

Så vil jeg spesielt omtale forslag fra Høyre og Høyres standpunkt. Vi beklager at det så langt ser ut til at regjeringen har valgt ikke å iverksette noen tiltak for å sikre at alle skolebarn får en trygg og sikker skoletransport, som sikrer alle setebelte og sitteplass, men svarer med å sette ned nok et utvalg.

Setebelte for barn i skolebuss har vært tema i en årrekke, og det er som sagt fylkeskommunene som har dette ansvaret. Jeg kommer tilbake til våre synspunkter i et senere innlegg, og vil ta opp forslagene da.

Øyvind Korsberg hadde her gjeninntatt presidentplassen.

**Susanne Bratli (A) [15:01:13]:** Trafikkikkerhet er det viktigste grunnlaget for samferdselspolitikken. Det å sørge for at vi alle sammen kan ferdes trygt og sikkert, er



viktig. Sikker transport av ungene våre til og fra skolen er både et legitimt, et viktig og et riktig krav, og det er et paradoks at det er strenge regler for sikring av barn i bil, men at det i skolebuss lenge har vært fritt fram. Det har lenge vært både ståplasser og busser uten setebelter. Men det er store forbedringer rundt om i landet. Flere fylkeskommuner har vært flinke på dette området og forstått at de faktisk må ta ansvar for hva slags skyss de tilbyr skoleelevene.

Selv har jeg som fylkesråd for samferdsel i Nord-Trøndelag hatt ansvaret for å få på plass først sitteplasser til alle skoleelevene og deretter setebelter til alle skoleelevene, og fra 1. januar i år var det også på plass setebelter i alle bussene i Nord-Trøndelag som transporterer skoleelever. Erfaringene jeg har fra mitt arbeid med dette i mitt hjemfylke, har gitt meg en innsikt som tilsier at ting ikke er så rett fram som det fremstilles i utgangspunktet, og det har gitt meg en lærdom om at kostnaden ikke nødvendigvis blir så stor som man først trodde.

Jeg synes det er fint å kunne konstatere at det faktisk er tverrpolitisk enighet i Stortinget – i alle partiene – om målet om sitteplasser og setebelter til alle skoleelevene. Jeg synes det er fint å kunne konstatere at vi er like enige om at dette er noe som haster.

Så er det jo sånn at opposisjonen tror at det meste kan løses gjennom representantforslag i Stortinget, mens vi i posisjon jobber kontinuerlig med saker, bl.a. sammen med politisk ledelse i departementet. Under behandlingen av statsbudsjettet i fjor høst hadde regjeringsfraksjonen en merknad om setebelter, hvor vi ba regjeringen jobbe videre med saken. Og dette er fulgt opp gjennom den felles arbeidsgruppen mellom Samferdselsdepartementet og Utdanningsdepartementet som skal utrede nærmere aktuelle problemstillinger knyttet til trafikksikkerhet og skolebuss.

Dette er et arbeid som faktisk handler om mer enn sitteplasser og setebelter – det er et arbeid som vil avdekke hva som er de riktige virkemidlene i sammenhengen. Det handler også om spørsmål om endring av trafikkreglene når det gjelder forbikjøring av skolebuss/buss, det handler om spørsmål om uniformering av skolebuss, og det handler om ulike problemstillinger som vi forutsetter blir vurdert av arbeidsgruppen.

Når det gjelder uniformering av skolebusser, vil jeg vise til regjeringspartienes merknad på side 4 i innstillingen. Ved en inkurie har EUs bussdirektiv blitt nevnt med feil nummer. Det rette nummeret skal være 2001/85/EF, og implementert i norsk forskrift med ikrafttredelse den 13. februar 2004.

For meg er denne saken for viktig til å slå politisk mynt på. Til det har jeg – og resten av regjeringsfraksjonen, og for så vidt også resten komiteen – et for stort engasjement. Jeg registrerer i innlegg i avisen i dag at forslagsstillerne ikke er av samme oppfatning. Det å prøve å skape et inntrykk av at det ikke er enighet om målene, at ikke alle partier er enige om målet om at alle skolebarn skal ha sitteplass og setebelte, og at ikke alle har det travelt, er å forvrengte virkeligheten. At opposisjon og posisjon har ulike tilnæringsmåter til å løse sakene, er jo faktisk ikke noe nytt – det opplever vi hver eneste gang og i hver eneste sak når vi i salen her behandler representantforslag.

Til slutt vil jeg få legge til at det er ikke forbudt for fylkeskommunene allerede i dag å ta det ansvaret de faktisk har, på alvor. Det er fylkeskommunenes plikt å se til at man faktisk tilbyr en sikker transport for skoleelevene, og jeg synes ikke det er holdbart – slik det for så vidt gjøres i mange sammenhenger – å skyldte på at man ikke har økonomi. Fylkeskommunenes økonomi er styrket betraktelig de senere årene. Det handler om prioriteringer, og de prioriteringene utfordrer vi fylkeskommunene til å ta.

**Bård Hoksrud (FrP) [15:05:42]:** Jeg må si jeg ble litt provosert av foregående taler, for dette er en typisk måte å bortforklare på at man faktisk ikke har gjort noe. Dette er ikke en sak som ble tatt opp for første gang nå – dette er en sak vi har holdt på med i mange år. Stort sett hver gang har regjeringen sagt at dette er vi opptatt av å gjøre noe med, dette skal vi komme tilbake til, dette skal vi rydde opp i. Og det er akkurat det samme man gjør i forbindelse med det vedtaket som regjeringspartiene nå legger opp til, ved bare å si at saken vedlegges protokollen.

Med respekt å melde: Dette er en sak som vi har brukt over fem år på – jeg har i hvert fall vært med på å diskutere den i fem år, og jeg vet at den var oppe før det øg. Det har ikke manglet løfter – løftene har vært i hopetall. Og man har nedsatt utvalg, man har skullet utarbeide rapporter, men rapportene har vist at det ikke har vært behov, fordi kostnaden har vært for liten til at man skulle gjøre noe med denne situasjonen. Det siste nå er altså at denne våren skulle man være ferdig med arbeidet i en interdepartemental arbeidsgruppe, og så vidt jeg vet er vi i juni nå. Det betyr vel at den rapporten bør være ferdig, og man bør kunne få svar fra statsråden på om det blir sikring av alle barn i skolebuss fra høsten av eller ikke.

Ja, det er fylkeskommunenes ansvar – og det har jo vært ansvarsfraskrivelse fra regjeringspartiene de forrige gangene vi har diskutert denne saken. Problemet er at fylkeskommunene må prioritere, og dette er altså ikke en lovpålagt oppgave. Det er noe av det vi legger opp til, og som er et av forslagene fra Fremskrittspartiet, nemlig at vi skal lovpålegge sikker skoletransport av barna. Jeg synes i hvert fall at det er uakseptabelt at det er fylkeskommunens økonomi som skal avgjøre hvorvidt barna våre får en sikker og trygg transport eller ikke.

I forgårs var jeg på en konferanse om sikring av barn i bil. Der er man pålagt dette. Hvis man ikke sørger for at barna sitter sikret og på en trygg måte, får man bot og blir pålagt å sørge for at barna sitter godt og trygt. Men der det offentlige har ansvaret, er det ikke det samme kravet. Der kan man stå, og hvis man er heldig, får man kanskje til og med et setebelte i noen fylkeskommuner, for det er noen som har klart å finne rom for det, men mange har ikke det. Det er altså 200 000 barn som bruker buss hver eneste dag, og det er 4 000–10 000 som verken får et sete eller et setebelte. De aller fleste får ikke setebelte. Men paradokset er at jeg og alle andre voksne som setter seg på en ekspressbuss, er garantert både sete og setebelte, men barna våre sender vi rundt i de eldste bussene, uten verken setebelte eller – for mange av dem – en plass å sitte. Jeg forstår ikke logikken i det. Konklusjonen i SINTEF-

rapporten, som den forrige samferdselsministeren brukte som argument for ikke å innføre dette forrige gang, var at kostnadene ved innføring var for høye i forhold til ulykkeskostnadene. Jeg mener at her kan vi ikke sette prislapp på barna våre. Men det har tydeligvis regjeringen gjort, når man nå fortsetter å skyve saken foran seg.

Så må jeg innom et par av forslagene. Jeg synes det er litt spesielt at Kristelig Folkeparti og Høyre fremmer et forslag om at man skal ha en overgangsordning på fem år for å skifte ut de gamle bussene, når selskapene sier at det gjør vi på 4,3 år, uten noe mer overgangsordning. Da får man skiftet ut bussene før, og da er det ganske tullete å fremme et forslag som gjør at en bruker lengre tid og får en lengre overgangsordning enn det det er behov for, etter det bransjen selv ser. Da burde man heller sluttet opp om Fremskrittspartiets forslag om å sette i verk tiltak som gjør at man kan redusere overgangstiden ytterligere, og sørge for at alle barn får setebelte når de skal transporteres til og fra skolen.

Alle barn er pålagt å være på skolen. Da mener jeg at man også har et krav på å få en trygg og sikker transport mellom hjemmet og skolen, som er barnas arbeidsplass. Derfor har vi fremmet dette forslaget. Men jeg er nå spent på å høre om regjeringen vil sørge for at alle barn nå får en trygg og sikker skoletransport, med et sete å sitte på og setebelter, eller om det fortsatt skal være sånn at denne saken får lov til å fortsette i uendeligheten, før man tar endelig stilling.

**Presidenten:** Presidenten er litt usikker på om representanten tok opp de forslagene som står i innstillingen.

**Bård Hoksrud (FrP)** (fra salen): Det vil jeg gjerne gjøre.

**Presidenten:** Da er forslagene i innstillingen tatt opp av representanten Hoksrud.

Presidenten vil også bemerke at uttrykket «ganske tullete» – om forslag fra andre – er uparlamentarisk.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [15:11:18]:** Jeg skal forsøke å være engasjert, men ikke like indignert engasjert som forrige taler var.

Trafikksikkerhet er viktig. Det er ingen tvil om at det er viktig at vi sikrer både ungene våre, oss selv og andre når vi skal ferdes til og fra arbeidsstedet, og når vi skal utnytte fritiden vår. I alle sammenhenger er trafikksikkerhet viktig. Senterpartiet er også opptatt av at vi skal sikre at ungene våre har en trygg og god skolevei, det innebærer også selvfølgelig at de skal sikres i buss. Det er veldig gledelig at det er et storting som er så enig om at dette er en viktig sak. Det synes jeg er veldig flott.

I likhet med representanten Bratli viser jeg til den merkningen som var i statsbudsjettet, og som viser at vi gjen-tar det arbeidet. Det er satt ned en arbeidsgruppe, ikke bare for å jobbe med saken, men for å finne løsninger til hvordan det skal gjøres. Det er fylkenes ansvar, og fylkene løser trafikksikkerhetsarbeidet sitt på veldig mange ulike måter. Trafikksikkerhet er et arbeid som jeg opplever at fylkeskommunene tar veldig på alvor og jobber

godt og seriøst med. Jeg har lyst til å minne om at det er noen av fylkene som faktisk greier dette, uten at det er lovpåbud. Bratli viste til Nord-Trøndelag. Jeg kan vise til Nordland, som har løst det med å stille krav om setebelter i anbudsgjennomgangen. Det er en måte å gjøre det på.

Jeg har tillit til at den jobben som gjøres i regjeringen, fører til at man får på plass den dialogen som skal til i fylkeskommunene, og at man kommer opp med de forslagene som gjør at vi får plass sikring også av ungene våre i buss.

**Knut Arild Hareide (KrF) [15:13:38]** (leiar i komiteen): I Noreg har vi en plikt til å gå på skule. Da synest Kristeleg Folkeparti at det er naturleg at dette blir følgt opp av ein rett til å kome trygt til og frå skolen. Derfor er det bra at alle partia i denne salen er einige om intensjonen om at me skal få ein trygg skuleveg, at me skal ha sitjeplassar til barna, og at setebeltet skal vere på plass. Derfor syntest eg det var interessant å høyre refleksjonane til representanten Susanne Bratli, som så tydeleg viser at dette kan vi få til, når den politiske viljen er til stades. Eg er imponert over det ein har fått til i Nord-Trøndelag, der ein har hatt politikarar som har sett betydinga av dette, og gått føre. Eg synest òg det er interessant når ein får fram at kostnadene ikkje blei så stor som det ein ofte hadde foresett i forkant.

Men så vil eg peike på at det er gjort vedtak om dette tidlegare. I denne salen er det gjort vedtak på bakgrunn av ei innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen frå 26. februar 2008. Det blei gjort vedtak 13. mars 2008 om å

«(...) innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skole-skyss med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» er lagt fram for Samferdselsdepartementet.»

På den bakgrunnen, når me veit at dette kan me få til når det er politisk vilje, opplever eg at det har skjedd for lite i saka. Det er derfor eit paradoks, synest eg, at representanten Hoksrud kritiserer Høgre og Kristeleg Folkeparti fordi me vel å setje ein tidsfrist. Den same representanten påpeiker at han har jobba med denne saka i fem år utan at det har skjedd noko, og så kritiserer han partia i denne salen som ønskjer å setje ein tidsfrist for å få arbeidet i gang. Det er ikkje berre Høgre og Kristeleg Folkeparti som har vore utolmodige og påpeikt denne saka, det har òg Riksrevisjonen gjort. Dei har òg påpeikt det kritikkverdige ved dette. I høringa sa ein representant for barneombodet:

«I 2010, hvor jeg kan bli bøtelagt hvis jeg sitter i baksetet i en drosje uten å bruke setebelte, blir barn tvunget til å stå og dingle i midtgangen på en skolebuss uten noen form for sikring.»

Sitjeplass og bruk av setebelte reduserer risikoen for skade med minst 50 pst. dersom ei ulykke skulle skje. Derfor er det viktig at vi får ei framdrift i dette arbeidet som er større enn det me har hatt dei siste åra.

På same måte som representanten Bratli har eg registrert at Framstegspartiet har prøvd å teikne eit anna bilete av denne saka i media. I Agderposten kom det fram at representanten Godskesen møtte motbør i innstillinga

frå fleirtalet. Fleirtalet, Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Kristeleg Folkeparti, peiker på at det er fylkeskommunane og kommunane som har ansvaret for skoleskyssen. Ja, me har fått framlagt at fylka har greidd å ordne opp.

Eg har lyst til å gi honnør til representanten Godskesen for dette forslaget, men eg deler ikkje den framstillinga som er gitt i Agderposten. No er ikkje dette eit direkte sitat frå Godskesen, men eg håper at òg representanten Godskesen ser at dei forslaga som er lagde fram av Høgre og Kristeleg Folkeparti her, er lagde fram fordi me er utolmodige, og fordi me meiner denne saka er så viktig. Det er derfor me har sett ein tidsfrist.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:17:47]:** Eg deler det utolmodet som framgår både av komitéinnstillinga og ulike innlegg her i dag. Eg kan ikkje ta ansvar for dette feltet for dei siste fem åra, men eg kan ta ansvar for dei siste åtte månadene.

Eg kan forsikra om at ei arbeidsgruppe som no er oppretta, og som blir leidd av Samferdselsdepartementet, ikkje skal, som Hoksrud ordla seg, vera eit arbeid som går inn «i uendeligheten». Tvert imot er det slik at regjeringa er oppteken av at alle skulebarn skal ha ein trygg skuleveg, at skuleskyssen blir utført på ein trygg og forsvarleg måte.

Det framgår både av representantforslaget og av det brevet som eg har sendt til komiteen, at det er arbeidd med dette spørsmålet på ulikt vis dei siste åra. Det er gode eksempel på fylkeskommunar som har fått dette trygt og godt på plass. Men eg fann det altså nødvendig, ikkje for å trenera dette arbeidet, men faktisk for å få fortgang, at dei to departementa som har mest med dette å gjere, Samferdselsdepartementet på transportsida og Kunnskapsdepartementet på opplæringsida, saman danna ei arbeidsgruppe. Vi såg at her er det faktisk nokre problemstillingar som må vurderast noko nærmare.

Det er ei rekkje administrative, tekniske og praktiske problem som ved innføring av felles retningslinjer må finna si løysing. Arbeidsgruppa er godt i gang. Dei ulike løysingane må vurderast i høve til praktisk gjennomføring for fylkeskommunane. Arbeidsgruppa ser på kva lovverk ei slik plikt skal heimlast i, og kor omfattande ein skal gjera dette, både når det gjeld kravet om sitjeplass og kravet om bilbelte ved skuleskyss. Det er eit mål å få sett i gang endringar raskt, men samtidig må det takast omsyn til den praktiske gjennomføringa i kvar enkelt fylkeskommune. Utfordringane trur eg er litt ulike frå fylkeskommune til fylkeskommune.

Gjennom dette arbeidet har det vore, naturleg nok, god kontakt med fylkeskommunane. Det er eit engasjement der òg, det er eit engasjement i mange fylkesting for denne saka, og meldingane no tilseier at det er eit aukande tal fylkeskommunar som dimensjonerer skuleskyssstilbodet ut frå at skulebarn med skyssrett skal få sitja under skuletransporten. Samtidig viser fleire av fylkeskommunane til at det er nokre utfordringar når det gjeld å sikra sitjeplass til alle skulebarn i dei tilfella der skuleskyssen er integrert i ordinær kollektivtrafikk eller føregår med såkalla klasse 1-buss, altså bybuss.

Det er nokre som allereie òg stiller krav om setebelte.

Lat meg nytta høvet til å takka komiteen for dei gode innspela som har kome, og som er viktige bidrag slik dei no ligg, inn i dette arbeidet. Og lat meg ein gong til understreka: Eg skjønner utolmodet. Eg deler det. Men det er altså ei arbeidsgruppe i gang som har god framdrift, og eg håpar eg skal få lov til å koma tilbake til Stortinget med ein konklusjon rimeleg raskt.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Bård Hoksrud (FrP) [15:22:49]:** Det var godt å høre at arbeidsgruppen jobber. Men det statsråden har gitt tilbake melding om til komiteen, er at det skulle være ferdig våren 2010.

Problemet med denne saken er at hver gang den har vært oppe til behandling, så skal et utvalg settes ned, eller noen skal gjøre en jobb – men det kommer altså lang tid etterpå. Statsråden har, i hvert fall ikke så langt, gitt noe eksakt svar på: Når er man ferdig? Når kan man fatte et vedtak? Står statsråden bak det hun har sagt til NRK Super, hvor hun lovet at fra høsten av skal det være en løsning på dette med sitteplass og setebelte til barn i skolebuss? Det er ganske viktig å få vite nå: Er det sånn at det som er sagt, skal følges opp? Hvorfor trenger man å ha en ny gruppe som skal jobbe, hvis det er sånn at statsråden har lovet at dette kommer fra høsten av? Jeg håper nå at statsråden kan bekrefte at fra høsten av er barn i buss sikret setebelte og sitteplass, det garanterer hun.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:23:55]:** Det er sagt, er at det er min intensjon at vi skal ha kome betydeleg lenger med denne saka til hausten. Det er framleis min intensjon. Eg har allereie tidfesta éi sak i Stortinget som skal vera ferdig før eg tek ferie. Eg håpar framleis at denne saka skal vera ferdig frå arbeidsgruppa før ferien, men eg trur eg skal vera forsiktig med å setja nokon dato.

Det er vil streka under, er at dette er ei sak som har høg prioritet i departementet og òg i Kunnskapsdepartementet. Vi ser at det er nokre praktiske utfordringar. Eg har gjort greie for nokre av dei, men vi har registrert – og deler – utolmodet med å få ein trygg skuleskyss til alle barn.

**Ingjerd Schou (H) [15:25:09]:** Nå har statsråden redegjort for at hun ikke tar ansvar for alle de fem årene som har vært, men tar ansvar for de siste åtte månedene. Til det er det vel å si at regjering er regjering, åkkesom.

Statsråden redegjør også for at det er visse tekniske og administrative problemer ved det å endre bestemmelser og lover. Det tror jeg de fleste kan skrive under på. Men det har jo vært gjort tekniske og administrative endringer, man har sagt at man vil endre og har gitt et tidspunkt for det. Kan statsråden tydeligere si når det kommer endringer i lovgrunnlaget, slik at vi får garantier for sitteplass og setebelte?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:25:55]:** Det er jo slik at det har vore nokre regjeringar i dette landet, ja. Og det er rett, dette er eit spørsmål som har vore drøfta over lengre tid, ikkje berre dei siste fem åra, som Hoksrud refererer til, men òg tidlegare. Og heldigvis er det slik at om engasjementet har vore noko skiftande her, skjer det stadig forbetringar ute. Eit aukande tal fylkeskommunar dimensjonerer skuleskysstilbodet ut frå at skulebarn med skyssrett skal få sitja under skuletransporten. Så det skjer stadig forbetringar.

Nokon garanti vil eg ikkje gje i dag, men eg ber om å bli trudd på at dette er eit arbeid som det ikkje er stillstand i, og som snart vil bli ferdigstilt.

**Knut Arild Hareide (KrF) [15:27:03]:** Det begynner snart å bli stor nysgjerrigheit om statsrådens ferieplanar. Det som iallfall er sikkert, er at statsråden fortener ferie etter ein svært arbeidskrevjande vinter.

Eg synest det er flott å høre at statsråden er utolmodig i denne saka. Eg hører òg at ho – som representanten Schou seier – tek ansvar for dei åtte siste månadene, men ikkje for dei fem siste åra. Om det ligg ein skjult kritikk mot eiga regjering, får statsråden eventuelt vurdere om ho vil kommentere.

Eg har lyst å utfordre på éin ting. Eg forstår at det tek noko lengre tid når det gjeld sikkerheitsbelte, men sitjeplassproblematikken opplever eg er relativt mykje enklare. Kan det vere aktuelt for statsråden å vurdere å ha ei todeling i denne saka, å få på plass sitjeplass relativt hurtig, og så bruke litt lengre tid på sikkerheitsbelte?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:28:01]:** Når eg viste til dei siste åtte månadene, trur eg at eg må leggja til at sjølvsagt tek eg ansvar for det som skal skje framover.

Så ligg det frå mi side ingen skjult kritikk, men det vart faktisk behandla eit Dokument nr. 8-forslag sesjonen 2007–2008. Det er følgt opp på ulikt vis, m.a. med nokre spørsmål og svar her i Stortinget frå min forgjengar. Eg har ikkje sett nokon grunn til å gå noko vidare inn i dei, dvs. at eg svarte i samsvar med det ho hadde svart på, til det fyrste spørsmålet, i november her i salen. Men eg gjekk tilbake til departementet og sa at eg ville ikkje lenger stå og seia at dette er berre fylkeskommunane sitt ansvar, her må vi få på plass ei arbeidsgruppe, her må vi få på plass eit arbeid vidare. Og det har eg følgt opp, i lag med Kristin Halvorsen, og er veldig fornøgd med det. Om vi skal føreta ei todeling av innsatsen vidare, er noko som òg arbeidsgruppa vurderer.

**Arne Sortevik (FrP) [15:29:14]:** Denne saken har pågått i mange perioder, som replikkvekslingen nettopp viste. Fremdeles venter vi. Siste vedtak i Stortinget var i 2008. Da kom rapporten i juni 2008. To år etter venter vi fortsatt.

La meg minne statsråden om at påbud om setebelte i bil kom i 1979, hvis jeg husker riktig. Påbud om setebelte i nyere busser kom vel i 1998. Fremdeles venter vi på å få sikring av barn i skolebuss. Mener statsråden virkelig at

vi nå skal skape ny usikkerhet om hvorvidt det skal være påbud om sete og setebelte for skolebarn i buss fra høsten 2010? Skal de måtte vente til høsten 2011 eller vente til 2012? Er det slik at statsråden nå må utsette ferien sin i flere år fordi dette går for sent? Og skal det være slik at fylkeskommunenes økonomi avgjør om barn sikres eller ikke?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:30:19]:** Det er altså eitt parti i denne salen som prøver å svartmåla situasjonen i forhold til slik det no faktisk er.

Vedtaket i seg sjølv, som skjedde i 1999, om endring i krav til setebelte i buss har medført forbetring, for det betyr at dei bussane som er inne i anboda her, og som er registrerte frå den tida, har setebelte på plass.

Så er det freistande å minna om at dersom Framstegspartiet har venta i så kolossalt mange år, hadde dei jo hatt alle moglegheiter til å påverka tre budsjett for ikkje så veldig mange år sidan. Eg kan ikkje hugsa at dette då vart teke opp, men lat oss no i fellesskap konsentrera oss om og gleda oss over dei forbetringane som skjer, og at vi har eit arbeid på gang som skal bety ytterlegare forbetring.

**Bård Hoksrud (FrP) [15:31:29]:** Dette handler selvfølgelig ikke om å svartmale, men det handler om den faktiske situasjonen. Det handler om hvordan det er å være foreldre som hver eneste dag lurer på om poden eller datteren kommer trygt hjem, fordi man blir transportert på en uforsvarlig måte, på en helt annen måte enn alle andre som reiser med buss – f.eks. en ekspressbuss – og som er garantert både sitteplass og setebelte. Det er det dette handler om.

Jeg synes at denne regjeringen skylder på andre og skyver problemene bakover i tid. Det blir jo helt tulle, når man har sittet i fem år og lovet at dette skal man gjøre noe med. Vi var veldig glade forrige gang, da statsråden sa at dette skal vi nå få på plass – det har nå gått flere år siden sist.

Fortsatt vet vi ikke når vi får dette på plass, til tross for at statsråden lovet at arbeidsgruppen skulle være ferdig før sommeren. Jeg håper at statsråden bekrefter at den vil være ferdig før hun tar ferie, slik at vi kan få på plass en skikkelig ordning som sikrer alle barn en trygg skoletransport.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:32:34]:** Eg kjenner vel til foreldre som er urolege for skuleskyssen, for veggen og for mykje anna. Eg arbeider kvar dag med forbetring. Heldigvis er det slik at det er fleire rapportar som viser at det er få skadar og ulykker knytte til kjøring av skulebuss. Det er fordi det er fleire sjåførar og mange andre som gjer ein aktiv innsats for trygg kjøring.

I det som eg vil kalla for svartmåling, inngår dette at det er ingenting som skjer, at det er arbeidsgrupper som arbeider inn i æva, og det er ingen andre enn Framstegspartiet som bryr seg. Men det er feil. No er det faktisk slik at denne debatten og denne innstillinga har vist at det er eit samla storting som ynskjer ei endring. Det er godt å ha med seg i slutføringa av dette.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

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

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [15:33:52]:** Det er bra at alle ser viktigheten av sikring av barn i buss. Men det er med sorg i hjertet at jeg registrerer at det ikke er en prioritert sak for regjeringspartiene, for Høyre og for Kristelig Folkeparti. Våre barn som er vår framtid, burde etter min mening vært det viktigste for oss alle.

Jeg bruker stort sett buss når jeg pendler mellom Arendal og Oslo. Bussen har omtrent ikke kommet i gang før vi får beskjed om at det er påbud om å bruke setebelter. Til dags dato har ingen stått i gangene i bussene fordi det har vært sitteplasser nok. Det reklameres også med at dersom bussen blir full, settes det opp ekstrabusser. Altså, alle skal med, med sitteplass og bilbelte.

Så kommer vi til skolebussene. Her er reglene tydeligvis annerledes. Mens vi voksne kan få bøter for å sitte i buss eller taxi uten sikkerhetsbeltet på, blir veldig mange skolebarn henvist til å stå i midtgangene mens de fraktes til skolen.

I Aust-Agder for en tid siden var det noen skolebusser som var helt propp fulle. Så fikk plutselig sjåføren en beskjed over mobilen om at det var kontroll på veiene. Og hva skjer? Jo, bussen stopper, og skolebarna hives ut og blir stående på utsiden. Det betyr jo at når det ikke er setebelter i bussen, ei heller nok sitteplasser, proppes bussene fulle, og veien til skolen er ikke lenger like trygg og god som den skal være. Derfor forstår jeg foreldre som kjører barna til skolen, med de ulempene det medfører både for miljøet og eventuelle trafikkfarlige situasjoner når barna skal ut av og inn i bilen.

Dette viser en praksis med at det bare er å stue elever inn i bussene – det er vel ikke så farlig med dem, og det går jo stort sett godt. Dette er, etter hva jeg har fått tilbakemeldinger om, noe som skjer i store deler av Norge. Og sjåføren kan ikke lastes, for han følger jo bare ordre fra sin arbeidsgiver.

Regjeringen svikter skolebarn i buss når de ikke vil bevilge nok penger til sitteplasser og setebelter i bussene. Er den økonomiske prisen for høy for å sikre barna våre så fort som mulig? Her må vi forebygge og gjøre det vi kan for å få minst mulig skader dersom ulykken først er ute. Det kan vi altså gjøre ved å sikre skolebarn på deres vei til skolen. Vi har ikke råd til å vente i minimum 4,3 år til alle bussene uten setebelter skal være skiftet ut. Tidsfrister er jo noe vi er vant med at ofte blir utsatt og utsatt. Det har vi også sett i denne saken. Vi må derfor gjøre noe så fort som mulig. Vi må sikre dagens skolebarn og ikke vente til dagens skolebarn er blitt besteforeldre.

**Ingjerd Schou (H) [15:36:54]:** Jeg registrerer at statsråden vil ha både setebelter og sitteplasser, men mangler politisk vilje til å drive det igjennom, og/eller mangler politisk backing til å gjennomføre det som er den uttrykte vilje. Det kan virke som om man begynner på nytt hver gang. Det er altså ikke første gang denne saken er oppe. Det er heller ikke første gang at det fra regje-

ringen uttrykkes positiv velvilje til å få dette gjennomført.

Setebelte for barn i skolebussene har vært et tema i en årrekke. Det er slik at busser skiftes jevnlig ut, og nye busser kommer på markedet. Alle har etter hvert setebelter. Omløpshastigheten er ca. 4,3 år. I tillegg er det viktig at barn får sitteplass.

Bieffektene ved at barn både får sitteplass og setebelter, er at det blir mindre knuffing og mindre mobbing. Det er understreket både av Trygg Trafikk og Barneombudet. Jeg tror de fleste foreldre med barn i skolebuss også tydelig kan formidle det – hvilket selvfølgelig i seg selv er et gode. Det krever også at hjem, skole og bussjåfør er tydelig på at dette er til det gode for barnas sikkerhet.

Som saksordfører for denne saken har jeg faktisk fått ganske mange henvendelser fra bussjåførere som sier at vi er som alle andre, vi er svært forskjellige. Det kreves også at bussjåføren er en god bussjåfør, som sørger for at barna benytter de sikringsmidlene som er til stede.

Det er viktig for Høyre at vi tar stilling til at vi vil ha sitteplasser og setebelter, og at vi også gir tid og anledning til en overgangsperiode på fem år, slik at vi får gjennomført det som er intensjonene, at sitteplasser og setebelter er på plass i alle busser som frakter skolebarn til og fra skolen, med unntak av de busser som selvfølgelig er klart definert som bybusser.

Så mener vi også at regjeringen har fokusert for lite på trafiksikkerhet. Vi har tatt flere initiativ for å få tryggere skoleskyss. Vi har også fremmet forslag om økte bevilgninger til fylkeskommunene nettopp for å dekke kostnadene forbundet med skjerpede krav til sikkerhet.

Flere andre land har av trafiksikkerhetshensyn også tydeligere uniformering av skolebussene for å øke oppmerksomheten om at her kjører det en skolebuss, at omgivelsene skal være klar over dette. Vi mener også at det bør innføres krav om en tydeligere uniformering av skolebusser i vårt land – ikke bare henge opp en lapp i vinduet, men ha tydeligere merking. Kjøretoyforskriften krever merking av buss som frakter skolebarn, og det er viktig at teksten «Skolebuss» betyr noe mer. Det er derfor viktig for oss at reglene for merking av skolebussene skjerpes, slik at vi også får bestemmelser om at man ikke skal kjøre forbi skolebussene når disse stopper for av- og påstigning.

Jeg tar opp forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

**Presidenten:** Representanten Ingjerd Schou har da tatt opp de forslag hun refererte til.

**Anders Anundsen (FrP) [15:40:15]:** La meg starte med en selverkjennelse: Noen ganger er jeg flau over å være politiker. Hvis det hadde eksistert noe som het et verdensmesterskap i bortforklaring, tror jeg en del av regjeringspartienes representanter hadde ligget an til en ganske brukbar plassering.

Jeg har lyst til å sitere det barneombudet har sagt til komiteen:

«Ødelagte liv har ingen prislapp.»

Det vi snakker om i denne saken, er det viktigste vi

har, barna våre, og vi klarer ikke å transportere dem på skikkelig vis når de skal på skolen. Det er flaut!

Den dagen det skjer en alvorlig ulykke hvor et barneliv går tapt eller et barn blir alvorlig skadd, ligger ansvaret på statsrådets bord. Det ligger hos flertallet i denne salen. Det holder selvfølgelig ikke for en statsråd å stå på Stortingets talerstol og si at jeg har bare vært statsråd i åtte måneder, jeg tar ikke ansvar for noe mer. Denne regjeringen har sittet siden 2005, og denne statsråden har vært medlem av denne regjeringen i mye lengre tid enn de siste åtte månedene, hvor hun har styrt dette departementet. Det er regjeringen som har ansvaret for at dette ikke er gjennomført.

Jeg blir bekymret når jeg hører representanten Bratli fra Arbeiderpartiet som sier at det er i hvert fall tverrpolitisk enighet om målet, og alle er enige om at det haster. Ja, det har vi vært enige om i fem år! Det haster fortsatt. Det er bare hell at det ikke har skjedd alvorlige trafikkulykker med barn i skolebuss på den tiden. Barn blir ikke sikrere i buss på grunn av gode intensjoner. Det må handling til.

Første gang jeg var med på å fremme dette forslaget, var for fem år siden. Nå, fem år etter, velger statsråden sin standardløsning. Jeg vil beskrive den ved å omskrive et ganske kjent ordtak: Når statsråden vil at intet skal skje, så setter hun ned en ny komité. Så langt er det ingen av de nedsatte komiteer i denne saken som har hjulpet et eneste skolebarn. Det er på tide å handle!

**Freddy de Ruiten (A) [15:42:37]:** Det er lett å forstå utålmodigheten, og at folk er engasjerte i denne saken. Det er vi også. Jeg skal være den første til å innrømme at dette har tatt altfor lang tid. Vi forventer at vi finner en løsning raskt.

Jeg tror i hvert fall for min del og for posisjonens del at denne saken handler om også å være litt ydmyk. Det har tatt for lang tid. Det burde ikke ha tatt så lang tid. Vi må finne en løsning raskt.

Det er heller ikke slik at vi i posisjon er noe mindre glad i våre barn og barn generelt enn opposisjonen. Derfor vil jeg avvise det representanten Hoksrud sier om at posisjonen setter en pris på barnas hoder. Jeg vil også avvise kost-nytte-betraktninger i denne debatten og avvise å bruke SINTEF og andre som et faglig grunnlag for eventuelt å ikke innføre ordninger som sikrer barn både sitteplass og setebelte i buss.

Jeg tror egentlig ikke vi er så uenige. Vi har dårlig tid. Det må skje raskt. Vi er heller ikke så uenige om at det er noen paradokser her. Det er klart at det er underlig at hvis jeg skal ta bussen fra Arendal til Oslo, må jeg sitte med setebelte, mens hvis barn skal kjøre en farlig vei på Vestlandet eller andre steder i buss kanskje en halv time eller en time til skolen, så gjelder ikke det samme.

Kritikken er forståelig. Vi har dårlig tid og forventer et raskt resultat, slik at alle barn sikres sitteplass og setebelte.

**Ingjerd Schou (H) [15:44:48]:** Jeg har lyst til å si at jeg setter pris på den ydmykheten som representanten de Ruiten viser. Jeg tror det var på høy tid, for vi får lett en følelse av at her setter man nok en gang ned et utvalg, vil vente og se når det gjelder en situasjon som har vært

bearbeidet og behandlet, og jeg er også helt sikker på at de administrative og tekniske forholdene når det gjelder å endre en lov, er det gått mange runder på tidligere da disse forslagene har vært behandlet.

Jeg helt enig med statsråden når hun sier at det handler om evnen til å prioritere, og gradvis er det flere fylkeskommuner som faktisk gjør det, også min fylkeskommune, Østfold. I vinter hadde vi en ulykke i Eidsberg kommune med en buss som kjørte av veien – full av skolebarn. Det gikk heldigvis bra, men det var en sterk påminnelse om at det bare var tilfeldigheter som gjorde at ikke ulykken gikk veldig mye verre. Da er det også greit å minne om at trafikksikkerhet handler om mer enn bare sitteplass og setebelte. Det handler om krav til uniformering av skolebuss, og at vi får en kjøretøysforskrift som tydeliggjør det, og at kjøretøysforskriften – som et minimum, selvfølgelig – følges. Men det handler også om at vi får trafikkregler som skjerpes – det ligger i Høyres forslag – at det ikke er anledning til å kjøre forbi en skolebuss som stopper for av- og påstigning. Min egen erfaring er at på landsbygda er det ikke alltid busslommer, så det blir slik at skolebussen stopper ved de ulike veiskillene for av- og påstigning. Jeg ber også om at statsråden merker seg at det er flere trafikksikkerhetstiltak som kan settes i verk, og som kan medvirke til at skolehverdagen og tryggheten til dem som transporteres i skolebuss, blir bedre.

Så har jeg lyst til å avlegge Fremskrittspartiet en liten visitt. De sier at overgangsordninger på fem år er for mye. Men det er greit å minne om at også fylkeskommunene er inne i anbudsprosesser, og en har anbud som gjelder. Det er ikke slik at man bare sier opp disse – det skal forberedes og inngås nye avtaler. Hvis Fremskrittspartiet tror at det å være mer offensiv er å ikke ha en tidsbegrensning på en overgangsordning, må jeg si at ut fra det Sortevis sa i sitt innlegg her i sted, kunne det jo gå både vinter og vår ganger med mange år før dette kom på plass. Sånn sett så opplever nok jeg at Fremskrittspartiets forslag er mindre offensivt enn det å tidfeste en overgangsordning på fem år.

**Bård Hoksrud (FrP) [15:47:56]:** En skal høre mye rart før ørene detter av, er det noe som heter. Det tenkte jeg da jeg hørte på foregående taler, som altså mente at det var offensivt å være for en overgangsordning på fem år, og det gjaldt for så vidt også representanten Hareide tidligere i debatten.

Poenget er jo at forskjellen på Fremskrittspartiets forslag og Kristelig Folkepartis og Høyres forslag er at vi sier at vi vil bruke offensive og positive virkemidler for raske å få skiftet ut bussene. Når bransjen selv sier at de trenger 4,3 år, for da vil alle bussene være skiftet ut på grunn av naturlig avgang for når de må ut av drift, blir det jo litt rart å si at vi skal ha en overgangsordning som er lengre enn det selskapene sier at de kan levere på – det er offensivt, og det er å ta det på alvor. Jeg synes det er det stikk motsatte. Det å være offensiv er å si at ja, vi vil legge inn noen gode virkemidler som gjør at vi får skiftet ut disse bussene lenge før det har gått 4,3 år, som selskapene selv sier de kan få gjort det på.

Så må jeg gå litt tilbake. Ja, jeg skulle veldig gjerne stått her, statsråd, og vært kjempeoptimist, og det trodde vi vi kunne være forrige gang med den forrige statsråden, men det var altså sånn resultatet var. Hele begrunnelsen til flertallspartiene for ikke å stemme for forslaget den gangen var at man måtte bli ferdig og få rapporten fra SINTEF, og rapporten fra SINTEF sa altså at kostnadene ved å gjøre dette var høyere enn ulykkeskostnadene. Jeg var i debatt med statssekretær Geir Pollestad i forrige periode der dette var et av hovedargumentene – da rapporten kom – for hvorfor ikke regjeringen ville følge opp dette.

Så til det som representanten Freddy de Ruiten sier: Jeg er veldig glad for at han nå kommer med en erkjennelse når det gjelder dette. Men hele argumentasjonen for hvorfor man ikke har fått løst dette, er altså en rapport som regjeringen bestilte, som ble hemmeligholdt, og som det tok lang tid før ble offentliggjort, og før den kom. Det var begrunnelsen for hvorfor vi er der vi er i dag, at vi er like kort, eller like langt, som det vi var etter at rapporten kom i juni 2008.

Så sier noen at vi ikke kan si opp de anbudene som er. Vi skal ikke si opp noen anbud, men vi bør sørge for at penger blir stilt til rådighet sånn at alle barn har en plass å sitte på, og at alle barn får et setebelte. Jeg skal love: Det er ingen busselskaper som vil si nei til å få mer penger for å transportere barna trygt og sikkert til og fra skolen. Alle de i bransjen som var på høringen i transportkomiteen, var entydig på det at selvfølgelig hvis de får penger til å gjøre det, gjør de det med glede. Derfor forstår jeg ikke debatten som vi har her i dag. Jeg skulle gjerne vært glad og fornøyd – statsråd og andre fra regjeringspartiene – men, dessverre, historien viser at det ikke blir fulgt opp med konkrete tiltak.

**Susanne Bratli (A) [15:51:18]:** Når man snakker om engasjement i fem, seks og sju år i denne saken, kan i hvert fall undertegnede underskrive på at jeg har hatt et engasjement i denne saken som går langt utover det.

Jeg kan underskrive på at jeg har hatt et engasjement når det gjelder å diskutere dette med ulike regjeringer, og jeg har diskutert det med ulike partier. Jeg har deltatt på skolebusskonferanser som vi har hatt i Nord-Trøndelag, der statssekretærer, f.eks. fra Venstre, har stilt opp og fortalt at det er helt uaktuelt å innføre et påbud om setebelter i skolebuss. Så jeg tror kanskje vi skal være litt forsiktige med å angripe hverandre.

Jeg har nå sittet på Stortinget siden oktober, og dette er en sak som jeg har hatt stort engasjement for og snakket mye om, og som fraksjonen har hatt stort engasjement i og snakker mye om. Vi jobber på vår måte, for det er forskjell på hvordan posisjon og opposisjon jobber – det vet alle som sitter her i denne salen – og da synes jeg nesten det kan bli litt smålig å prøve å benytte denne viktige saken til å lage et vrengebilde av hvordan virkeligheten faktisk er.

Vi er alle sammen enige om at vi ikke har noen barn å miste. Vi er alle sammen enige om at vi skal ha på plass setebelter og ikke minst sitteplasser til skolebarna. Så må det da gå an å få respekt for at man jobber på ulike måter. Og det må gå an å kunne forlange at både statsråden og

regjeringsfraksjonen faktisk blir trodd når vi sier at jo, vi har den målsettingen at alle skal ha sitteplass og setebelte, og vi har den målsettingen at dette skal skje så raskt som overhodet mulig. Men vi gjør det på en litt annen måte. Vi stemmer *ikke* for representantforslaget, for erfaringen min tilsier at det kan finnes ulike måter å få til dette på, både med hensyn til hvilke forskrifter og hva slags regelverk som skal endres, og med hensyn til hva slags virkemidler man skal bruke.

Men det må gå an å opptre såpass ryddig og redelig at man innrømmer det som jeg begynte det forrige innlegget mitt med, at det er tverrpolitisk enighet om at vi skal ha på plass sitteplasser og setebelter til skolebarna. Det er tverrpolitisk enighet om at vi skal gjøre dette så fort vi kan få det til. Vi er bare litt uenige om metoden. Vi er litt uenige om hvorvidt det er riktig å stemme for ett av Fremskrittspartiets mange Dokument 8-forslag. Når det gjelder rekken av Dokument 8-forslag som man har under paraplyen «trafikksikkerhet», og når det gjelder rekken av forslag som man mener handler om trafikksikkerhet, bl.a. å sette opp fartsgrensene, å legge ned Utrykningspolitiet, å selge alkohol på bensinstasjonene, er det ikke sikkert summen blir bra for trafikksikkerheten. Men vi skal ha på plass setebelter, og vi skal ha på plass sitteplasser til skolebarna.

**Arne Sortevis (FrP) [15:54:25]:** Med de siste eksemplene toppet usakligheten seg. Vi skal få lov til å komme tilbake til det, kanskje, i en sak eller to litt senere.

La oss nå være enige om at vi er alle sammen veldig utålmodige. En av dem som også er veldig utålmodig, er faktisk barneombudet, som har uttalt seg om dette som enkelte litt foraktelig omtaler som et representantforslag. Barneombudet sier:

«Det er tredje gang forslaget om å behandle barn likt med voksne mht trafikksikkerhet er oppe, og det er tredje gang vi» – altså barneombudet – stiller for å støtte dette forslaget. Jeg håper nå at det blir siste gang, selv om det selvfølgelig alltid er hyggelig å møte komiteens medlemmer.»

Det er altså en uttalelse fra 5. mai i år.

Denne saken handler faktisk om å behandle barn annerledes enn voksne. Den handler om aldersdiskriminering – det er et uttrykk som barneombudet selv bruker. Dessverre er det ikke ukjent. Jeg har hatt fornøynelsen av å sitte fire år og jobbe med utdanning, og det er fremdeles slik at arbeidsmiljøet for skolebarn har en helt annen og langt dårligere sikring enn arbeidsmiljøet for voksne.

Det er også slik innenfor trafikksikring, dessverre, som barneombudet peker på, at vi etablerer «doble standarder».

Jeg siterer til slutt igjen et lite avsnitt fra barneombudets uttalelse:

«Barneombudet har lenge vært opptatt av hvor enkelt det er for oss å etablere doble standarder – noe gjelder for barn, noe helt annet gjelder for voksne. Den saken vi diskuterer i dag» – og det gjør vi her i Stortinget også i dag – «er et av de mest grove eksempler på forskjellsbehandling – med åpne øyne. Og jeg mener faktisk» – fortsatt er det barneombudet som sier det – «på vegne av alle barna som utsettes for dette – at

det er et svik. FNs ekspertkomite har i sine kommentarer til Norge påpekt behovet om skjerpet innsats mot aldersdiskriminering. Stortinget bør kunne begynne med denne saken, for dette er aldersdiskriminering.»

La dette være det siste fra meg og fra oss. Jeg vil igjen minne om at vi har det travelt. Vi må slippe å komme tilbake til Stortinget om to år for å konstatere at ingenting har skjedd.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:57:25]:** Eg skal begynna med å takka for denne debatten og òg for dei innspela som har kome både i innstillinga og undervegs her, og som det er viktig å ta med i det vidare arbeidet.

Så må eg berre gjera det heilt klart at eg fråskriv meg ikkje noko ansvar for denne regjeringsperioden. Eg kunne, heilt motsett, ha gått nøye gjennom og vist korleis Liv Signe Navarsete faktisk følgde opp frå den debatten som ho var med på om dette temaet, bl.a. til fylkeskommunane med eit brev av 10. juli, der ho bad dei finna kloke og gode løysingar lokalt for å sikra skulebarn både på veg til busen, ved busstoppet og under bussturen. Departementet la til grunn at fylkeskommunane som eit minstekrav planla framtidige skysstilbod ut frå at det skal vera tilgjengelege sitjeplassar til alle skuleelevane.

Så var Anders Anundsen flau med omsyn til denne saka. Det går an for mange å kjenna ein flau smak i mun-

nen. Det som vi diskuterer, er korleis vi på ein best mogleg måte skal sikra trygg skuleskyss. Det krev alvor, og det er nok meir konstruktivt å drøfta korleis vi kan bidra kvar på vår måte, i respekt for kvarandre og i respekt for dei prosessane som faktisk må gå, dersom vi skal gjera dette via lovverket.

Så er det slik at alle vi som har delteke i denne debatten i dag, er medlemmer av parti som er representerte i dei respektive fylkestinga. Det går jo kanskje an – som eit lite kontrollspørsmål frå nokon kvar av oss mens vi utolmodig ventar på å få slutført eit arbeid som vi alle meiner skal ferdigstillast – å spørja kva som er gjort. Nordland og Nord-Trøndelag er nemnde som gode eksempel.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP)** (fra salen): Og Finnmark!

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa:** Ok. Kanskje det kunne gå an, med eit felles engasjement i våre respektive parti neste gong vi møtest om dette temaet, å visa til det same alvoret og det same engasjementet òg i fylkestinga.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 8. (Votering, se side 3962)

Den reglementsmessige tiden for formiddagens møte er omme, og møtet heves. Nytt møte settes kl. 18.

Møtet hevet kl. 16.

---



**Møte torsdag den 10. juni 2010 kl. 18**

President: Akhtar Chaudhry

Dagsorden:

Sakene på dagens kart (nr. 93)

Sak nr. 9 [18:00:18]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet (Innst. 304 S (2009–2010), jf. Dokument 8:66 S (2009–2010))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 40 minutter, og at taletiden 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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletiden, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:01:55]** (ordfører for saken): Saken om en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet som vi har til behandling i dag, er av den største betydning for nasjonale interesser i nord i en infrastrukturens sammenheng, men ikke minst som et viktig bidrag i en nasjonal satsing for å utvikle nordområdene og samarbeide med Russland, som er særdeles viktig for Norge.

Saken er ikke minst viktig for Sør-Varanger og Øst-Finnmark, en region som over de siste 40 årene, og under skiftende regjeringer, har opplevd en fraflytting på 25 pst. Det er derfor av den største betydning at vår nasjonalforsamling faktisk tar inn over seg og forstår at hvis det er slik at nordområdene er et særlig viktig nasjonalt satsingsområde, så er norsk suverenitet og tilstedeværelse i nord av den største betydning. Den beste måten å utøve norsk suverenitet på er gjennom fast bosetting og positiv utvikling av våre lokalsamfunn.

Tilsynelatende er komiteen enig om dette, men der stopper også enigheten. Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti støtter en slik utredning, mens regjeringspartiene går imot en utredning og mener den generelle gjennomgang av infrastrukturen som regjeringen har ivangsett i nord, ivaretar dette forslaget.

Det burde ikke være så vanskelig for noen å forstå, hvis man vil, hva en generell gjennomgang av infrastrukturbehovet i nord innebærer i forhold til det forslaget vi i dag

behandler, om et eget definert og konkret utredningsarbeid av en jernbane mellom Sør-Varanger og hele det russiske jernbanenettet.

Når det gjelder det utredningsarbeidet som regjeringen ønsker å gjøre, herunder jernbane, som kan bli mulig en gang på 2020-tallet, tar man til orde for et prosjekt for å bygge opp under tvillingsamarbeidet mellom Kirkenes/Sør-Varanger og Nikel/Pechenga – ergo, et grensesamarbeid mellom grensekommuner, ikke et ord der om en sammenkobling opp mot det øvrige russiske jernbanenettet.

I denne saken opplever jeg at regjeringen nok en gang trenerer dette prosjektet på ubestemt tid, og utsetter det langt inn i framtiden. Det er også hevet over enhver tvil at skal et slikt prosjekt komme i gang, må det ha en kost-nytte-effekt, dvs. at russisk næringsliv, aktører som Lukeoil, Severstal og Norilsk Nikkel blir brukere av en påtenkt godsutskipping fra Sør-Varanger. Det Stortinget eventuelt vedtar i dag, hvis det følger regjeringspartienes innstilling, er som sagt å utsette hele jernbaneprosjektet på ubestemt tid, samtidig som man innsnevrer rammene for framtidige prosjekter. I en tid hvor delelinjeprobematiseringen ser ut til å få en løsning, hvor Norge og Russland har felles marineøvelser, og samarbeidet for øvrig mellom de to land er godt, setter regjeringspartiene foten ned, går inn for full stopp, og utsetter hele prosjektet.

Ser man for øvrig på merknadene, er det kanskje ikke regjeringspartienes behov for en jernbane til Russland som er viktigst. I stedet blir det en dilettantisk debatt om bruken av ord. Er nordområdene et svært viktig strategisk satsingsområde for Norge, eller er nordområdene *det* viktigste satsingsområdet i utenrikspolitikken? Dette gjør debatten – og behandlingen, slik jeg ser det – både uverdige og ureflekterte.

De rød-grønne som hevder at nordområdene er det viktigste nasjonale satsingsområdet, stemmer derfor like godt imot hele forslaget. Sannelig er det langt mellom liv og lære og ord og handling, i dagens regjering.

Jeg anbefaler komiteens innstilling.

**Anne Marit Bjørnflaten (A) [18:06:51]:** Jeg må innrømme at av og til når jeg hører på representanten Fredriksens beskrivelser av regjeringen, så også i denne sak, minner han meg litt om Hamsun på sitt mørkeste.

Jeg har lyst til å komme med et Hamsun-sitat som jeg synes passer veldig godt:

«Og slik er det: den blotte nåde at man får livet er den rike forhåndsbetaling for livets alle elendigheter, hver eneste en.

Nei man skal ikke tro at man har ret til mere sukkertøi end man får.»

Det er fra boken «En vandrer spiller med sordin», og det er Hamsun på sitt beste – og også som vi ofte opplever representanten Fredriksen, så også i denne sak.

En utredning av jernbanestrekningen mellom Nikel og Kirkenes er et godt forslag, og det er derfor regjeringen allerede er i gang med utredningen. Jeg deler beskrivelsen som Fredriksen ga, men jeg kan overhodet ikke forstå hans påstander om at det er «full stopp» i denne saken, når regjeringen vissevis satte i gang den utredningen i god tid

før Fredriksen fremmet et forslag om det samme i Stortinget. Men vi nøyer oss ikke bare med det, vi skal utrede de fulle infrastrukturbehovene i nord, med tanke på både bane, vei, båt og fly.

Komiteen fikk på godt nordnorsk vis demonstrert fire gode jernbaneprosjekter da vi var på vår komitéreise. Det var Nikel–Kirkenes, det var Rovaniemi–Kirkenes, det var Kolari–Skibotn, og det var Narvik–Tromsø. Vi fikk en beskrivelse av samtlige fire banestrekninger. Da blir det feil å skulle plukke ut én banestrekning og kun se på den strekningen. Vi er nødt til å ha en helhetlig tilnærming til alle disse banestrekningene. Det er gode begrunnelser for alle. Alle vil være viktige for næringslivet. Kolari–Skibotn eller Rovaniemi–Kirkenes er også viktige med tanke på å knytte Østersjøen tettere sammen med de viktige havneområdene og kysten langs Barentshavet. En tromsobane vil være viktig for den oppbyggingen som vi ser av en bane gjennom Sverige og ned til kontinentet, som, i hvert fall hvis de rød-grønne har makta til høsten, vil bety at man skyter inn 70 milliarder kr, og man vil da få en rød-grønn transportåre fra Luleå i nord og ned til kontinentet. Derfor kan ikke vi utrede én strekning alene. Dette betyr ikke at det er noen «stopp» – tvert imot, vi har startet et viktig arbeid. Skal vi satse på nordområdene, skal vi ha vekst i nordområdene, skal vi ha utvikling i nordområdene, er vi nødt til å ha gode kommunikasjonsløsninger og gode infrastrukturløsninger, og da må vi se alt under ett. Ikke minst vil en mulig åpning av Nordøstpassasjen være viktig i dette bildet. Hva slags havnestruktur skal vi ha? Og hvordan skal vi løse den transportutfordringen det eventuelt vil skape? Så Fredriksens ord om at dette er en «stopp», er helt feil. Vi begynte det arbeidet lenge før Dokument nr. 8-forslaget ble fremmet i Stortinget.

Det er ikke en uvesentlig uenighet, som Fredriksen prøvde seg på når det gjaldt formuleringen av hvilken status nordområdene skal ha. Denne regjeringen har gjort en klar prioritering. Den rød-grønne regjeringen sier at nordområdene er det strategisk viktigste satsingsområdet i utenrikspolitikken. Det betyr at vi ser på enigheten med tanke på delelinjen, vi ser på den geopolitiske statusen som nordområdene har, og vi ser på ressursituasjonen i nordområdene som det viktigste for denne regjeringen å prioritere i utenrikspolitikken. Derfor har vi også fått på plass slike løsninger som delelinjeavtalen. Det er ikke en uvesentlig krangling med ord.

Vi merker oss at opposisjonen ikke er med på denne formuleringen. Men jeg synes det er veldig godt, jeg synes det er bra at vi endelig har fått svart på hvitt at opposisjonen ikke synes at utviklingen i nordområdene er det viktigste når det gjelder de utenrikspolitiske satsingene.

Jeg tar til slutt opp forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

**Presidenten:** Representanten Anne Marit Bjørnflaten har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Lars Myraune (H) [18:12:14]:** Representanten Anne Marit Bjørnflaten snakker om en «rød-grønn transportåre». Jeg tror kanskje det er første gangen jeg hører det, og

jeg er litt usikker på definisjonen av det uttrykket. Men om det skulle bli noe bra, så er det ikke noe i veien for det.

Det forslaget som Fremskrittspartiet her har fremmet, med jernbane fra Kirkenes og mot vår nabo i øst, er et spennende prosjekt. Hvis vi går noen år tilbake, ville det være rimelig utenkelig for meg å skulle stå på denne talerstolen og snakke for det, for det var slik under den kalde krigen at det verste som kunne skje mellom landene bak jernteppet og vår del av verden, var en jernbane, for den kunne frakte så mye folk og materiell på kort tid, og var den største trusselen.

Den oppfatningen har vi ikke lenger. Nå må vi kanskje også huske på litt av historien. Russerne har jo vært i Kirkenes en gang før, uten at de kom med tropper for å besette Norge, så den trusselen tror jeg ikke er særlig farlig lenger. Jeg synes det er veldig fint at vi har såpass godt forhold til vår nabo i øst.

Vår nabo i øst har i mange sammenhenger behov for en isfri havn, og er det noe som er i vinden i dag når det gjelder transportspørsmål, er det fellesterminal for jernbane og båt. Det vil det være mulig å få til i Kirkenes. Nå er det ikke bare uten videre enkelt for Norge å sette i gang med en slik transportåre – enten den blir rød-grønn, eller hva den nå blir – men i alle fall er det en symbolhandling overfor russerne, våre naboer i øst, hvis vi går inn for en slik utredning. Om den skal gå til Nikel, som Anne Marit Bjørnflaten snakket om, er vel noe usikkert. Det blir jo en omvei, og den banen blir vel heller ikke helt up-to-date. Men det får nå bli opp til utrederne, og derfor stiller vi oss bak forslaget om at det utredes.

Når det henvises til alle de andre prosjektene, med jernbane i Finnmark mellom Finland og Sverige og Norge, er det en riktig observasjon at vi fikk mange forslag til prosjekter da vi var på vår rundtur i Finnmark. Jeg ser nok at dette prosjektet er litt annerledes, egentlig, for dette er en direktelinje østover og skal betjene en annen type aktivitet enn de fire andre, eventuelt, så jeg ser ikke sammenhengen, selv om vi har kommentert det i våre kommentarer til prosjektet.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [18:15:21]:** Eg trudde at Fredriksen og Framstegspartiet var genuint interesserte i at det skulle koma ein jernbane på plass mot Russland. Men etter å ha høyrte dette innlegget, forstår eg det først og fremst er Framstegspartiet som skal ha bilete i avisa fordi regjeringa har gått imot noko som Framstegspartiet har foreslått i dag. Det synest eg er ein dårleg strategi, dersom ein ønskjer å gjera noko med jernbanesambandet mot Russland. Det vil eg be Fredriksen koma tilbake og seia noko om seinare i debatten – om det er det som er meininga, eller om det er saka som er viktigast. Innlegget tyder på at det ikkje er saka som er det viktigaste, og det beklagar eg.

Eg har jobba med dette sjølv i ca. ti års tid, fordi eg ønskjer å få til det sambandet. Det har eg gjort bl.a. gjennom samtalar i Murmansk og i Nordvest-Russland, eg har sett på planane som ligg føre i Kirkenes og i Sør-Varanger, som eg meiner ser veldig bra ut. Men eg forstår at

eigentleg kan eg berre gløyma alt dette, for det er berre ein strategi som gjeld, og det er den Framstegspartiet har peikt ut. Eg synest at både Kristeleg Folkeparti og Høgre bør seia kvifor dei er med på dette – etter å ha høyrte innlegget frå Fredriksen. Spesielt utfordrar eg komiteen sin leiar på dette punktet.

Mange av oss – ikkje berre me som jobbar med nordområda, men òg dei som jobbar med utanrikspolitiske spørsmål knytte opp mot Russland – ser jo at dette ikkje er noko som me gjer ved å knipsa. Når me har forsøkt å få til dette før, har me fått beskjed frå Utanriksdepartementet om at russarane ikkje er interesserte i dette. Så har me høyrte med russarane oppe i Murmansk, som seier: Jo, dette er me interesserte i, men så får ein ulike signal frå Moskva.

Då er spørsmålet: Er det lurt å ha ei uavhengig, norsk utgreiing? Eller, er det meir konstruktivt å forsøkjå å få i gang eit diplomati når det gjeld dette, som med delelinja, slik at ein unngår å bruka 40 år på det, som me måtte med delelinja? Eg synest at dei som vil støtta det forslaget som blir lagt fram i dag, skal tenkja seg om. Det me har fått beskjed om frå Utanriksdepartementet, har vore at russarane ikkje vil. Då må me få klarleik i det først, og det er også eit råd eg gav til Fredriksen under behandlinga av denne saka. Eg trur det hadde vore lurt å få klare signal frå russiske myndigheiter og frå norske myndigheiter med tanke på om dette er interessant.

Derfor er formuleringa til regjeringspartia som ho er, for me er i gang med nordområdesatsinga – me er i gang med å sjå på ulike ting i nordområda. Men eg meiner at me i tillegg må gå den diplomatiske vegen. Alt ligg jo eigentleg til rette for det no, for denne veka har me faktisk hatt felles forsvarsøvingar i Noreg; russarane har vore i norsk territorialfarvatn og øvd saman med norske styrker. Me har Sjtokman-feltet, der det er inngått intensjonsavtalar, me har delelinja, som er løyst, og me har andre ting på gang i nord gjennom Barentsrådet og gjennom aktivitetar bl.a. i Murmansk og Arkhangelsk, der norske firma er inne.

Eigentleg har me eit veldig godt utgangspunkt til å gå vidare, men då må ein ikkje mura seg inn i eit hjørne og seia: Dersom dykk ikkje gjer slik som eg vil, så blir ikkje dette noko av! Dersom me stemmer imot eit forslag som eg meiner kan vera kompliserande for heile saka, dersom me stemmer imot det, er me altså imot jernbanen mot Russland – det synest eg er ein måte å argumentera på som er veldig beklageleg og dårleg for saka. Dersom Fredriksen ønskjer seg eit jernbanesamband mot Russland, og eit samarbeid med Russland om dette, må han leggja om til ein heilt annan stil enn Framstegspartiet sin bompengeretorikk.

For SV sin del og for regjeringspartia sin del opplever me ikkje at det er nokon motsetnad i utgangspunktet mellom forslaget frå Framstegspartiet og forslaget vårt. Men etter å ha høyrte innlegget frå Fredriksen, forstår me at me tek feil, for dei er opptekne berre av ein ting, nemleg av å framheva at det forslaget som i dag har fleirtal, er det einaste som gjeld. Eg vil be folk besinna seg, og kanskje også frå Kristeleg Folkeparti og Høgre si side tenkje over om

dei ikkje heller bør støtta regjeringspartias forslag, då med utgangspunkt i at ein må jobba diplomatisk for å få til ein jernbane mot Russland. Det er det SV og regjeringspartia på sikt ønskjer seg, ikkje berre ei utgreiing.

**Presidenten:** Presidenten ber representanten Langeland ikke be andre representanter om å besinne seg. Det tror jeg er i grensesonen.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [18:20:28]** (fra salen): Eg må «besinna meg» sjølv.

**Presidenten:** Det kan være en grei begynnelse, Langeland.

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:20:46]:** Jeg hadde egentlig tenkt å ta ordet for å si at jeg var veldig tilfreds med at Fremskrittspartiet var så opptatt av jernbane i Nord-Norge. Men etter å ha hørt representanten Fredriksens innlegg må jeg si at jeg ble ganske betenkt. Det er sjelden jeg blir så tydelig minnet om at livet av og til er et stort teater, og at noen ganger fungerer denne sal som en teatersal, som da jeg hørte representanten Fredriksen.

Hvis det er slik at Fremskrittspartiet er opptatt av å få til en jernbane mellom Kirkenes og Murmansk, burde det være midt i blinken at man allerede er i gang med en transportutredning for nordområdene – for det er nettopp det man er. Jeg ble veldig overrasket, og egentlig ble jeg veldig skuffet. Jeg tror det er kjempeviktig at vi nå står forenet om den utredningen som skjer, både fordi det er mange som ønsker seg et prosjekt når det gjelder jernbane, og det er mange som ønsker seg et prosjekt når det gjelder sjø. Vi har mange utfordringer, og vi har kjempestore muligheter i nord. Da er det nødvendig med en helhetlig strategi.

Dette er ikke snakk om en strategi som en skal bruke lang tid på å få klar. Første del er ferdig til høsten, og neste del kommer til våren. Det er kort tid til, og det er viktig at vi ser ting som en helhet. Da vi var på komitéreise i Nord-Norge, ble jeg minnet om hvor viktig det er at vi kan stå samlet om noe. Det var fire prosjekter – som representanten Bjørnflaten minnet om – som ble presentert de dagene vi var der, og ennå har vi ikke besøkt Nordland. Jeg vet at der er det også prosjekter som ønskes markert. Desto viktigere er det faktisk å minne både oss selv og landsdelen om at man bør stå samlet om en strategi hvis vi skal komme i mål.

Så til Fredriksen og Fremskrittspartiet: Jeg ber dere virkelig besinne dere. Og tenk! Hvis dere ønsker jernbane, så ønsker dere også en utredning som vi får tilbake, og som vi kan ha meninger om med tanke på rullering av Nasjonal transportplan, om ikke lang tid.

Jernbane skal vi ha på plass. Jeg er for denne strekningen, jeg er for jernbane i Nord-Norge, og jeg er for at vi skal få gjort ting mellom landene og mellom landsdelene. Det trenger Nord-Norge, ikke minst fordi mulighetene finnes nettopp i nord.

**Presidenten:** Da vil presidenten minne om to ting. For

det første skal all tale rettes til presidenten, og ikke direkte til representantene.

For det andre mener presidenten fortsatt at det å be andre om å besinne seg i alle fall er i en gråson. Presidenten håper at det ikke forekommer på nytt.

**Knut Arild Hareide (KrF) [18:23:39]** (leiar i komiteen): «Gråson» er eit omgrep som no er på veg ut, etter at regjeringa har lykkast med forhandlingane i nord. Da kan det vere greitt å bruke det her i denne salen.

Eg har lyst til å gi honnør til Jan-Henrik Fredriksen for forslaget, som eg opplever som veldig konstruktivt. Me har kommentert fleire gonger i dag at me har hatt ei veldig spennande komitéreise i Finnmark og Troms. Nettopp ulike alternativ når det gjeld tog, var noko av det som den reisa bar preg av, og me fekk fram fleire alternativ som var veldig spennande.

Eg meiner det er behov for å få utgreiingar på plass. Eg blei spesielt utfordra av representanten Langeland, som òg sa i innlegget sitt at han i utgangspunktet ikkje såg noka motsetning mellom det regjeringspartia har lagt inn, og det Fredriksen kom med her.

Det er utgangspunktet for Kristeleg Folkeparti. Me ser at regjeringspartia er opptekne av utgreiingar på dette feltet. Det same er forslaget frå Framstegspartiet, som me opplever som konstruktivt. Det kan gi oss meir informasjon, slik at me kan prioritere mellom dei ulike jernbanealternativa i Nord-Noreg som me er nøydde til å ta stilling til.

Derfor er eg positiv til ei uavhengig utgreiing på dette området, òg på andre område. Eg trur ikkje det treng å vere ei motsetning mellom det å få gode utgreiingar på plass på dette området og det å drive diplomatisk arbeid. Eg trur nettopp at sikrar me kvalitet i utgreiingane, vil det vere ein stor fordel for det viktige arbeidet som UD skal i gang med.

Eg har berre lyst til å peike på det representanten Myraune sa, at dette ville ha vore utenkjeleg berre for nokre tiår tilbake. Det opnar moglegheiter i nord som er langt større. Eg har frå denne talarstolen gitt regjeringa honnør for den avtalen som me har fått på plass når det gjeld den gråsona me har hatt. Det viser at me kan ta nye steg, og eg opplever at det er det regjeringa ønskjer med utgreiingane sine.

Det blei kommentert at dette kunne ha vore ein teater-sal, men eg må seie at da gjeld det òg for regjeringspartia sin del. Eg opplever at her har vi eit konstruktivt forslag. Det vel Kristeleg Folkeparti å støtte.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:26:39]:** Eit særskilt oppdrag om nordområdeutgreiing vart sendt til transportetatane tidlegare i år, og det er òg med i retningslinje 1 for etatane sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2014–2023. Fyrste fase av utgreiinga skal få fram moglege utviklingsbanar og utviklingstrekk i nord som spelar ei rolle for transportbehov og infrastruktur. Utgreiinga skal vera eit fagleg innspel til Nasjonal transportplan 2014–2023.

Fyrste del av utgreiingsarbeidet skal etter planen vera

ferdig i løpet av 2010, og andre del i løpet av fyrste halvår 2011. Behovet for betre infrastruktur mellom Kirkenes/Sør Varanger og Nikel/Pechenga vil vera ein del av utgreiingsarbeidet. I samband med dette arbeidet er det etablert dialog mellom Samferdselsdepartementet og russiske transportstyresmakter.

Til dei som ynskjer å studera denne utgreiinga noko meir i detalj, så ligg ho på nettet og er på ni sider. Eg ser at komiteen allereie har vore innom der, og henta sitat til innstillinga.

Arbeidet er lagt opp slik at at her skal både riksvegar, jernbane, havner/sjøtransport og luftfart vurderast. Transportsystemet skal vurderast i eit nordområdeperspektiv, som inneber at det skal leggast vekt på grenseoverskridande internasjonale transportar og transportkorridorar. Så vert investeringsprosjekta å vurderast i det ordinære planarbeidet. Men i desse to hovuddelane er det viktig å understreka både den fyrste delen, som gjeld utviklingsbanar og utviklingstrekk som snart skal vera ferdige, og den andre delen, der ein skal sjå på demografisk utvikling og på utvikling i næringsverksemd i nordlege delar av Noreg, Sverige, Finland og Russland. Her skal altså andre lands representasjon trekkjast inn, særleg sjølvstekt når ein ser på næringsutvikling i andre land. Etatane har sjølve moglegheit til å gå meir i detalj.

Alt det som eg sa no, gjeld fyrste del, men i andre del, er utviklinga faktisk sett i eit 30 års perspektiv.

Samarbeidet med nasjonale transportstyresmakter i Sverige, Finland og Russland er spesielt understreka, både oversikt over eksisterande planar og grensekryssande infrastruktur og andre prosjekt som kan vera aktuelle.

Det som då i tillegg er verdt å dvela ved, er sjølve arbeidsmåten, for her er det tenkt at det skal vera konsultasjonar, breie møte – det har dei allereie starta opp med, slik at næringsliv, folkevalde, ulike interesser, blir involverte med i dette arbeidet. Det er jo sjølvstekt ein fordel å bruka etablerte samarbeidsfora, t.d. den norsk-russiske arbeidsgruppa som utarbeidde innspel til den nasjonale transportplanen som vi no er fem månader inne i.

Så eg ser det slik, som eg òg har meldt til komiteen, at dette forslaget i dag vil bli vareteke i det vidare arbeidet. Men eg tykkjer vi alle saman uansett skal gle oss over det engasjementet som er for å styrkja nordområda.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:32:00]:** Sett med mine øyne skulle jeg ønske at vi hadde satt den skuffa i bakken for flere år siden for å få på plass en jernbane til Russland.

I brevet fra departementet sier man at man har gående et arbeid for å få det inn i NTP for 2014–2023. Når ser statsråden for seg at man i praktisk handling kan komme i gang med å bygge en jernbane fra Sør-Varanger og knytte den opp mot det russiske jernbanenettet – i praktisk handling?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:32:48]:** Her vil mitt svar vera at den fyrste delen av nordområde-

utgreiingane som er varsla, er byrja på. Vi ser dette arbeidet i to delar. Andre delen vil vera ferdig fyrste halvår 2011. Då veit vi mykje meir om kva som kan vera realistisk framdrift. Så skal det vidare gjerast eit arbeid med omsyn til kva som skal prioriterast inn i Nasjonal transportplan. Den store debatten om revideringa av Nasjonal transportplan kjem våren 2013. Då skal vi leggja fram ei ny stortingsmelding.

**Knut Arild Hareide (KrF) [18:33:45]:** Me veit at det no finst fleire veldig spennande jernbaneprosjekt i Nord-Noreg. Dei manglar til dels utgreiing, og ein legg opp til det i Nasjonal transportplan i 2013. Det som vil vere viktig, er at dette utgreiingsarbeidet skjer så hurtig at regionen òg får moglegheit til å prioritere, at den prioriteringa kan vere ferdig før Nasjonal transportplan, og at departementet får ei moglegheit til å konkludere i god tid, sjølv-sagt. Er det den tidsplanen ein legg opp til? Når vil dette utgreiingsarbeidet vere klart, slik at òg regionen får ei moglegheit til prioritering?

Vi var på reise no, og mangel på prioritering pregar mange regionar, òg Nord-Noreg når det gjeld jernbanen.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:34:41]:** Eg tykkjer dette er eit viktig spørsmål å ha med i det vidare arbeidet – det at regionen sjølv blir gjeven ei moglegheit til å avklara. Eg tenkjer at dersom vi held ei framdrift som går på at utgreiing to er ferdig fyrste halvår 2011, og regjeringa skal utarbeida sitt forslag i etterkant av det, som grunnlag for stortingsmeldinga som skal leggast fram i 2013, må ein her leggja inn milepælar som heilt klart vararetek at regionen har moglegheit til å prioritera, før regjeringa konkluderer og legg fram sitt grunnlag for Stortinget til behandling, og etter ein tidsplan som gjer at Stortinget får behandlinga våren 2013.

**Presidenten:** Replikordskiftet er over.

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

**Kåre Simensen (A) [18:36:02]:** Infrastrukturtiltak opptar folk og skaper debatter og engasjement. Det viser debatten så langt her inne. Men infrastrukturtiltak er viktig for samfunnsutviklingen – fra den lille bygda til regioner som strekker seg over landegrensar.

Representantforslaget som vi nå behandler, tilhører den siste kategorien. Vi ser at det er en stadig økende aktivitet mellom landene i nord – og kanskje spesielt mellom Norge og Russland.

Jeg bruker bevisst begrepet «landene i nord», fordi behovet for infrastruktur etter mitt syn også bør innbefatte våre to naboland Sverige og Finland. Gjennom økt aktivitet oppstår det gjerne nye behov for nye løsninger, eller man utnytter eksisterende infrastruktur.

Jernbanen er et slikt eksempel, og det er ikke vanskelig å være enig i intensjonen i forslaget vi nå behandler. Men som talere før meg har vært innom, er regjeringen opptatt av å se infrastrukturtiltak i nordområdene i en sammenheng.

Vi ser også av brevet fra departementet at denne saken har vært behandlet flere ganger, også i denne salen, men vi utreder fremdeles.

Hvorfor kommer man seg ikke videre? Det kan være et relevant spørsmål å stille. Jeg har ikke noen gode svar, men så vidt jeg kjenner til, tror jeg at vi har en del politiske utfordringer som strekker seg langt innenfor Kremles murer, noe vi også ser av det vedlagte brevet fra den regionale Dumaen.

Jeg tolker det derfor slik, som også representanten Langeland var inne på, og jeg er ikke sikker på at de russiske føderale myndighetene er like begeistret for en tilkobling på jernbanenettet som mange av oss er. Derfor er det viktig å sette fokus på det vi kan gjøre noe med, og det viktigste dokumentet i den sammenhengen er Nasjonal transportplan. Den beskriver mange tiltak som det er viktig å få på plass i nord. Jeg skal nevne tre av dem, og det er vel ingen som er overrasket over at jeg nevner begrepet E6, men jeg orker ikke komme mer inn på utfordringene i den saken i denne omgangen.

Veien mellom E6 og Storfoss er også en viktig vei å få på plass, og der er det heldigvis mye arbeid på gang. Samtidig registrerer vi også at veien og infrastrukturen på russisk side er i ferd med å bli veldig god, og det er også interessant å registrere at det er et svært godt samarbeid mellom russiske veimyndigheter og norske veimyndigheter.

Jeg vil også nevne flyplassen i Kirkenes som det er viktig å få gjort noe med, slik at man kan utnytte hele flyplassen til det beste for å lage gode transportløsninger.

Jeg har lyst til å gjenta at vi ikke er imot intensjonen i forslaget, men at det tilbudet som vi nå vurderer, må ses i en større sammenheng, slik det legges opp til i den allerede pågående nordområdeutredningen.

I motsetning til representanten Fredriksen er jeg en av mange som ser resultater av regjeringens nordområdepolitikk hver dag når jeg beveger meg rundt i Finnmark.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [18:39:22]:** Jeg skal ikke si noe om hva representanten Bjørnflaten minner meg om fra talerstolen, ei heller andre representanter.

Så vil jeg takke Hallgeir Langeland for hans hjertelige bekymringer for Fremskrittspartiet, som han har hatt med seg i hele kveld. Jeg er helt sikker på at det kommer fra nederst i hjerteroten.

Det man fort glemmer i forhold til den saken vi diskuterer, er faktisk det at saken har stor støtte lokalt i Finnmark. Både LO og NHO støtter den, fylkeskommunen støtter den, Sør-Varanger kommune støtter den, Barentssekretariatet og Kirkenes Næringshage støtter den – alle i Finnmark er enige om at vi må få på plass en jernbane til Russland.

Så spør man hva man mener på russisk side. På russisk side leser vi at russisk næringsliv er positiv til en jernbane, og vi ser også at artikler trykt i den russiske økonomiske avisen Rossiyskaya Biznes-Gazeta tilkjenner en stor interesse for en slik løsning, og der lederen av det føderale byrået for hav- og elvetransport, Aleksander Davidenko, tar til orde for en slik løsning – en løsning som ikke bare vil fremme norske interesser, men

helt klart også vil fremme russiske næringslivsinteresser.

Så spør mange meg om hvorfor man skal være så hard og bli oppfattet som så firkantet fra denne talerstol. Vel, i de årene som jeg har vært på Stortinget, er det slik at jeg hele tiden har hørt at regjeringspartiene har uttalt at nordområdene er deres største satsingsområde. Men den samme regjeringen har også stemt ned forslag om å flytte forvaltningen av Nordvest-Russlandsfondet på 180 mill. kr fra Oslo til Kirkenes, har stemt ned forslag om å tillate oljeomlastning i Bøkfjorden – hvor man vraket et industrielt pilotprosjekt – et samarbeid mellom amerikanske, russiske og norske aktører til en verdi av 6,4 mrd. kr. Kun Snøhvit og Goliat har vært større som industriprosjekt i Finnmark. I dag har vi nok en sak på bordet om jernbane til Russland, samtidig som regjeringen vender tommelen ned for ethvert forslag som vil fremme betydelig vekst, gi arbeidsplasser og ha synergieffekter for hele Øst-Finnmark.

Jeg vil minne om hva jeg begynte innlegget mitt med tidligere: De siste 40 årene har vi hatt 25 pst. fraflytting i Øst-Finnmark. Det er viktig å ha på plass en befolkning hvis man ønsker suverenitet.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [18:42:40]:** Representanten Fredriksen var oppteken av at eg var bekymra for Framstegspartiet. Det er eg ikkje i det heile. Eg trur Framstegspartiet lever i beste velgåande, men eg var oppteken av om Framstegspartiet var interessert i å få noko til, og det er noko heilt anna. Ønskjer ein resultat av den politikken ein driv med, eller ønskjer ein berre å protestera i politikken? Då oppfattar eg det av og til sånn at nokre gonger vil òg gjerne Framstegspartiet ha nokre resultat, og då forsøker ein å bidra til ein konstruktiv dialog for å koma til det resultatet. Det har vore mitt utgangspunkt heile vegen i denne saka i dei ti–tolv åra eg har jobba med dette, og ikkje kome nokon særleg veg, på grunn av m.a. konflikten mellom russisk og norsk utanriksdepartement og ueinigheit om samarbeidsnivået. Det er det som er utgangspunktet mitt, nemleg at skal me få til ei jernbanesatsing i nordområda og Sør-Varanger, må me få til nokre grep som gjer dette mogleg. Då er ikkje det grepet å skjella ut alle andre for at dei ikkje vel den løysinga ein har sjølv, men då er det å gå i ein dialog med dei andre for å finna ei løysing som gjer at ein faktisk får det til. Det inviterer eg til i fortsetjinga. Så får me sjå om Framstegspartiet vel partitaktisk, eller om dei vel å vera med på å finna ei løysing på ei viktig sak for nordområda.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 9. (Votering, se side 3963)

Sak nr. 10 [18:44:21]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som*

*er god vei* (Innst. 305 S (2009–2010), jf. Dokument 8:86 S (2009–2010))

**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 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.

**Øyvind Halleraker (H) [18:45:44]** (ordfører for saken): Denne saken vi behandler i dag, dreier seg om å innføre konkrete mål for hva som er god veg, med sanksjons- og tilsynsmuligheter.

Komiteen har hatt høring i saken. De fleste relevante organisasjoner som er opptatt av veg og sikkerhet på vegenettet vårt, møtte på høringen. Også Opplysningsrådet for Veitrafikken, som utgjør en slags paraplyorganisasjon for disse, var til stede. De henviste til sine dokumenter, de såkalte Folkets veikrav, og et forslag om funksjonskrav for vegsystemet, som de har fått utarbeidet. Pussig nok viste de til at Magnus Lagabøte allerede hadde lover for hva som skulle være en god veg, og temmelig strenge restriksjoner og sanksjoner hvis man ikke holdt vegen på den standard som han hadde definert.

Men nå er vi i 2010. Bakgrunnen for dette forslaget og for disse organisasjonenes bekymring er at vegkvaliteten stadig blir dårligere, til tross for, vil jeg si, en mer allmenn oppfatning, også blant oss politikere, om at vedlikeholdsetterslepet har fått vokse seg altfor stort over veldig mange år.

Det er slik at det går fram av Statens vegvesens handlingsprogram for den neste fireårsperiode at vegkvaliteten faktisk ikke blir bedre. Selv om det i det senere har blitt tilbakevist at det ikke er så galt som det kunne se ut i første omgang, vil det iallfall ikke bli bedre framover. Det er fortsatt en stor kategori med dårlig veg og en økende kategori med svært dårlig veg.

I Høyre mener vi at dette Dokument nr. 8-forslaget er velkomment. Vi tror at definerte og ufravelige krav til eksisterende veger kan være et viktig virkemiddel for å bedre norske veger og vil minske antall ulykker. Derfor mener også flertallet sammen med Høyre at måloppnåelsen for etappemålene i Nasjonal transportplan bør baseres på presise og kvantifiserbare indikatorer. Målstruktur og indikatorer bør være objektive og upolitiske virkemidler. Det bør angis et ambisjonsnivå for hver enkelt indikator i Nasjonal transportplan. Så tror vi at en fastsettelse av ambisjonsnivået bør vurderes i sammenheng med rammene for marginalvurderinger.

Det ville også være hensiktsmessig om tilstanden for norske veger ble vurdert oftere enn hvert fjerde år. Dette bør man gjøre gjennom en rapportering om måloppnåelse i henhold til de fastsatte indikatorene.

Flertallet i komiteen står bak innstillingen, hvor det heter at det bør utarbeides «enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsettinger knyttet til norsk samferdselspolitikk». Det fremmes det forslag om.

Høyre har også gått inn for at det bør etableres «et uavhengig offentlig veitilsyn, med tilsynsmyndighet overfor både vei, biler og trafikanter». Dette er et viktig punkt i vår alternative transportplan.

Fremskrittspartiet har et forslag om å samle alle tilsynsmyndighetene innen transportsektoren i ett tilsyn. Vi mener at det er for dårlig utredet, så det ønsker ikke vi å slutte oss til. Vi tror på de uavhengige tilsynsinstituttene, men vi mangler et for vei, kjøretøy og trafikanter.

Jeg vil få lov til å ta opp forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

**Presidenten:** Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Arne Sortevisk (FrP) [18:50:40]:** Jeg skal ta en kortversjon.

Jeg fremmer Fremskrittspartiets to forslag og omtaler dem. De har fylldige merknader, og det er ingen grunn til å gjenta dem. Men forslagene er ganske tydelige på hva Fremskrittspartiet vil ha.

Forslag 2:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for hhv. stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet ihht. fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.»

Forslag 3:

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

**Janne Sjelmo Nordås (Sp) [18:52:05]:** I Nasjonal transportplan 2010–2019 ligger det til grunn en målstruktur, som også representantene beskriver i sitt Dokument 8:86 S for 2009–2010. Formålet med målstrukturen er å få bedre fram hva som oppnås med politikken, og få et bedre grunnlag for avveininger mellom politiske mål. De transportpolitiske målene skal være førende for etatens arbeid med handlingsprogrammene og oppfølgingen av Nasjonal transportplan i de årlige budsjettene.

Denne målstrukturen er ikke komplett i den forstand at den uttrykker alle politiske mål knyttet til transportsektoren. Regjeringspartiene mener det er riktig å begrense antall mål til politisk fokuserte områder på et litt overordnet nivå. Det vil være en rekke områder som ikke er omtalt i målstrukturen, som likevel er viktige for å sikre at politiske mål og prioriteringer nås.

Regjeringspartiene er enig i målstrukturen som inneholder fire hovedmål knyttet til områdene framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Under hvert hovedmål er det formulert etappemål som konkretiserer disse, og viser hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden.

Det vil være naturlig, mener jeg, at konkrete avveininger mellom de ulike målene skjer som en del av arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan. Det vises i denne sammenhengen til St.meld. nr. 16 for 2008–2009, under kap. 5 Mål og hovedprioriteringer, der det heter at «Regjeringen vil i planperioden særlig prioritere å øke trafikksikkerheten, forbedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene.» Det har altså vært de områdene man har fokusert på i inneværende plan.

I den forbindelse er det utviklet indikatorer som skal måle hvor langt en kommer i oppfølgingen av etappemålene. For å illustrere hva som forventes oppnådd med den foreslåtte satsingen, er det for hver enkelt indikator gjort beregninger som viser forventede resultat i planperioden, bl.a. avkortinger i reisetiden og en del andre prosjekt som viser hvordan det utvikler seg i forhold til regional tilhørighet og reisetidsgevinster.

Nå skal Nasjonal transportplan rulleres. Det er sendt ut brev om det arbeidet. Transportetatene og Avinor skal i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 ta utgangspunkt i målstrukturen i inneværende transportplan, og de blir også oppfordret til å melde tilbake behov for endringer i målstrukturen. På den bakgrunn vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet fastsette den endelige målstrukturen i arbeidet med planforslaget.

Jeg har stor tro på at den framgangsmåten som her er skissert, er den rette med tanke på det arbeidet som skal gjøres. Det betyr ikke at regjeringspartiene ikke ser at det kan være behov for å diskutere andre typer mål, men vi tror det er klokt å gjøre det som et ledd i rulleringen av Nasjonal transportplan.

For spørsmålet om en eventuell etablering av et sektorovergrepende transporttilsyn vil jeg vise til at regjeringen vil orientere om videre prosess i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2011.

På den bakgrunn mener regjeringspartiene at det er rett å avvise forslagene fra forslagsstillerne, og anbefaler derfor at Dokument 8:86 S ikke bifalles.

**Knut Arild Hareide (KrF) [18:56:09]** (leiar i komiteen): Kristeleg Folkeparti sluttar seg til vedtaket om at me må få utarbeidd enkle, kvantifiserbare og tidfesta målsetjingar knytte til norsk samferdselspolitikk.

Eg synest saksordføraren på ein veldig god måte gjorde greie for saka, og eg skal ikkje gå meir inn på dei tekniske delane der. Men eg må jo seie at då eg såg TV2-nyheite- ne 10. mai 2010, lurte eg på om Per Olaf Lundteigen òg hadde lyst til å vere med og støtte dette forslaget. For vi kan altså lese at «SP-topp mener veistandarden er en stor skam», og at «Senterpartiets Per Olaf Lundteigen er kritisk til den rødgrønne regjeringens samferdselsatsing».

«Det er for lite penger til å vedlikeholde og opprusse veiene i Norge. Det er en stor skam og det er noe

den rødgrønne regjeringen må se å få gjort noe med, sier Lundteigen.»

Og:

«På tur i Flesberg kommune i Buskerud slår bilen til Per Olaf Lundteigen ned på grusdekket, og lokalpolitiker Oddvar Garås (Sp) advarer mot å kjøre for fort på de dårlige veiene. – Du må kjøre i 15–20 km i timen for å komme velberget fram, sier Garås.»

Eg er einig i beskrivinga til Lundteigen og Garås og meiner derfor at det å få kvalitative standardar er viktig.

Eg har òg lyst til å gi ein kort kommentar til det som går på tilsyn, som òg saksordføraren var inne på. I lufta har vi eit luftfartsverk, men vi har òg eit luftfartstilsyn. Når det gjeld toga våre, har vi eit jernbaneverk som jobbar og står på, men vi har òg eit jernbanetilsyn. På ulykkesutsette vegar finst det derimot ikkje noko uavhengig tilsyn. Her er det kommunar, fylket og Statens vegvesen som har ansvaret, og vegeigar, Statens vegvesen, er kontrollmyndighet. Slik burde det ikkje vere.

Utvalet som fekk i oppgåve å sjå på dette, har med stort fleirtal sagt at me treng eit uavhengig tilsyn. I denne saka er det i svaret frå statsråden kome fram at ein vil orientere om prosessen i statsbudsjettet for 2011. Det synest eg er bra. Men det er ei sak det er viktig å ha trykk på. Det var altså i februar 2009 dette utvalet konkluderte så tydeleg. Dette gjeld sikkerheit, og derfor meiner eg dette er ei sak regjeringa absolutt bør prioritere.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [18:59:21]:** Lat meg knyta nokre kommentarar til debatten så langt.

For det fyrste er det vel kjent at denne regjeringa har ein ambisjos nasjonal transportplan, som vi er fem månader inne i no, og som i ein tiårsperiode skal innebera 100 mrd. kr til veg, bane, hamner og farleier. Det er òg slik at vi har auka løyvingane til vedlikehald frå 6 til 9 mrd. kr, og vi har auka nivået på løyvingane til samferdsel med 9 mrd. kr.

Eg skal ikkje bruka mykje tid på tal, men det er viktig å minna om at det er eit engasjement både for å styrkja vedlikehaldet på det eksisterande vegnettet vårt og for å sikra meir ny veg. Det er òg slik at det er rapportar som vi no ser på på kva måte vi kan følgja opp, f.eks. den frå Dovre Group, som gjev råd om korleis vi kan få endå meir vedlikehald for pengane. Eg tykkjer det høyrer med her.

Så har eg i brevet mitt svart på målstrukturen, dei hovudmåla som Nasjonal transportplan er bygd på. Eg viser til representanten Janne Sjelmo Nordås, som gjekk grundigare igjennom kva som ligg til grunn i dag. No i rullinga av Nasjonal transportplan har vi bede etatane sjå på målstrukturen, om det er behov for å justera, eventuelt utvikla, nye etappemål og indikatorar.

Det er i dag i Nasjonal transportplan 38 forskjellige indikatorar for å sjå på kor langt vi kjem i oppfølginga av målet. Eg trur det er noko anna fleirtalet i komiteen vil det skal styrast etter i planperioden. Eg trur ikkje nokon vil at vi skal styra etter 38 mål. Det er eit lite handterleg og svært komplisert system. Indikatorane er likevel eit hjelpemiddel for å visa om utviklinga går i rett retning, og vi har slike i dag.

I det andre settet vårt av retningslinjer, som vi tek sikte på å senda ut i mars neste år, skal vi fastsetja målstrukturen som etatane og Avinor skal leggja til grunn i sitt arbeid med planforslaget, og vi skal òg sjå på om det er ynskjeleg og fagleg tilrådeleg å utvikla fleire kvantifiserte mål enn det eine som vi i dag har på trafikktryggleik.

Når det gjeld spørsmålet om eit eige vegtilsyn, registrerer eg at budskapet der er teken imot. Det vil bli vurdert nærmare i samband med budsjettet for 2011. Men eg finn grunn til å understreka at det ikkje er slik at det er totalt lovause tilstandar i vegsektoren i dag. Det er ikkje slik at det ikkje er nokon som følgjer med på korleis kvaliteten på vegane er. Tvert imot har vi eit godt utbygt system i Statens vegvesen, der ein har regionkontor og regionale aktørar som følgjer med på vegane, i tillegg til at det er funksjonskontraktar som er inngått, som gjeld vedlikehald og oppfølginga der. Desse kontraktane er noko ulike, men eg har sagt det før i denne salen – og eg finn grunn til å understreka det igjen – at om det skjer ei ulykke, er jo i tillegg til at politi og ambulanse og andre instansar som er på plass, som regel alltid Statens vegvesen tidleg ute og ser på om det er noko med vegen som har medverka til ulykka.

**Presidenten:** Det åpnes for replikkordskifte.

**Arne Sortevis (FrP) [19:04:38]:** Til dette siste med tilsyn: Det er jo slik at når vi har et velfungerende jernbanetilsyn og et velfungerende luftfartstilsyn, er det for å forhindre ulykker. Det er altså for å sjekke at de som har det operative ansvaret, faktisk følger de retningslinjer og de mål, de krav og spesifikasjoner som er stilt. Det fungerer greit innenfor Jernbaneverket og innenfor luftfarten. Hva er fordelene med å ha en annen tilsynsmodell innenfor veisektoren, der vi faktisk har de aller fleste transportulykkene? Hva er fordelene med å ha en annen modell innenfor veisektoren, hvor det er fagetaten selv som driver tilsyn med sin egen virksomhet? Hva er fordelene for trafikantene med den formen for tilsyn, som jeg ikke tror noen av oss ville finne på å innføre når det gjelder luftfart, og når det gjelder jernbaneverksomhet?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:05:37]:** Eg tykkjer faktisk at desse ulike transportårene er veldig forskjellige. Det er det eine.

Det andre er at Statens vegvesen òg har i oppdrag å følgja med når det gjeld førebygging og å forhindra ulykker.

Så har dette utvalet delt seg i eit fleirtal og eit mindretal. Dei stiller f.eks. spørsmål ved om det er rett ressursbruk å oppretta eit eige tilsyn på vegsektoren, sidan ein trass alt her har instansar som varetek i alle fall delar av dette i dag.

Vi har ikkje konkludert. Det er nokon som trur vi har førehandskonkludert, slik er det ikkje. Så eg skal få lov til å koma tilbake til dette i statsbudsjettet for 2011.

**Øyvind Halleraker (H) [19:06:53]:** Jeg vil også spørre om tilsynet, for det er jo slik at f.eks. Jernbanetil-



synet også har tilsynsmyndighet overfor all skinnegående transport, ikke bare Jernbaneverkets virksomhet, men også bybane og T-bane osv. Luftfartstilsynet har f.eks. også godkjenningsordninger for skoler, opplæring og mønsterplaner for flyvere.

Men det statsråden tilsynelatende ikke skjønner – jeg tror hun skjønner det, men hun omgår det litt – er at på vei er det bukken-og-havresekken-prinsippet som praktiseres. Det tror jeg vi kan være ganske åpne på. Vegvesenet har jo til og med selv en ganske streng tilsynsmyndighet med biler og trafikanter, men altså på veien, som de selv har ansvaret for, har en ikke det.

Nå har fylkeskommunene fått 18 000 km mer vei å ha ansvar for. Syns statsråden det er grunn god nok til at vi har et uavhengig tilsyn?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:07:59]:** Eg forstår at fleirtalet i komiteen, om enn ikkje i salen, ynskjer ein førehandskonklusjon. Det har eg ikkje tenkt å gje.

Men eg kunne godt ha tenkt meg å stilla eit motspørsmål, for kva er det no som er dei viktigaste utfordringane på veg? Er det tilsyn, eller er det å sikra eit betre vedlikehald, å sikra større trafikktryggleik og å bruka meir midlar her på å sikra nye vegar og etter vegnormalar som er nedfelte? Eg er ikkje så sikker på kva representanten Halleraker heller her ville prioritera fyrst. Når det kjem til stykket, er det nok her snakk om fleire element for å få til både betre trafikktryggleik og betre vegar.

**Knut Arild Hareide (KrF) [19:09:06]:** Eg er glad for det svaret statsråden gir, at ein ikkje har førehandskonkludert når det gjeld tilsyn. Eg vil be regjeringa bruke god tid på å konkludere klokt – ein snakkar då om uavhengigheit.

Men mitt spørsmål gjeld finanspolitisk talsmann i Senterpartiet, som absolutt bør vere kjend med løyvingane på vegsida, men som likevel då konkluderer med at «veistandarden er en stor skam». Eg skal ikkje ta heile sitatet på nytt, men eg har lyst til å seie at det er for lite pengar til vedlikehald og til å rusta opp vegane i Noreg. Det er faktisk presensform Lundteigen bruker her. Det er ein stor skam, og det er noko den raud-grøne regjeringa må sjå å få gjort noko med.

Er statsråden einig i Lundteigen sin karakteristikktikk?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:10:13]:** Per Olaf Lundteigen har prisverdig peikt på eksempel på ein vegstandard som eg gjerne skulle ynskt meg ikkje fanst i dagens Noreg. Det er samtidig slik at både Hareide og eg er klar over at her er det eit etterslep på vedlikehald som det er viktig å få gjort noko med. Det er òg difor Regjeringa år for år har auka løyvingane til vedlikehald.

Om Lundteigen brukte uttrykket «skam» om dagens vegar, er eg litt usikker på kva uttrykk som ville vore sterkt nok om tilstanden få år tilbake. Eg håpar at vi både skal klara å ta igjen etterslepet og forbedra standarden, slik at korkje Lundteigen eller nokon andre skal bruka uttrykket «skam» framover. Men det vil enno ta noko tid.

**Bård Hoksrud (FrP) [19:11:41]:** Jeg registrerer at statsråden svarer svært unnvikende når det gjelder Per Olaf Lundteigenes karakteristikktikk av det norske veinettet som skammelig. Vi skjønner jo at det kanskje er behov for å ro litt.

Men når det gjelder veitilsyn, har jeg lyst til å utfordre statsråden, for hun sier at Statens vegvesen allerede har ressursene. Ja, da kan det i hvert fall ikke være noe stort problem å opprette et tilsyn, for da er jo store deler av kostnadene ved å opprette et tilsyn allerede betalt. Statsråden må vel være enig i at det er ikke kostnadene som er årsaken til uviljen her, det er andre ting som gjør at man er uvillig til dette.

Så har jeg lyst til å utfordre statsråden på en annen ting som også er viktig i denne sammenheng. Jeg har møtt utrykningspersonell som er veldig bekymret over en del av de såkalte trafikksikkerhetstiltakene, fordi de har helt andre konsekvenser for dem som skal prøve å redde liv og mennesker og få transportert pasienter til sykehus, og ikke minst når de også skal prøve å komme seg ut til et ulykkessted. På bakgrunn av en del av de tiltakene, vil statsråden ta initiativ overfor helseministeren for å gjøre noe med de problemene der også?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:12:47]:** Representanten Hoksrud peiker på ei viktig sak. I nokre tilfelle, på nokre vegar, har ein opna for snupunkt og forbikjøringspunkt, for å ha ei slik moglegheit.

Så er det jo slik at det er på den eine sida eit engasjement for å sikra fleire kilometer med midtdelalar. Eg har òg stått her og blitt stilt til ansvar for at det er for få kilometer. Og vi legg stadig inn nokre fleire. Så trur eg at det på den enkelte vegen vil måtta vera avvegingar av kva tiltak som skal setjast i verk – om det skal vera midtdelalar, om det skal vera rumlefeldt eller gjerast på annan måte.

Det som heldigvis er tilfellet, er at det er veldig få ulykker med utrykkingskøyretøy, trass i at dei til tider har problem med å koma fram.

**Arne Sortevisk (FrP) [19:13:59]:** Jeg vil til slutt tilbake til første del av representantforslaget, altså det som muner ut i forslag nr. 2, om å få minstestandard på stamvei og fylkesvei.

Jeg er jo glad for å registrere at Samferdselsdepartementet – og det må jo også bety statsråden – iallfall delvis er enig med oss. På onsdag skal vi behandle kommuneproposisjonen for 2011. Der er det signal fra Samferdselsdepartementet om at det i forbindelse med føringer for fylkesvei arbeides med en samlet vurdering av behovet for nasjonale føringer for minstestandard etter veglov og vegtrafikklov. Altså: Det ser ut som om det er klare signaler om at man vil sette krav til fylkesveinettet etter at fylkene har fått denne milde gaven fra staten. Hva er motforestillingene mot å ha minstestandard, slik Fremskrittspartiet gjerne vil ha, også på stamveinettet i Norge?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:15:06]:** Det er jo slik i dag at det er visse krav som stamvegane blir bygde etter, og dei krava blir vurderte til kvar tid.

Når det gjeld fylkesvegane, er det særleg eitt dilemma som har dukka opp no, og som det ville vera ein fordel for både fylkeskommunane, trafikantane, Stortinget og regjeringa å få avklart nærmare. Det er dei svære utfordringane som er knytte til bruer og tunnelar. Så dette er nok spørsmål som vi kjem tilbake til, både i budsjettsamheng og i rullinga av Nasjonal transportplan.

**Presidenten:** Replikordskiftet er over.

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

**Bård Hoksrud (FrP) [19:16:18]:** Jeg registrerer at statsråden ikke ville svare på i hvert fall to av de konkrete spørsmålene når det gjaldt ressursbruken. Når vi vet at Statens vegvesen har – noe som statsråden har vært veldig tydelig på å få fram – en egen ressursgruppe som både skal følge med og følge opp der det har vært ulykker, og har andre typer oppgaver som ville være helt naturlig for et tilsyn, betyr det at kostnadene sannsynligvis langt fra vil være så høye som jeg vet statsråden svarte på et spørsmål i en spørretime – det var vel sist onsdag eller onsdagen før det igjen. Så det er jo fullt mulig å ta en del av disse grepene og få et skikkelig tilsyn.

Hele poenget med tilsynet er jo at man ønsker å ha det på samme måte som man f.eks. har det på luftfartssiden. Hvis det skjer en ulykke med en flytype, kan Luftfartstilsynet i ytterste konsekvens sette flyene på bakken og sørge for at de ikke får fly før de har funnet ut hva som har skjedd, hvorfor det har skjedd, og hva man skal gjøre for å rydde opp i det. Hvis det er sånn at det er dårlig asfalt på flyplastripa, kan det bety at man stenger flyplassen til man har fått ryddet opp i problemene.

Men på veisiden er det helt andre forhold som gjelder. Der lager man en rapport, og så blir den sendt inn, og så skjer det ikke noe mer. Det er noe av det som i hvert fall vi i Fremskrittspartiet er veldig opptatt av. Vi ønsker at når man ser ting, når man oppdager ting, skal det faktisk få en konsekvens. Det skal skje noe. Vi vil ha action og sørge for å rydde opp i de problemene, på samme måte som man gjør innenfor de andre transportområdene.

Så registrerer jeg som sagt at når det gjelder Per Olaf Lundteigen, var statsråden svært uvillig til å svare konkret hva hun mente om hans uttalelser. Men dette er ikke noe bare Per Olaf Lundteigen mener. Dette er definitivt noe som veldig mange andre politikere, også fra Senterpartiet og regjeringspartiene, er like opptatt av når man ser hvordan tilstanden er på veinettet vårt. Det er nettopp derfor man må ha noen konkrete mål, så det er mulig å følge opp at ting blir utbedret.

Statsråden valgte ikke å svare, men jeg ser det dilemmaet som statsråden tar opp når det gjelder midtdelere, og en del av den problematikken der – definitivt. Men jeg opplever veldig ofte tilbakemeldinger fra utrykningspersonell, om at de veldig sjelden hører noe fra Statens vegvesen når det gjelder å få innspill til hvordan man kan gjøre ting på en bedre måte, som også gjør hverdagen for de menneskene som prøver å redde menneskeliv hver eneste dag, bedre, ved å sørge for at de unngår en del av de pro-

blemene de har i hverdagen sin når de skal transportere pasienter til sykehus, som å kjøre over fartsdumper som ikke er merket, eller å komme forbi andre biler.

Derfor har jeg fortsatt lyst til å utfordre statsråden på om hun vil sørge for at Statens vegvesen tar kontakt med helsemyndighetene nettopp for å få vurdert en del av den problematikken når man kommer med nye tiltak for trafikksikkerhet og andre veiltak.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:19:38]:** Lat meg for det fyrste berre presisera at når det gjeld tilsyn, er det fleirtalet i NOU-en, altså i den offentlege utgreiinga om tilsyn, som har sagt at dersom det skal opprettast eit uavhengig vegtilsyn, kan det reknast til 50–100 personar og kanskje opptil 100 mill kr. Difor vil det vera ei avveging korleis ein skal bruka midlane. Det vil vera ein del av den avveginga som skal gjerast i budsjettet for 2011.

Lat meg seia litt meir om trafikktryggleik og utrykkingskøyretøy, fordi møteulykker er verkeleg eit stort problem, og tiltak er nødvendig. Erfaringar frå både Sverige og Noreg viser at midtrekkverk gjev god trafikktryggleikgevinst. Eg har fått opplyst frå Statens vegvesen at dei kjenner ikkje til at det har vore ulykker med utrykkingskøyretøy på dei strekningane som er sikra med midtdelar.

Før nye anlegg blir monterte, tek Vegvesenet kontakt med utrykkingsetatane. Dei er òg i dialog med Helsetilsynet og ambulansepersonell om saka. Ifølgje dei nye vegnormalane skal ein tofelts veg med midtrekkverk vera 12,5 meter brei. Då er det mogleg for eit utrykkingskjøretøy å koma forbi andre køyretøy. Der det kan byggjast smalare køyrefelt, skal det lagast lommer der andre køyretøy kan køyra ut for å la utrykkingskøyretøy passera.

Så er det mogleg å tenkja seg tilfelle der utrykkingskøyretøy står fast. I enkelttilfelle har ein då rydda plass for dei til å snu eller koma forbi.

Eg kan gjerne ta ein runde med helseministeren, men slik eg skjønner praksisen i Statens vegvesen, er det kontakt i forkant av nye anlegg. Eg kan for all del sjekka ut om det er noko meir her som skulle ha vore gjort, men eg trur nok at praksisen er noko betre enn representanten Hoksrud her framstiller han.

**Øyvind Halleraker (H) [19:22:43]:** Det var et tall og en logisk sammenheng som statsråden dro opp, som jeg reagerte litt på. Det går på kostnaden med å etablere tilsynet. Hvis det er slik at vi i dag har et tilnærmet like godt tilsyn som vi ville fått med et eget fristilt tilsyn, er det vel ikke helt riktig å balansere det regnskapet så enkelt, for da brukes det vel ganske betydelig med ressurser på den tilsynsvirksomheten i dag også, som kan overføres. Ganske særlig gjelder vel det kjøretøy- og trafikantsiden, vil jeg tro.

Jeg ble litt forvirret av det tallet. Vi kan sikkert ta det etterpå, men jeg synes kanskje det iallfall burde rettes et spørsmål herfra siden det tallet ble presentert. Det er første gang jeg har hørt det.

**Bård Hoksrud (FrP) [19:23:51]:** Statsråden kommer på talerstolen her og sier at det alltid blir klarert ut i for-

hold til redningsetaten og nødetatene, men jeg kjenner til tre helt konkrete tilfeller hvor dette ikke har skjedd. Vi har sett det på Sørlandet. Vi har sett det i Telemark. Vi har sett det i Vestfold. De som driver utrykning og er ute på veien for å prøve å redde menneskeliv, opplever ikke det statsråden nå sa fra talerstolen. Så jeg håper virkelig at statsråden går tilbake igjen på det. For det kan ikke være slik.

I Telemark ble det tatt kontakt etter at tiltakene var gjennomført. Det samme skjedde på Sørlandet, men der fikk jo også helsepersonellet munncurv. De fikk ikke lov til å fortelle om hvordan hverdagen deres var på veien. Det faktiske forhold er at etter at tiltakene var iverksatt, etter at problemene oppsto, tok Statens vegvesen kontakt. Det synes jeg ikke er bra nok. Det er den utfordringen jeg ønsker å sende til statsråden, når vi nå får opplysninger fra flere deler av landet om at man opplever at Statens vegvesen ikke tar en dialog med etater som også har en viktig jobb å gjøre på veien, før man iverksetter tiltakene. Jeg vet også at statsråden bl.a. har fått flere brev fra den ene av disse, som gjelder problematikken på veien i forbindelse med trafiksikkerhetstiltak, som man altså opplever ikke har fungert etter intensjonen. I etterkant har man fått en dialog, men den dialogen burde vært der før, slik at man kanskje kunne sørget for å gjøre det best mulig før man iverksatte tiltakene, slik at man slapp å kaste bort mangfoldige millioner kroner, som kunne vært brukt på andre ting, i stedet for at man må gå tilbake på de tiltakene som er iverksatt, fordi de ikke fungerer.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 10. (Votering, se side 3963)

Sak nr. 11 [19:25:46]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy (Innst. 277 S (2009–2010), jf. Dokument 8:94 S (2009–2010))*

**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 med svar etter innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Ingebjørg Godskesen (FrP) [19:27:09]** (ordfører for saken): Med dagens flertallsregjering opplever vi at de sakene som den rød-grønne regjeringen legger fram, stort

sett blir vedtatt uten endringer i Stortinget. Av og til dukker det imidlertid opp saker der Stortinget, og til og med opposisjonen, har fått regjeringen til å endre kurs. Dette er, slik jeg opplever det, en slik sak. En samstemt komité er nemlig enig om at det er viktig å ha et regelverk som gjør det mulig å ha bil og motorsykel som hobby i Norge. Dette har regjeringen delvis tatt konsekvensene av ved at den nå skal utrede noe som man tidligere var imot. Utredning og nedsettelse av komiteer er noe vi har hørt mye om i dag.

Det er ingen tvil om at streng norsk praksis og regelverk knyttet til godkjenning og registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy skaper problemer for mange bilentusiaster i Norge, fordi det er svært vanskelig å få skilte på slike biler, selv om man objektivt sett oppfyller alle krav. På et skriftlig spørsmål om godkjenning av amatørbygde kjøretøy svarte samferdselsministeren vinteren 2010:

«Med tanke på at en egen ordning for godkjenning av amatørbygde biler vil rette seg mot et svært begrenset antall brukere, vil jeg per i dag ikke prioritere en nærmere utredning av dette».

Samferdselsministeren og regjeringen ønsket altså ingen godkjenningsordning.

Etter at statsråden hadde kommet med dette svaret, fremmet forslagsstillerne 17. mars 2010 representantforslaget om å få på plass en godkjenningsordning. Det førte til at regjeringen og samferdselsministeren snudde 180 grader, og sendte 16. april ut en pressemelding med tittelen «Godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy»; spørsmålet skulle utredes nærmere i samarbeid med bl.a. Norsk Motorcykel Union og AMCAR Norge. Dette er en prisverdig helomvending.

Forskjellen mellom posisjonspartiene og opposisjonspartiene i denne saken er at Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har konkludert med at Norge bør få en godkjenningsordning for amatørbygde kjøretøy, og vi har derfor et felles forslag til vedtak i innstillingen om å få framlagt et utkast til slik ordning i forbindelse med statsbudsjettet for 2011. Det skal nemlig være mulig å ha bil og motorsykel som hobby i dette landet.

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil derimot bare utrede problemstillingen. Dessverre ville ikke de rød-grønne være med på en merknad om samarbeid med Norsk Motorcykel Union og AMCAR Norge om saken, til tross for at statsråd Kleppa ønsket det i brev til komiteen. Men jeg vil ikke spekulere i om dette er en reell politisk uenighet mellom samferdselsministeren og de rød-grønne partiene på Stortinget.

Fremskrittspartiet mener at det er på høy tid at Norge får en godkjenningsordning. Sverige har siden 1983 hatt en slik ordning for amatørbygde og ombygde kjøretøy. Storbritannia har også spesielle regler for biler som det produseres under 100 av i året. Det gjør det lettere for folk med denne typen hobby, og regelverket gjør at disse bilene ikke blir mindre sikre enn rene fabrikkproduserte biler.

Jeg vil herved anbefale komiteens innstilling, som altså er en flertallsinnstilling, og som Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti står bak.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [19:30:41]:** Eg tek opp mindretalets forslag.

Viss eg skal vera ærleg, med utgangspunkt i det saksordføraren no sa, noko som er positivt i saka, trur eg dette kanskje er ei av dei sakene Stortinget kan spare tid på ved at statsråden kan kutta ut sitt innlegg. Det er i alle fall eit råd ho får frå meg. Ho treng ikkje komma opp og snakka om denne saka, for no er saka på ein måte løyst inntil vidare. Det som eg trur Stortinget forventar no, er at arbeidsgruppa som blir nedsett, ikkje brukar år og dag, men at ein får ei rask tilbakemelding i denne saka.

Her på Stortinget har alle partia i valkampar og slikt, i alle fall når ein har møtt motorsyklistar, vore eintydige på at ein skal ha eit regelverk for dette, og at det skal vera mogleg å drive med den innovative tingen det er å byggja motorsyklar.

Sjølv har eg mange gonger vore på slike arrangement – eg har vore med på å opna slike arrangement – med dei entusiastane som bl.a. utviklar nye, amatørbygde MC-modellar. For dei som ikkje veit kva dette er, og er litt gamle, kan eg berre nemna filmen «Easy Rider», der dette dukka opp for fullt. Det var vel derfrå smitten breidde seg for å gjera meir av dette.

Me raud-grøne på Stortinget har etterlyst dette i mange år frå vår eiga regjering. Me har ikkje fått noko svar, sannsynlegvis fordi byråkratiet ikkje har vilja dette, og så har saka vore for lita til at statsrådar og sånt har slått i bordet og sagt at no må me få til dette, men eg konstaterer at etter at statsråd Meltveit Kleppa kom inn i kontora og blei ferdig med togkaoset, som jo sikkert tok litt tid, blei denne saka løyst ved at me no får ei arbeidsgruppe, som eg trur fører til at me får ei ordning i Noreg etter svensk eller britisk modell.

I denne saka, som i saka om wirekkverkforbodet, som blei vedteken under den førre regjeringa, har me samarbeidd tett med Norsk Motorcykel Union, som samarbeider konstruktivt om alle saker knytte opp mot både trafikksikring, amatørbygde sykklar og andre viktige saker for MC. For meg som no er avgått president i Løvebakken MC-klubb, er det bra at statsråd Meltveit Kleppa no får på plass ei arbeidsgruppe som kan sørgje for at me no får ei godkjenningsordning for amatørbygde sykklar og bilar.

**Presidenten:** Representanten Hallgeir H. Langeland har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Dagrun Eriksen (KrF) [19:33:50]:** Jeg så at statsråden da hun så jeg skulle ta ordet, var redd for at jeg skulle klare å snike sovevogner til Sørlandet inn i denne saken, men det har jeg ikke tenkt å gjøre. Jeg skal konsentrere meg om den saken som vi snakker om nå.

I 2007 kom det på plass et nytt regelverk som skapte entusiasme i motorsykkelmiljøet. Vegdirektoratet, Norsk Motorcykel Union og Norsk forening for spesielle ombygde kjøretøy ble enige om å lage enklere regler for ombygde kjøretøy. Seieren er vår, sto det på nettsiden den gang, og man var glad for å bli sett og hørt.

MC-miljøet blir i det offentlige ofte ensidig framstilt som et negativt miljø. Jeg vet ikke om presidenten har hatt

æren av å være til stede på et treff hvor de ombygde sykklene står utstilt; her snakker vi om kunstverk. Vi snakker om utrolig mye glød, energi, kunnskap og utrolig mange timer med bygging. Problemet er at godkjenningskravet gjør at det for mange nesten blir umulig å få disse godkjent, så syklene blir kjørt på hengere til disse treffene, stilt ut, og deretter kjørt på hengere tilbake igjen. Det er litt synd, når man har brukt så mange timer og så mye energi på å bygge disse syklene. Da burde man få til en ordning som gjør at dette blir bra. Derfor er jeg glad for at statsråden og regjeringen nå har gått inn for å sette ned et utvalg som skal se på og få til løsninger for dem som driver med sykler og biler.

Vi trenger et godkjenningsregime med et dokumentasjonskrav som det er mulig å oppfylle, og som gjør at dette ikke blir en veldig dyr affære, slik som det er i dag for veldig mange. Derfor er jeg glad for at vi nå kan ta det første skrittet på veien til å glede disse entusiastene enda mer, og kanskje får vi enda en jubelscene med langhårete motorsyklister som sier at seieren er vår, når vi får på plass dette regelverket.

**Presidenten:** Presidenten har ikke hatt den æren, men betviler ikke entusiasmen – ikke minst ut fra entusiasmen til representanten Eriksen.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 11.

(Votering, se side 3964)

#### Sak nr. 12 [19:36:26]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om fullfinansiering av Trondheims pakken (Innst. 278 S (2009–2010), jf. Dokument 8:108 S (2009–2010))*

**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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte tale-tid.

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.

Første taler er sakens ordfører, Arne Sortevik. Presidenten kan ikke se at saksordføreren er til stede, og vi går videre til neste taler, Susanne Bratli.

(Saksordføreren kommer inn i salen.)

Da vil presidenten gi ordet til saksordføreren. Det gjelder ikke bare statsråder at man skal være til stede når sakene begynner.

**Arne Sortevik (FrP) [19:38:13]** (ordfører for saken): Jeg beklager det! Det gikk litt fort i svingene nå, men det kan vi sikkert ta inn igjen ved å ta en kortversjon.

Det er blitt et stykke ut på kvelden, og vi tar også en kortversjon i denne saken, som er et representantforslag fra flere stortingsrepresentanter fra Fremskrittspartiet, bl.a. undertegnede, om fullfinansiering av Trondheimpakken. Forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet foreslår statlig finansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim. Representantene fra de øvrige partiene, det vil si regjeringspartiene samt Høyre og Kristelig Folkeparti, går alle inn for at forslaget ikke bifalles. Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken.

Så kommer kortversjonen av begrunnelsen for det: Denne saken og denne pakken og denne bomringen viser igjen hvor ulikt og urimelig bompenggekostnader rammer dem som må betale. Også i Trondheim er det slik at gjennomgangstrafikk rammes, og man må betale fullt ut for virkning og tiltak som man mener man får til dels ingen nytte og glede av, og også beskjeden nytte og glede av. Og også i denne bompakken og denne bomringen er det slik at noen faktisk er «innringet og omringet» av bompenger, og må betale for å gjøre sine høyst nødvendige gjøremål – faktisk for å komme til og fra stedet hvor de bor – selv med en svært liten transportavstand. Og det har jo allerede vist seg – har vi forstått av media – at noen får unntak når det rammer som mest urimelig, men mange kan si at det rammer urimelig. Det har vært tverrpolitiske innspill fra ulike formannskap i nabokommunene til Trondheim, og det er i fellespolitiske og tverrpolitiske uttalelser pekt på nettopp dette.

Det er hovedgrunnen til at Fremskrittspartiet foreslår at vi skal ha en statlig finansiering av pakken, og spesielt av veitiltakene i pakken. Det er vårt forslag – herved opptatt, og herved gjennomført som kortversjon.

**Presidenten:** Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Susanne Bratli (A) [19:41:08]:** Jeg setter stor pris at vi kan ta kortversjonene i dag. Det har jeg også tenkt å gjøre. Jeg har nemlig fødselsdag i dag og setter pris på å feire den her i salen sammen med dere, men jeg setter også stor pris på å kunne komme meg ut fra salen og feire fødselsdagen min på en annen måte, mens det fremdeles er på denne siden av midnatt.

Det var det ene ønsket. Men jeg har ett ønske til i forbindelse med at jeg har fødselsdag, og det er rettet kanskje spesielt mot Fremskrittspartiet. Det handler om at en eller annen gang må man innse at det å drive omkamper på saker som er behandlet i Stortinget for ikke mer enn ett år siden, er det ikke noen særlig god grobunn for, og det bør man helst ikke gjøre. 11. juni 2009 ble innstillingen fra komiteen underskrevet, den som ble behandlet i Stortinget før sommerferien i fjor. Så kommer da Fremskrittspartiet tilbake nå og vil ha en omkamp om finansieringen, for det er finansieringen man snakker om i denne sammenhengen. Og da har man samme innfallsvinkel som Fremskrittspartiet har i alle saker når det gjelder bomveifinan-

siering: det er man imot. Og det må man jo få lov til å være. Men da må man innse at man taper saken, og så får man la det være med det.

Vi snakker altså om, samlet sett, mellom 25 og 30 mrd. kr med bompenger som må innløses hvis Fremskrittspartiet får gjennomslag for sin politikk. Det skal man altså gjøre i tillegg til de påplussingene som Fremskrittspartiet selv – i sin egen nasjonale transportplan – påstår at man skal gjøre. Dette er en politikk som gang på gang har vist seg ikke å henge på greip. Det er en politikk som til syvende og sist vil føre til økt inflasjon, som vil føre til økt kronkurs og som vil føre til økt arbeidsledighet, og det er ingen i dette landet tjent med.

Så jeg håper Fremskrittspartiet har merket seg mitt fødselsdagsønske: Vær så snill, slutt med omkampene!

**Lars Myraune (H) [19:43:46]:** Transporten ut og inn av Trondheim, særlig fra den sørlige siden, har vært et problem over lengre tid. Det offentlige transporttilbudet har også vært begrenset, og derfor har det vært et stort behov for å rette på dette. Derfor var det bred enighet om å etablere en miljøpakke for transport i Trondheim, og det er ca. et år siden det ble bevilget.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 85 for 2008–2009 våren 2009 var Høyres medlemmer i komiteen sterkt kritiske til saksbehandlingen, ettersom det etter deres mening ble avsatt altfor kort tid. En så stor og komplisert sak hadde hatt krav på vesentlig lengre tid og mulighet til å gå grundig inn i saken. Høyres medlemmer pekte da på at det var altfor mange uavklarte spørsmål som var knyttet til pakken. I ettertid har det også vist seg at det var klare hold i den antakelsen. Det ble også pekt på den manglende sammenhengen mellom innkreving av bompenger og utbygging av veiparsell, og man minnet om hva regjeringen skrev da saken ble fremmet:

«Viss konsekvensane av prioriteringane i formannskapet og fylkesutvalet er at det ikkje er rom for å bygge ut E6 Jaktøyen – Tonstad som ein del av miljøpakka, er det grunn til å stille spørsmål om det er riktig å krevje inn bompengar i bompengesnittet på Klett. Utan ei satsing på utbygging av E6 Jaktøyen – Tonstad som det er lagt opp til i St.meld. nr. 16 (2008–2009)

Nasjonale transportplan 2010–2019, vil det ikkje vere god samanheng mellom betaling og nytte for dei trafikantane som passerer denne bomstasjonen. Det vil derfor vere naturleg å kome tilbake til dei konkrete prioriteringane av riksvegprosjekta i samband med utarbeidinga av handlingsprogrammet for riksvegar i trinn 2 av miljøpakka.»

Høyre sa seg enig i denne vurderingen. Vi ser nå at når beboerne både på Klett og på Være er blitt fritatt for bomavgiften, er nettopp en av grunnene til det at deres nytte av utbyggingen ikke står i forhold til innkrevingen. Høyre har hele tiden sagt i sitt program at E6 sør for Trondheim er en høyt prioritert strekning. Nord for Trondheim er det bygd ut en del med bruk av bompenger for ganske mange år siden, og det fungerer rimelig bra. Høyre har gitt høy prioritering til E6, særlig parsellen Trondheim–Oppdal, og har foreslått at dette burde ha vært finansiert gjennom et

OPS-prosjekt, men nå skjønner vi at begrepet OPS ikke har særlig god gjenklang i denne regjeringen. Høyre mener kortsiktig nå at det ville ha vært fornuftig å komme i gang med utbygging av prosjektet Tonstad–Jaktøyen, som også regjeringen pekte på i framleggelsen av saken, fordi dette ville være avgjørende for å få et godt transporttilbud ut og inn av Trondheim fra sør. Høyre mener Trondheim trenger en miljøpakke, men støtter ikke planene som ble lagt fram i St.prp. nr. 85 for 2008–2009, og jeg registrerer nå den urettferdige belastningen trafikantene har blitt påført etter innføringen. Vi kan likevel ikke støtte Fremskrittspartiets forslag, som vi ikke kan se at det er dekning for i budsjettet. Høyre mener derimot det er behov for en vurdering av hele ordningen, og ber om at det blir tatt opp i sin fulle bredde ved behandlingen av trinn 2 i miljøpakke for transport i Trondheim.

**Knut Arild Hareide (KrF) [19:48:02]** (leiar i komiteen): I dag har vi fleire representantforslag frå Framstegspartiet. Kristeleg Folkeparti har innteke ei veldig pragmatisk halding til dei. Dei gode, kloke forslaga går vi inn og støttar, og så går vi mot det vi er ueinig i. Når det gjeld denne saka, er Kristeleg Folkeparti sterkt ueinig i det som Framstegspartiet foreslår. Eg opplever òg, som representanten Bratli sa, at det er ein omkamp, og at det tar bort finansieringa av tiltak som vi alle er heilt einige i. No ble det også kommentert at vi kanskje også skulle ta dei korte variantane. Delar av denne diskusjonen hadde vi òg da vi diskuterte Bergensprogrammet tidlegare i dag. Men viss vi tar bort bompengeløysinga, tar vi òg bort finansieringa av ordningane. Da må vi anten auke skattane, eller kutte i andre kostnader.

Det ble òg sagt frå Arne Sortevik i debatten rundt Bergensprogrammet, at det òg finst løysingar som føretaksmodellar og låneopptak. Men skal dei modellane fungere, er vi òg avhengige av å få inn inntekt. Kvifor fungerer føretaksmodellen innanfor luftfarten? Jo, fordi vi har brukarbetaling gjennom luftfartsavgifter. Det same vil det vere på dette området.

Kristeleg Folkeparti har vore for Trondheims pakken, dei gode tiltaka som ligg der. Skal det vere realisme i det, må vi òg vere for finansieringa. Derfor går vi mot dette representantforslaget frå Framstegspartiet.

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

**Linda C. Hofstad Helleland (H) [19:50:06]:** I forbindelse med miljøpakken for transport i Trondheim ble det innført en rekke tiltak som var ment å redusere trafikk og forurensing i byen. Tiltakene har så langt ført til at forurensingen av sentrale gater i byen er økt. Det motsatte av det som Stortinget ønsket seg, har skjedd. I tillegg til at miljøpakken i Trondheim har ført til at forurensingen har økt, har også kjøproblemene økt. Så man kan vel ikke si at de rød-grønnes miljøpakke i Trondheim er spesielt vellykket, for å si det forsiktig. Trondheim sentrum trues samtidig av at byen blir langt mindre attraktiv for næringsdrivende. Man tvinger nå all handel i byen ut i kjøpesent-

re utenfor bykjernen, og Høyre er veldig bekymret for de rød-grønnes håndtering av miljøpakken, og hvordan man ønsker at Trondheim by skal utvikles videre.

Senterpartiet har den siste tiden vært ganske tydelig på at de er svært misfornøyde med miljøpakken. Ola Borten Moe har klart slått det fast; for kort tid tilbake, i Adresseavisen den 6. mai, sier han:

«En del av disse bompunktene, på Klett og Være blant annet, må flyttes eller vurderes om de i hele tatt skal stå der.»

Borten Moe sier videre til avisen at «Sp vil kreve betydelige endringer i dagens system for å si ja til en ny konsesjon».

Han sier også at Senterpartiet vil ha flere bommer i byen, og at Senterpartiet vil ha andre takster. Videre ønsker Senterpartiet at den nye veien mellom Heimdal og Klett/Melhus flyttes lenger fram i planen.

Det er ganske forvirrende for oss som bor i regionen, å vite hva Senterpartiet mener når dets parlamentariske nestleder går så klart ut og gir store forhåpninger til innbyggerne i byen og innbyggerne i nærkommunene rundt Trondheim. Det hadde vært fint om også samferdselsministeren kunne klargjøre hva Senterpartiet mener. Skal vi tro på Ola Borten Moe? Eller er det statsrådens orienteringer for Stortinget som ligger fast? Det er i hvert fall veldig forvirrende for oss, og det hadde vært fint med en oppklaring.

**Arne Sortevik (FrP) [19:53:21]:** Jeg skjønner at det ikke gikk med kortversjonen.

Jeg tror jeg skal få lov til å vise til forslaget fra Fremskrittspartiet, hvor det avslutningsvis står:

«Stortinget legger til grunn at igangsatte og planlagte veitiltak innenfor trinn 1 av Miljøpakken forskotteres av staten i 2010, og at ny sak om finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim legges frem høsten 2010.»

Jeg vil si at det er snakk om fritak i forbindelse med urimelig bompengebetaling i denne saken. Det beste fritaket, etter Fremskrittspartiets mening, er jo å fjerne bompengene. Den nest beste løsningen for å få en mer rimelig ordning hvis man skal tviholde på en bompengefinansiert løsning, som flertallet åpenbart ønsker, er i alle fall å få en ny behandling høsten 2010.

Så en liten visitt til Knut Arild Hareide, som igjen kommer inn på foretaksmodell og finansiering. Da er det jo slik at alle vakre ord fra Kristelig Folkeparti om å bruke foretaksmodellen, bare er en annen måte å operere bompengefinansiering på. Det er en klarering og en klargjøring som det er verdt å merke seg. Fremskrittspartiet har en annen modell. Vi kan sortere og håndtere statlige lån via en foretaksmodell gjennom de årlige statsbudsjettene. Da slipper man bompengene. Men vi har åpenbart ulikt syn på det.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [19:55:23]:** Eg tenkte, som Sortevik, at eg ikkje skulle bidra til å forlengja debatten. Dette er, som det allereie er sagt her, ei sak der det er vedteke eit finansieringsopplegg tidlegare. Det er òg

slik at Stortinget kjem til å behandla trinn 1 av miljøpakken i samband med samleproposisjonen som skal drøftast komande tysdag.

Lat meg likevel berre slå fast, med erfaringa som eg no har i departementet, at dersom vi skal nå dei ambisiøse måla som vi har i dagens nasjonale transportplan, ligg det der til grunn ein kombinasjon av statlege midlar og bompengar. Eg registrerer eit stort engasjement rundt om i landet for å få på plass fleire prosjekt gjennom å bidra med bompengar. Miljøpakken for Trondheim er meint å redusera CO<sub>2</sub>-utsleppa med 20 pst. innan 2012. Det ville vorte redusert langt seinare dersom ein her ikkje hadde fått ein kombinasjon med bompengar på plass.

Så har det vore reist spørsmål knytt til nokre konkrete prosjekt, t.d. delstrekninga Sentervegen–Tonstad. Den starta i 2010. Men det som Høgre var inne på her, E6 Jaktøyen–Tonstad, skal vi, som Høgre inviterte til, koma tilbake til i samband med trinn 2 av miljøpakken. Trinn 2 vil vera ei samla framstilling som viser heilskapen i pakken, og med endeleg prioritering av prosjekt og tiltak. Her er ein KVV/KS1 i gang. Regjeringa legg opp til å fremma trinn 2 for Stortinget i løpet av 2011.

Så fekk eg eit konkret spørsmål her om kva Senterpartiet meiner. Senterpartiet står bak det som er lagt fram så langt. Representanten Hofstad Helleland sitt eksempel her er nok eitt av fleire eksempel på at det pågår debattar lokalt om kva som er dei beste løysingane. Det vil det nok òg gjera i samband med miljøpakken trinn 2, og eg ser fram til dei avklaringane som skal gjerast der.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 12. (Votering, se side 3964)

Sak nr. 13 [19:58:33]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om et bedre kollektivtilbud i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster* (Innst. 306 S (2009–2010), jf. Dokument 8:113 S (2009–2010))

**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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Knut Arild Hareide (KrF) [19:59:45]** (leiar i komiteen og ordførar for saka): Komiteen har handsama eit representantforslag om betre kollektivtilbod i byområda.

Forslaget frå representantane Borghild Tenden og Trine Skei Grande handlar i hovudsak om ei opptrapping av løyvingane til belønningsordninga for kollektivtrafikk i tillegg til å utvide ordninga til å gjelde fleire byområde.

Belønningsordninga blei innført for å gi eit incentiv til satsing på kollektivtrafikken i kommunesektoren. Ordninga skal motivere til ei omlegging av areal- og transportpolitikken, slik at ein oppnår at det blir fleire kollektivreisande, syklistar og gåande.

Det er brei semje i komiteen om å satse på kollektivtrafikken i byområda, og eg vil gi ros til representantane frå Venstre for forslaga. Men når det gjeld sjølve belønningsordninga, er det ulike syn i komiteen på korleis ho skal innrettast. Dette handlar i hovudsak om kriteria, premisane for tilskot, og da særleg det som gjeld restriksjonar og trafikkregulerande tiltak. Vidare er det ulikt syn på om ordninga i seg sjølv bør bli utvida, altså til å gjelde fleire byområde.

Regjeringspartia peiker bl.a. på at ordninga er blitt utvida tre gonger etter at ho blei sett i gang i 2004, og ein meiner at ei vidare utviding kan gi ordninga eit preg av å vere ei meir generell øymerkt tilskotsordning for kollektivtransporten. Kristeleg Folkeparti er samd med regjeringsfraksjonen i at ordninga skal vere meir enn ei generell ordning, at ho bl.a. skal føre til ei omlegging av transportmønsteret, bl.a. ved bruk av bilavgrensande tiltak. Kristeleg Folkeparti meiner likevel at ei utviding vil vere positivt for dei byområda som blir innlemma, og at dette vil bidra til å nå måla i klimaforliket. Det vil vere positivt om fleire byområde blir motiverte til ei omlegging av areal- og transportpolitikken.

Forslaget frå representantane Tenden og Skei Grande om ei vesentleg opptrapping av løyvingane til belønningsordninga blir støtta av Høgre og Kristeleg Folkeparti, medan forslaga om ei utviding av ordninga blir støtta av Kristeleg Folkeparti. Eg føreset at partia sjølve gjer greie for standpunkta sine, og eg tek opp forslaga nr. 2 og 3 i innstillinga. Tilrådinga frå komiteen om at forslaga blir lagde ved protokollen, blir fremja av regjeringspartia.

Eg synest dette har vore ei spennande sak å vere ordførar for. Det er veldig konstruktivt for å få til ei betring av kollektivtransporten.

Eg har lyst til å bruke mitt eige fylke, Akershus, som eit eksempel på eit fylke som treng å bli innlemma i belønningsordninga. Det er eit pressfylke som opplever utfordringar. Det er kanskje det fylket som har dei største utfordringane når det gjeld kollektivtransporten generelt, fordi mange av dei som bur der, er heilt avhengige av å bruke kollektivtransport. Alternativet er å stå i ein bilkø som svært få ønskjer å vere ein del av. Derfor synest eg nettopp den delen av forslaget frå Skei Grande og Tenden er særst godt.

Per-Kristian Foss hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Knut Arild Hareide har tatt opp de forslagene han selv refererte til.

**Susanne Bratli (A) [20:03:39]:** Belønningsordningen for kollektivtransport er blitt utvidet tre ganger etter at den ble igangsatt i 2004. Ordningen omfatter i dag de ni største byområdene i landet. Gjennom klimaforliket fra 2008 ble det stilt som en forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen at det iverksettes tiltak eller nylig er blitt iverksatt tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken. Dette innebærer at belønningsordningen ikke skal fungere som et generelt øremerket tilskudd til kollektivtransporten, men stimulere storbyområdene til å føre en aktiv politikk for å begrense bruken av personbil gjennom virkemiddelbruk som går vesentlig lenger enn styrking av kollektivtilbudet. Vi er opptatt av at intensjonene med belønningsordningen skal fastholdes, og mener det vanskelig lar seg kombinere med veldig store utvidelser geografisk.

Det er fylkeskommunene som har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, og gjennom en kraftig styrking av rammetilskuddene til fylkeskommunene de senere årene har fylkeskommunene fått en vesentlig bedre mulighet til å styrke kollektivtransporten sin. Det er i tillegg åpnet for at bompenginntekter i forbindelse med bypaker kan benyttes til drift av kollektivtransport. Vi viser også til den politiske plattformen for den rød-grønne regjeringen, Soria Moria II, der partiene er enige om å doble midlene til belønningsordningen for bedre kollektivtransport i løpet av den kommende fireårsperioden. Midlene skal være reservert byområder som inngår flerårige avtaler med staten om bruk av virkemidler som gir redusert biltrafikk.

Når vi nå f.eks. skal følge opp Klimakur, når vi nå skal fokusere for fullt på å få ned klimagassutslipp, er det sånn at transportsektoren står for en forholdsvis stor del av klimagassutslippene. For å få ned klimagassutslippene må vi også gjøre noe med reisevanene, og da må vi satse på kollektivtransport. Vi må få opp kollektivtransportandelen, vi må få ned andelen med personbiler.

Utfordringen vi har på dette området, handler om at det er et delt ansvar for kollektivtransporten. Noe av kollektivtransporten har staten ansvar for, og noe har fylkeskommunene ansvar for. Det er et delt ansvar også for finansieringen. Staten finansierer noe, fylkeskommunene finansierer noe, og vi har flere ulike belønningsordninger. Vi har ikke bare belønningsordninger i storbyene, vi har også belønningsordninger for kollektivtransport i distriktene.

Dette blir en utfordring for oss. Det blir en kjempestor utfordring hvordan vi skal klare, samlet sett, å styrke kollektivtransporten i landet, som er den politiske målsettingen i hvert fall de fleste av oss er enige om. Det blir også en utfordring for regjeringen. Derfor vil jeg benytte denne anledningen til å be samferdselsministeren om i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 å komme tilbake med en samlet oversikt, en tilbakemelding til oss om hvordan dette fungerer, og hvordan man ser for seg at man skal gå videre for å få opp kollektivandelen og få redusert biltrafikken.

**Bård Hoksrud (FrP) [20:07:11]:** Byenes rolle i Norge blir stadig viktigere, i takt med at en økende andel av verdiskapingen finner sted innen tjenesteytende sektor. En kon-

sekvens av dette er at befolkningen i norske byer øker år for år. Dette skaper køproblemer og andre trafikkutfordringer, særlig i et land der man har hatt en tendens til ikke å investere i infrastruktur i de store byene og i de befolkningsstette områdene i takt med befolkningsutviklingen.

Partiet Venstre er ikke representert i Stortingets transportkomité, men har allikevel valgt å bruke tid og krefter på å legge fram sitt løsningsforslag på området. Det står det respekt av, selv om vi ikke er helt enig i løsningene de har lagt fram.

Det er én ting som skremmer meg litt i innstillingen i saken. Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet understreker nemlig at målet med belønningsordningen ikke er å gi tilskudd til kollektivtransporten, men at målsettingen tvert imot er å oppmuntre byområdene til å begrense biltrafikken. Her er Fremskrittspartiet helt uenig. Økonomisk og befolkningsmessig vekst vil føre til mer transport, og veibasert transport er svært fleksibelt i forhold til alternativene. Målet for belønningsordningen for kollektivtransport burde være at kollektivtransporten skulle bli bedre – og ikke bompenger, veiprising, rushtidsavgift, redusert framkommelighet osv.

Fremskrittspartiet vil i stedet ha positive tiltak, som motiverer folk til frivillig å velge kollektivtransport. Å stikke kjepper i hjulene for bilistene er ingen god løsning. Nettopp fordi Fremskrittspartiet ønsker positive tiltak, kan vi ikke støtte Venstres forslag, som tar utgangspunkt i dagens belønningsordning. Isteden ønsker vi å få på plass nye ordninger som inneholder mer gulrot og mindre pisk.

Fremskrittspartiet gikk i statsbudsjettet for 2010 inn for en storbypakke til Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, med 9 mrd. kr i investeringsmidler, finansiert gjennom en rentekompensasjonsordning. Dette inkluderer investeringer i randkommunene. Venstre tar opp spørsmålet om man skal inkludere ytterligere byer innenfor dagens ordning, men siden Fremskrittspartiet ønsker helt andre ordninger, vil det ikke være naturlig for oss å støtte Venstres forslag.

Noen former for kollektivtransport er mer effektive enn andre. Det er altså ikke likegyldig om man satser på superbuss, gammeldags trikk, magnetbane eller enda mer fantasifulle løsninger. Bussbasert kollektivtransport kan være både mindre kostnadskrevende og mer fleksibelt enn skinnbaserte løsninger. Jeg synes forslaget fra samferdselsbyråden i Oslo, Jøran Kallmyr fra Fremskrittspartiet, om miljøvennlige superbusser på søyler over bakken på E18 fra Oslo til Fornebu og Bærum er svært spennende. Ekspressbussene har også vist at de kan utkonkurrere NSB på en rekke strekninger, både på pris og på kvalitet. Og det kan de gjøre der det er god vei, enten det er en god vanlig vei eller en god motorvei – og faktisk også uten en eneste krone i subsidier.

Flere byer har skinnegående transport som ikke inngår i det nasjonale jernbanenettet til Jernbaneverket, bl.a. den nye Bybanen i Bergen samt T-bane og trikk i Oslo. Her er det behov for koordinering av transportknutepunktene. Fremskrittspartiet fremmer derfor forslag om nettopp å få til en koordinering mellom NSB, Jernbaneverket og kommunene.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i saken.



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

**Hallgeir H. Langeland (SV) [20:10:43]:** Lat meg slutta meg til Susanne Bratlis ønske om at ein får ein skikkeleg oversikt i statsbudsjettet over korleis dette verkar, slik at me kan få eit apparat til å tenkja strategisk for å få endå fleire til å reisa kollektivt og miljøvenleg i Noreg.

Så vil eg seia nokre ord om forslaget om å utvida ordninga, som Høgre og Kristeleg Folkeparti fremmar på vegner av Venstre, og som begge partia sannsynlegvis vil stemma for.

I klimaforliket står det at ein skal ha bilavgrensande tiltak for å få pengar. Me raud-grøne meiner at det å utvida ordninga for så vidt er greitt, men føresetnaden er at ein har ei sak å koma med som er i samsvar med klimaforliket. Og det er mange av desse områda ikkje.

Eg meiner det er gal rekkjefølgje. Dersom ein hadde ei anna rekkjefølgje, kunne ein sagt som eg har sagt til Bodø og dei raud-grøne der: Kom med ein søknad der de viser at de gjer det som står i klimaforliket, så kjem de inn i ordninga. Det ein no gjer frå Venstre og Kristeleg Folkepartis side, er å seia: Kom igjen, utan vilkår skal de få vera med i ordninga. Det synest eg er eit galt utgangspunkt i forhold til det som står i klimaforliket. Men no får jo begge partia anledning seinare til å forsvara seg, dersom dei vil det. Eg meiner at rekkjefølgja er gal. Intensjonen er god, men rekkjefølgja er gal.

Min by f.eks., Stavanger, har mista mange pengar fordi ein ikkje har klart å gjera ein skikkeleg jobb med å redusera biltrafikken. Det meiner eg er heilt rett. Ein skal oppfylla klimaforliket før ein kjem inn i ordninga, anten det er Akershus, Bodø, Haugesund eller kva det måtte vera. Så eg synest det er gal rekkjefølgje.

Så føreset eg – som den tidlegare nestleiarer i transport- og kommunikasjonskomiteen, Borghild Tenden, sa tidlegare i dag – at det blir ein auke i belønningsordninga til kollektivtransport. Det står i klimaforliket, i Soria Moria og i Nasjonal transportplan at beløpet skal doblast. For oss betyr det at beløpet skal opp i 650 mill. kr innan utgangen av denne perioden. For meg vil det vera ei sterkt beklageleg sak dersom ikkje regjeringa oppfyller den politikken, for dette er ei ordning som verkar for miljøet og for brukarar, og sørgjer for å oppfylla klimaforliket. Her har regjeringa etter mi mening berre ein ting å gjera, og det er å oppfylla det som Stortinget har vedteke.

SV er heilt einig i det som står i representantforslaget under I, men det er eit heilt unødvendig forslag, for det er allereie vedteke – av storting og regjering og i Soria Moria – at det skal skje. Det er på ein måte ein repetisjon av tidlegare vedtak, og det meiner eg er unødvendig. Det er posisjonen til SV i denne saka.

**Borghild Tenden (V) [20:14:09]:** Først vil jeg takke saksordføreren for en god gjennomgang og takke Høyre og Kristelig Folkeparti for at de har tatt med Venstres forslag i innstillingen.

Biltrafikken i byområdene bidrar til køer og skaper helse- og miljøproblemer. Dersom det ikke settes i verk

nye tiltak for å dempe veksten i bilbruken og få flere til å reise kollektivt, vil problemene bare vokse, spesielt med tanke på den befolkningsveksten som er varslet i og rundt de store byene våre. Ett eksempel er Oslo og Akershus. Statistisk sentralbyrå har utarbeidet prognoser for befolkningsveksten fram mot 2030. Tallene viser en vekst uten sidestykke. Befolkningen vil øke med 36–47 pst. Det må bygges anslagsvis 187 000 boliger, og dette vil selvsagt generere mye trafikk i årene fremover.

Det er viktig med sterk lokal vilje til både å satse mer på kollektivtransport og å innføre restriktive tiltak mot bilbruk. Økt satsing på kollektivtrafikken over belønningsordningen fremstår som et godt insentiv, noe som også fremgår av innstillingen. Belønningsordningen kan bedre fremkommeligheten, redusere utslippene og medføre bedre bymiljøer. I tillegg vil dette være et viktig bidrag til å nå målene for innenlandske reduksjoner i klimagassutslippene, slik det er nedfelt i klimaforliket.

Bondevik II opprettet belønningsordningen for kollektivtrafikken. I 2004 ble det tildelt midler fra belønningsordningen til Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger. De positive erfaringene byene selv hadde med ordningen, førte til at bevilgningen ble økt, og ordningen ble utvidet til også å omfatte Tromsø.

Belønningsordningen bidrar til å realisere bl.a. opplegget med rullende fortau i Oslo og bussmetro i Kristiansand. Som en oppfølging av klimaforliket ble bevilgningene over belønningsordningen doblert, og et bredt flertall på Stortinget sluttet seg til ytterligere dobling av bevilgningene i NTP.

I rapporten Klimakur 2020 – Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020, er det beregnet en betydelig samfunnsøkonomisk gevinst ved å styrke de offentlige bevilgningene til kollektivtrafikken i de seks byområdene. Det er beregnet effekter av økt frekvens, reduserte takster og endret vognstørrelse. Den samfunnsøkonomiske gevinsten kommer i stor grad som følge av et bedre tilbud for eksisterende kollektivtrafikanter. Det er beregnet en samfunnsmessig gevinst i størrelsesorden 25 000 kr per tonn CO<sub>2</sub> redusert gjennom et bedre kollektivtilbud.

Ytterligere utslippsreduksjoner kan hentes ut i kombinasjon med restriktive tiltak mot personbiltrafikk, slik belønningsordningen legger opp til. Det er i Klimakur skissert en økt overføring til kollektivtrafikken på om lag 3 mrd. kr per år fra stat, fylkeskommuner og kommuner.

Venstre ser det enorme potensialet i en styrking av belønningsordningen. Venstre vil derfor styrke belønningsordningen med om lag 10 milliarder i statlige midler mer enn det regjeringen har lagt opp til gjennom NTP. Samtidig som ordningen får en styrket økonomi, vil Venstre utvide ordningen til også å omfatte de byene som ble nevnt her i sted, også Akershus.

Venstre vil også peke på at overføringene til kollektivtrafikken også vil omfatte planlegging og investering i bybaner. Det er en rekke gode bybaneprosjekter på trapene. Blant annet har vi Bybanen i Bergen – som vi har diskutert før i dag – bane på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, Fornebubanen, og bane til Akershus universitetssykehus. Alle disse vil gi et vesentlig bedre og

mer fremtidsrettet kollektivtilbud i de aktuelle byområdene.

Så blir jeg litt usikker da jeg hørte representanten Susanne Bratli. På den ene siden sier hun at en belønningsordning skal være bilbegrensende. Det er vi alle enig i, og det står i klimaforliket. På den andre siden berømmer hun at de har fått en belønningsordning i distriktene. Hva er da det bilrestriktive i distriktene? Det må hun nesten forklare meg.

Langeland: Det skal søkes – de nye byene skal innlemmes, men selvsagt skal det søkes. Sånn er det nå. Det skal søkes, Langeland. Det er ikke sånn at man skal få det automatisk. Nå må man søke å legge en detaljert plan om hvordan man har tenkt f.eks. å dempe bilbruken. Så det skal søkes, men vi ønsker at disse byene skal innlemmes.

**Presidenten:** Presidenten vil – selv om det er en relativt tidlig kveld – for ordens skyld minne om at talen må skje gjennom presidenten og ikke direkte til representantene.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:19:30]:** Det er fylkeskommunane – Oslo kommune – som har ansvaret for kollektivtilbudet, med unntak av jernbane. Regjeringa har vore oppteken av å styrkja rammetilskotet til fylkeskommunane, ein auke frå 12 mrd. kr i 2005 til 21 mrd. kr i 2010. Så har vi opna for at ein kan bruka bompengene som ein del av ei bypakke. Der er Bergensprogrammet eit eksempel, og Miljøpakke 1 i Trondheim eit anna eksempel.

Belønningsordninga har vist seg å fungera – eg trur kanskje at vi må seie etter ein noko trong start. Då belønningsordninga vart evaluert i 2007, var eit hovudfunn at ordninga i liten grad hadde ført til endringar i lokale prioriteringar, og at midlane hadde gjeve større nytteeffekt dersom det auka tilskotet til kollektivtrafikk var følgt opp av ein meir restriktiv personbiltrafikk.

Så har det skjedd ei endring her. Ikkje minst klimaforliket har bidrege til at sjølv kriteriar har vorte endra. Og så er det jo òg slik – som nemnt av fleire – at sjølv ordninga har vorte utvida tre gonger. No har vi på plass fireårige avtalar med tre byområde. Vi har i år vel 330 mill. kr til disposisjon. Då er nokre av dei allereie bundne opp i fireårige avtalar. Her er det varsla ei opptrapping. Det har altså skjedd ei dobling allereie frå 2008 til 2009, og så er det varsla ei ytterlegare dobling i inneverande periode, altså dei inneverande fire åra.

Eg trur at erfaringar så langt heilt klart viser at det er viktig å arbeida med haldningar både til kollektivbruk og til restriksjonar i biltrafikken. Det er òg det som no har skjedd, at det er ein vilje til endring i fleire av byområda våre, og det er ein vilje til ein større felles dugnad for å bidra med omsyn til klimagassutsløppa.

Fleire ser òg at det angår både helse, miljø og framkomst å satsa meir på kollektivtilbud. Samtidig, i vår kontakt med kommunane, fylkeskommunane og byområda, opererer vi med rammer for belønningsordninga så langt. Eg trur det har vore nyttig. Det har òg vore nyttig at ein

må fremja ein søknad, og ein må påvisa at ein har vilje til restriktive tiltak.

Vi har nettopp no ein prosess der vi går gjennom søknadene for 2010 og held møte med dei enkelte søkjara. Vi har gjort det både administrativt og politisk. Det er gledeleg å sjå dei tiltaka og den viljen som no er til stades.

Der er heilt openbert både behov for lokale verktøy – vi arbeider med det i høve til restriktive tiltak for biltrafikken – og for ei samla oversikt over kva som no skjer, ikkje minst av utbygging av kollektivtilbud. Eg har fått ei oppmoding av fleire til å leggja fram ei samla oversikt i statsbudsjettet for 2011. Det var representanten Susanne Bratli som tok opp det. Det vil vi koma i møte.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [20:24:53]:** Vestlandsrådet, som er et samarbeidsorgan for fire vestlandsfylker fra Rogaland til og med Møre og Romsdal, har for et par dager siden gitt regjeringen kritikk for forskjellsbehandling når det gjelder satsing på regional kollektivtrafikk. Innenfor den store regionen som Vestlandsrådet omfatter, ligger to av de fire største byene i Norge. Noe av det som Vestlandsrådet peker på, er skjevforholdet i satsingen på jernbane knyttet til Oslo og mangel på satsing på de to andre store byene.

Er det et innspill som statsråden vil ta med seg? Vil statsråden legge vekt på å få noe tydeligere og sterkere satsing på kollektivtransport, på jernbane, også i de to byene i denne regionen – altså Stavanger og Bergen – enn det man har sett til nå?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:25:52]:** Når det gjeld Stavanger, er det der stor glede knytt til den store endringa som har skjedd ved at regjeringa har satsa over 2 mrd. kr på å byggja dobbeltsporet Stavanger–Sandnes – ei betydeleg forbetring og eit heilt nytt tilbod. Det som er spennande no, er nettopp om folk endrar vanar og bruker dette tilbodet.

Så hadde eg gjerne sett at vi hadde kome endå lenger i Bergen. Vi har mangel på fagfolk på diverse område, ikkje minst signalfolk, noko som gjorde at vi måtte avlysa Bergen–Fløen, men Bergensbanen skal forbeholdt inneverande år og vi skal ytterlegare satsa òg på det området.

**Knut Arild Hareide (KrF) [20:26:58]:** Mitt spørsmål gjeld det innlegget som representanten Langeland heldt, for det syntest eg var veldig spennande. Me har teke opp eit forslag her om å utvide belønningsordninga til òg å gjelde fleire stader, m.a. Akershus.

Slik eg er kjent med det i dag, kan ikkje Akershus søkje på belønningsordninga. Det må eventuelt skje via Oslo. Men slik representanten Langeland la fram dette, var det slik at om dei var interesserte, kunne dei berre søkje – sjølv sagt med restriktive tiltak, det ligg som eit grunnlag for dette arbeidet, og det ønskjer vi alle saman. Det ville vore ei særdeles god nyheit om me får det faktum på bordet at Akershus allereie i morgon kan søkje på

belønningsordninga. Dette er ein region med ei befolkning på 500 000. Det er store utfordringar når det gjeld kollektivtransporten.

Kan statsråden bekrefte den framstillinga representanten Langeland gav?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:28:06]:** Det eg kan bekrefte, er at Akershus i dag kan søkja via Oslo. Det er ikkje minst fordi det her er eit tett, særst godt og konstruktivt samarbeid om kollektivtransport mellom Oslo og Akershus. Om ein skulle ha ynske om noko heilt anna, er det noko vi må drøfta nærmare. Det er faktisk òg spørsmålet om på generell basis å ta inn fleire i ordninga før vi er komne lenger med fireårige avtalar i dei byområda der vi allereie er inne, og der vi allereie har søknader langt utover det vi har rammer til, og der det er ein dialog mellom departementet og det enkelte byområdet/den enkelte fylkeskommunen.

**Øyvind Halleraker (H) [20:29:24]:** Belønningsordninga til Bondevik II-regjeringa, som sidan er bekreftet og utvidet gjennom klimaforliket, har vært en stor suksess, og mange nye byområder er kommet med. Det taler for at vi må få en rask opptrapping av størrelsen på midlene.

Jeg kunne tenke meg å spørre statsråden om hun også kunne være med på andre spennende tanker som kunne stimulere til noe av det som gjør at folk tar kollektivtransport, nemlig en egen belønningsordning i de største byene, der man har behov for gode og intermodale løsninger, såkalte sømløse reise mønstre, så det føles minst mulig besværlig for folk å reise.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:30:14]:** Det er altså slik at belønningsordninga så langt både har vorte utvida og endra i alle fall tre gonger på den korte stunda som ho har eksistert. Så må vi til kvar tid vurdera på kva måte vi treffer best, og drøfta det. Dersom eg gjev ei samla framstilling av korleis ordninga har fungert så langt i samband med budsjettet for 2011, kan det vera naturleg å ta ein breiare debatt om akkurat det. Eg har tidlegare i dag sagt at eg meiner vi òg kan sjå på om vi kan leggja meir vekt på sykkel inn i ordninga. Men ei eiga ordning for dei største byane synest eg det er litt tidleg å drøfta no.

**Peter N. Myhre (FrP) [20:31:28]:** Kollektive transportmidler i min by, Oslo, ble brukt av 197 millioner passasjerer i 2009, og det er en økning på 24,3 pst. siden 2003, ikke minst på grunn av veitrafikkreduserende tiltak som har blitt gjennomført over en lang periode, helt tilbake til den tiden da herværende stortingspresident var medlem av Oslo bystyre, og det begynner å bli en del år siden. Oslopakke 3 er imidlertid basert på at 80 pst. skal finansieres med bompenger. Når nå biltrafikken i Oslo går ned, er da regjeringen innstilt på at bortfall av bompengene inntekter for finansiering av Oslopakke 3 vil bli kompensert fra regjeringen?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:32:21]:** Vi følger nøye med på utviklinga av Oslopakke 3, inklusiv

det faktum at det jo er prosjekt innanfor Oslopakke 3 som pr. i dag ikkje er finansierte, og som det må finnast ei løysing på. Belønningsordninga, som her er tema, skal belønna tiltak som gjeld framtida. Om staten her skal gå inn med midlar i Oslopakke 3, finn eg vanskeleg så langt. Det som eg kan seia, er at ein får følgja nøye med på utviklinga vidare. Her er det jo ei eiga styringsgruppe der staten er representert med leiarane i dei fremste etatane her, Vegdirektoratet og Jernbaneverket.

**Presidenten:** Før siste replikkant, Borghild Tenden, får ordet må presidenten bare gjøre oppmerksom på – en ren saksopplysning – at presidenten aldri har vært fast medlem av Oslo bystyre. – Det er artig å bli husket lell, som det heter.

**Borghild Tenden (V) [20:33:54]:** Det har vært veldig mye snakk om belønningsordningen i dag, og det står i klimaforliket at den skal knyttes til restriktiv bilbruk, og ikke være en generell støtteordning, og statsråden vil helst ha rushtidsavgift, har jeg forstått.

Nå var Susanne Bratli inne på at det blir gitt belønningsordning også til distriktene. Det kjenner jeg godt til. Men så lurer jeg på: Hvilken restriktiv bilbruk er det som ligger inne i de søknadene? Bliir ikke det mer en generell støtteordning til kollektivtrafikken, og ikke det som vi har blitt enige om i klimaforliket, at det skal knyttes til restriktiv bilbruk?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:34:36]:** Det er mogleg at eg har behov for ein konsultasjon med Susanne Bratli om det ligg føre ei misforståing. Men eg har oppfatta det slik at dei midlane som i dag er knytte til å stimulera kollektivtilbodet i distrikta, er dei såkalla KID-midlane. Det er altså 20 mill. kr som handlar om i det heile å få på plass noko kollektivtilbod i distrikta, og dei er ikkje knytte til noka spesiell belønning. Dei er knytte til å stimulera kollektivtransport i område der det ikkje finst. 20 mill. kr er ikkje akkurat det svære beløpet. Men det har likevel betydd ei viss samordning av ulike tilbod, og det har betydd nokre nye tilbod. Dei er ikkje knytte til belønningsordninga i det heile. Belønningsordninga er knytt til dei større byområda.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed avsluttet.

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

**Knut Arild Hareide (KrF) [20:35:53]:** Eg synest det var eit godt replikkordskifte, og svaret frå statsråden var veldig klargjerande i forhold til innlegget til representanten Hallgeir H. Langeland, for her kom det veldig tydeleg fram i svaret frå statsråden at Akershus må søkje gjennom Oslo. Då me hørte på innlegget til Hallgeir H. Langeland, hørte me jo at hans intensjon var at òg Akershus skulle få lov til å søkje inn i belønningsordninga. Eg veit at Akershus er veldig interessert i å få lov til å kome med søknader, og det er derfor me fremjar dette forslaget. Så sidan Langeland var einig i intensjonen i det, vil eg oppfordre han

sterkt til nettopp å stemme for forslaget. Det er ikkje sikkert det vil få fleirtal likevel, men det ville vere ei viktig symbolsk handling.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [20:36:50]:** Veldig kort til ei oppklaring av ei openberr misforståing, som eg vel vil kalla det.

I mitt innlegg sa eg heilt tydeleg at det å stemma for å utvida eit område med masse nye plassar, Akershus osv., har lita meining. Det som har meining, er at område som har ein kvalifikasjon som gjer at tiltaka er i samsvar med klimaforliket, bør søkja om å koma inn i belønningsordninga. Det var det eg sa.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 13. (Votering, se side 3965)

Sak nr. 14 [20:37:40]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t (Innst. 276 S (2009–2010), jf. Dokument 8:116 S (2009–2010))*

**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 innlegget fra statsråden innenfor den fordelte taletid.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Freddy de Ruiten (A) [20:38:37]** (ordfører for saken): Forslaget fra Fremskrittspartiet handler altså om å øke fartsgrensen på motorvei klasse A til 120 km/t.

Komiteen har delt seg i tre. Et flertall, bestående av Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, sier nei til forslaget og ønsker forslaget avvist. Så er det Fremskrittspartiet, som ønsker en prøveordning med 120 km/t, og Høyre, som velger en «light»-versjon, og som ønsker tre prøveprosjekter med 110 km/t.

For oss i Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet handler dette om trafiksikkerhet og miljø.

Det er uten tvil en årsakssammenheng mellom fart, antallet ulykker og ikke minst ulykkenes alvorlighetsgrad. Naturvernforbundet peker også på at det blir mer støy og økte utslipp ved en heving av fartsgrensene.

For å være veldig presise sier vi helt klart nei til dette forslaget, og det gjør vi av hensyn til trafiksikkerhet og miljø.

Så litt til begrunnelsen for forslaget, som jeg har hengt meg litt opp i. Forslagsstillerne skriver at fartsgrensen ir-

riterer, og at respekten for den er frynsete. Til det vil jeg si at for oss i Arbeiderpartiet er det mye mer irriterende – og ikke minst fortvilende – at Fremskrittspartiet er villig til å gamble med sikkerheten på veiene for å imøtekomme irriterte bilister som vil kjøre i 120 km/t. Men jeg tror vi bare må innse at ingen kan slå Fremskrittspartiet når det gjelder fart. Hvis vi hadde godtatt 120 km/t, er jeg temmelig overbevist om at forslag om 130 eller 140 km/t eller eventuelt fri fart hadde kommet fra den kanten.

Vi andre får ta oss av trafiksikkerhet og miljø, og så får Fremskrittspartiet fortsette med sin tut-og-kjør-politikk, som føyer seg inn i rekken av mange andre halsbrekkende forslag fra den kanten. Jeg nevner avvikling av UP, nei til fotobokser og sprit på bensinstasjoner som noen eksempler.

Ellers har vi selvfølgelig merket oss at Fremskrittspartiet i sine merknader uttrykker sterk misnøye med Trygg Trafikk. De påstår at Trygg Trafikk har partipolitiske motiver og retter en advarende pekefinger mot å heve fartsgrensen.

Dette er ikke første gang Fremskrittspartiet distanserer seg fra fakta. Det er nok å nevne at de distanserer seg fra FN's klimapanel, verdens fremste eksperter, og nå fra den mest anerkjente organisasjonen i Norge på trafiksikkerhet, Trygg Trafikk.

Konklusjonen er klar for vår del: Dette er et livsfarlig forslag som vi i flertallet ønsker å avvise.

Men i lys av den debatten vi har hatt tidligere i dag om trafiksikkerhet, har jeg lyst til å utfordre både Høyre og Fremskrittspartiet på å trekke forslaget og si beklager, men dette er et galt virkemiddel for å oppnå større trafiksikkerhet. Det ville vært modig gjort.

**Bård Hoksrud (FrP) [20:42:56]:** Dette var en interessant tilnærming fra saksordføreren. Det var i hvert fall veldig tydelig at han ikke var veldig opptatt av å redegjøre for hele saken, men redegjøre for sine egne synspunkter. Og det er greit.

For det første sier representanten Freddy de Ruiten at «ingen kan slå Fremskrittspartiet når det gjelder fart». Stort sett hele resten av Europa har høyere fart på motorveiene sine, så det er mange som slår Fremskrittspartiet når det gjelder høyere fart på motorvei klasse A. Det gjelder de fleste østeuropeiske land, det gjelder våre nordiske naboland – både Sverige, Danmark og Finland.

Det er heller ikke slik, som representanten Freddy de Ruiten prøver seg på, at dette betyr mindre trafiksikkerhet. Da har jeg lyst til å si at man faktisk bør stikke fingeren litt i jorda og se hva som skjedde rett sør for Oslo, mot Østfold og grensen til Sverige, hvor man etter at man fikk motorvei, har satt opp farten til 110 km/t, fra 60 og 70 km/t med flere drepte i trafikken hvert eneste år. Etter at man bygde en skikkelig motorvei og satte opp farten til 100 km/t, har det i nordre Vestfold siden 2001, da veien åpnet, vært én dødsulykke på veien. Det var flere dødsulykker hvert eneste år på den samme strekningen før det ble motorvei.

Dette viser faktisk at motorvei bidrar til å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken med 80–90 pst. Og

det er ikke noe Fremskrittspartiet sier, eller noe som Fremskrittspartiet har tatt ut av lufta. Nei, det var det faktisk trafikksikkerhetsansvarlig i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen, som sa på en konferanse om trafikksikkerhet. Han sa at vi må bygge firefelts motorvei, og med midtdelelere reduserer man altså antallet drepte og hardt skadde i trafikken med 80–90 pst.

Og når representanten Freddy de Ruiten prøver seg med at antallet ulykker vil gå kraftig opp, dokumenterer jo de faktiske tallene fra de landene som har satt opp fartsgrensen, at det representanten Freddy de Ruiten påstår, ikke er riktig.

Ja, Vejdirektoratet i Danmark prøvde seg med at etter at man hadde satt opp fartsgrensen til 130 km/t, gikk ulykkene noe opp. Men det har blitt kraftig tilbakevist av andre forskningsinstitutter fordi de ikke valgte å bruke de samme parameterne som man gjør på andre områder når trafikksikkerhet måles.

Vi er altså på jumboplass i Europa. Sammenligner man det å kjøre strekningen mellom Oslo og Bergen med å kjøre strekningen mellom Göteborg og Stockholm, som er omtrent like langt – det er faktisk lenger mellom Stockholm og Göteborg enn det er mellom Oslo og Bergen – så bruker man dobbelt så lang tid på strekningen Oslo–Bergen, og selvfølgelig ikke minst på grunn av den veistandarden man har. Det er også der den store forskjellen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet er. Vi ønsker faktisk å bygge motorvei i dette landet sånn at det skal lukte svidd asfalt, og det skal virkelig være asfalt som gjør at det går an å kjøre på trygge og trafikksikre veier i hele landet.

Så registrerer jeg at representanten Freddy de Ruiten prøvde seg når det gjelder Trygg Trafikk. I 2005 registrerte vi at Trygg Trafikk var i Østfold og sa at de ønsket 120 km/t på den nye E6 gjennom Østfold. Rett før valget i 2009 da Fremskrittspartiet foreslo 120 km/t, som altså Trygg Trafikk foreslo i 2005, gikk de imot det samme som de foreslo i 2005. Det har vi også innhentet tall på. Den 23. august 2005 ble dette publisert i Fredriksstad Blad og i ANB den 22. august.

Det viser faktisk at både Trygg Trafikk og Statens vegvesen har ønsket å heve fartsgrensen i Norge på motorvei klasse A til 110 km/t, men hensynet til miljøet har gjort at Statens vegvesen ikke har fått lov av den rød-grønne regjeringen. Det viser altså at man ønsker å heve fartsgrensene, både veimyndighetene ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv og andre som jobber med disse problemstillingene. Det går altså veldig bra i utlandet. Det er fullt mulig å gjøre det her, men det handler om politisk vilje til å gjøre det. Og jeg synes at usaklige påstander om at vi vil nedlegge UP og ha salg av brennevin på bensinstasjoner faller på sin egen urimelighet, for Fremskrittspartiet har ikke foreslått det, men det var en representant som ble spurt om det, før valget. Selvfølgelig er det den type argumentasjon man forsøker seg på når man ikke har gode argumenter. Men Danmark hever fartsgrensene, andre land ute i Europa gjør det, og antall ulykker går ikke opp. Sverige har langt lavere antall ulykker i befolkningen enn det Norge har.

**Presidenten:** Ønsker representanten Hoksrud å ta opp forslaget?

**Bård Hoksrud (FrP) [20:48:12]:** Ja.

**Presidenten:** Det bekreftes herved. Representanten Bård Hoksrud har tatt opp det forslaget som er inntatt i innstillingen.

**Øyvind Halleraker (H) [20:48:24]:** Jeg får begynne med å si at jeg ikke vil følge oppfordringen fra representanten de Ruiten som anmodet undertegnede om å trekke forslaget. Jeg setter det derimot fram, så er det gjort.

For Høyre er det viktig med en helhetlig tilnærming til dette. Det vil jeg forsøke å begrunne med at vi bygger motorveg klasse A dimensjonert for 120 km/t. For oss handler det også litt om respekt for vegenes beskaffenhet og for trafikantene, men like mye om at vi vil gå skrittvis og sakte fram, fordi vi er svært opptatt av trafikksikkerhet. Vi har sågar lansert vår egen nullvisjon. Vi er jo vel kjent med nullvisjonen til Statens vegvesen som går på null drepte og hardt skadde, totalt sett.

Vi mener at vi som politikere i alle fall har et stort ansvar for vegenes beskaffenhet, og at ikke vegenes beskaffenhet skal medføre tragiske ulykker. Det er grunnen til at vi, selv om vi bygger disse vegene for 120 km/t – jeg minner om at det ikke er noe krav om å kjøre i 120 km/t, men vi bygger vegene for den hastigheten – mener at det er riktig å gå forsiktig fram i denne saken.

Jeg minner også om at Transportøkonomisk institutt har vurdert fartsgrensene på vegnettet på vegne av Vegdirektoratet, og la i 2009 fram en analyse som viste at det var samfunnsøkonomisk lønnsomt å heve fartsgrensene til 110 km/t på motorveg klasse A.

Det er grunnen til at vi har en litt forsiktig tilnærming. I første omgang ønsker vi tre prøvestrekninger som skal evalueres etter fem år. Det er til forveksling ganske lik den tilnærming som Sverige har valgt på 260 km av sitt motorvegnett, men de går litt høyere, de går altså opp til 120 km/t.

**Presidenten:** Da har representanten Øyvind Halleraker tatt opp det forslag han refererte til.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [20:51:17]:** Frå før veit me at bompengar er noko som irriterer Framstegspartiet, og som dei prøver å kvitta seg med – sjølv om Framstegspartiet i Oslo driv inn bompengar som berre det frå stakkars ramma bilistar, og til og med lèt pengane gå til å drifta kollektivtransporten.

Spørsmålet no, når me snakkar om høgare fart, er om det er noko med fartsbøtene som irriterer Framstegspartiet med tanke på at dei då må bidra til fellesskapen gjennom dei auka utgiftene dei får når dei blir tekne i fartskontrollar. Ein kan iallfall mistenkja dei for det når me veit kor glad nestleieren i Framstegpartiet er i å kjøra bil. Eg skal ikkje spørja representanten om han har bidrege med store inntekter til fellesskapen gjennom fartsbøter. Eg har likevel eit spørsmål til Framstegspartiet. Det er veldig enkelt,

og det er til oppklaring. Eg trudde ikkje at det var ein einaste god veg i dette landet. Eg har liksom aldri høyrte at Framstegspartiet har snakka om gode vegar, så dette er eit spørsmål til oppklaring: Finst det gode vegar i Noreg som toler 120 km/t?

Og så har eg eit spørsmål til Høgre, for det er jo ikkje tvil om at dersom ein køyrer fortare, brukar ein meir drivstoff, og det forureinar meir. No har me jo sett glideflukta når det gjeld rushtidsavgift og redusert biltrafikk i samband med Bergensprogrammet, og no nærmar ein seg også her Framstegspartiet når det gjeld å auka CO<sub>2</sub>-utsleppa i Noreg, i staden for å redusera dei. Er dette forslaget om auka fart eit klimapolitisk verkemiddel frå Høgre si side?

**Knut Arild Hareide (KrF) [20:53:19]** (leiar i komiteen): Eg stiller meg heilt og fullt bak saksordføraren si framstilling – ei noko uortodoks saksordførarframstilling, men desto betre i denne saka, vil eg seie, fordi det er ein samla sal som har som mål at me skal få færre drepne og skadde i trafikken.

Ja, me ligg kanskje på jumboplass når det gjeld hastighet på motorvegane våre, men vi ligg òg særdeles bra an i forhold til Europa når det gjeld talet på skadde og drepne i trafikken. Dersom me er med på å heve fartsgrensene, vil det kanskje gå ut over den gode situasjonen me har samanlikna med andre europeiske land. Eg har lyst til å leggje til at me er ikkje fornøgd med å liggje der me ligg, men me er likevel blant dei beste i Europa på det området.

Så reagerer eg på den beskrivinga som allereie har kome fram, at Trygg Trafikk visst nok skal ha kome med eit anna syn i 2009. Det blir sagt – altså frå Framstegspartiet:

«Disse medlemmer tror denne helomvendingen hadde mer med partipolitikk enn trafikksikkerhet å gjøre.»

Eg opplever at dette er typisk framstegspartiretorikk. Når Trygg Trafikk er ueinig med Framstegspartiet, driv dei partipolitikk. Men me har jo hatt ei sak her i dag, som gjeld setebelte, der Trygg Trafikk er veldig einig med Framstegspartiet. Da var det ikkje partipolitikk. Det blir feil. Eg vil seie at Trygg Trafikk driv eit suverent og godt arbeid, nettopp prega av at dei ikkje er styrte av korkje regjering eller noko politisk parti, men har som mål å redusere talet på drepne og skadde i trafikken. Det synest eg er veldig bra.

Så har eg lyst til å kome med ein kommentar til representanten Hoksrud, som heldigvis tek avstand frå ein del av utsegnene frå enkeltrepresentantar frå Framstegspartiet. Mi utfordring til representanten Hoksrud er: Tek han òg avstand frå det tidlegare leiar i transportkomiteen sa om at norske vegar må bli så gode at det blir risikofritt å køyre i ruspåverka tilstand. Det var det Per Sandberg som sa. Eg synest det viser ein total mangel på forståing for det arbeidet som gjeld trafikksikkerheit.

Til slutt vil eg seie at det er jo slik at me skal følgje fartsgrensene. Men det blei gjort ei litt uhøgtidleg undersøking blant transportkomiteens medlemmer, og alle 16 medlemene i transportkomiteen vedgjekk at dei ikkje alltid hadde følgd fartsgrensene. Det er òg eit perspektiv

ein må ta med seg når ein vel å justere opp fartsgrensene.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [20:56:42]:** Det forslaget som Stortinget no har til behandling, må sjåast i trafikktryggleikssamanheng.

Eg har i mitt brev om mi vurdering av dette forslaget peikt på det faktum at ein auke med 10 km/t vil bety ei tidsinnsparing på 20 sekund for gjennomsnittsbilisten og 60 sekund for ein som aukar køyrefarten med 20 km/t. Spørsmålet er då: Har denne endringa noko for seg med tanke på dei negative konsekvensane? Det er vel kjent når det gjeld trafikktryggleik, at det er fleire tiltak som funkar. Det er altså tre element her som står for halvparten av dei alvorlegaste ulykkene. Det er manglande bruk av belte, det er køyring i ruspåverka tilstand, og det er høg fart.

Auka køyrefart vil medføra negative konsekvensar. Talet på ulykker vil auka, støyen frå bildekk og motor vil auka, og forureininga vil auka. Tidsgevinsten vil altså vera minimal. Når det gjeld samanhengen mellom køyrefart og risiko for ulykker – vi kan lika det eller ikkje – er den faktisk vel dokumentert. Det vil òg gjelda på motorvegar. Når gjennomsnittsfarten aukar med 5 pst., aukar risikoen for personskadeulykker med 10 pst., og risikoen for å bli drepne med 25 pst.

Ulykkesanalysane frå Statens vegvesen viser at høg fart var ein medverkande faktor i om lag halvparten av dødsulykkene i perioden 2005–2008. Dersom alle følgde fartsgrensa, ville om lag 50 færre mista livet, og 125 færre bli hardt skadde i trafikken i Noreg. Ei fartsgrense på 120 km/t kan føra til at talet på forbikøyringar og feltskifte aukar, ettersom det vil bli større spreining, dvs. at trafikantane føretek ulike val av fart. Tunge køyretøy vil framleis ha ei fartsgrense på 80 km/t, samtidig som mange trafikantar vil synast at det å køyra i 120 km/t er for fort. Fleire feltskifte fører til auka fart og uhell og ulykker.

Statens vegvesen sine fartsmålingar viser at gjennomsnittsfarten på motorvegnettet er 99,1 km/t og har vore stabil sidan innføringa av 100 km i timen i 2001. Dette tolkar eg som at det ikkje er eit stort press hjå trafikantane for å heva fartsgrensa ytterlegare, etter erfaringar frå andre land. I Sverige vart fartsgrensa heva frå 110 til 120 km/t på 260 km av motorvegnettet, som ledd i ein større revisjon av fartsgrensene i 2008–2009. Erfaringane så langt viser at det har gjeve ein fartsauke på 3,5 km/t på desse motorvegane. Evalueringa blir slutført i 2011.

I Danmark vart fartsgrensa på om lag halvparten av det danske motorvegnettet heva til 130 km/t i 2004. I den fyrste tida etter denne fartsgrensendringa vart køyrefarten nøye overvakt av politiet. Etter eit år var fartsnivået heva med om lag 1 km/t, og talet på personskadeulykker aukar med 9 pst. på dette vegnettet. Etterpå har farten og talet på ulykker aukar ytterlegare, i takt med at politiet reduserte si verksemd.

Tyskland har framleis motorvegstrekingar med fri fart. Store delar av motorvegnettet har likevel etter kvart fått faste særskilde fartsgrenser. Ulykkesrisikoen i Tyskland er vesentleg høgare enn i Noreg.

Det er ikkje ein eksakt vitenskap å fastsetja fartsgrensene

akkurat til 100 km/t, akkurat til 90 km/t eller akkurat til 80 km/t. Samanhengen mellom ulykkesrisiko og høy fart er likevel vel dokumentert. Det er på det grunnlaget eg er glad for at dette forslaget blir avvist av eit breitt fleirtal.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Peter N. Myhre (FrP) [21:01:52]:** Dette var interessant.

Det er jo ikke så veldig mange år siden det var 80 km/t fartsgrense på norske motorveier. Så ble den økt til 90 km/t, og altså til 100 km/t tidligere i første tiår av dette århundret. Det går nok videre oppover med årene.

Men nå hørte jeg statsråden nevnte vitenskap. Det er altså ingen samferdselsminister i hele Europa som er enig med vår samferdselsminister om at 100 km/t får være nok som fartsgrense på motorveier. Da er mitt spørsmål: Hvilken kunnskap eller vitenskap har norske myndigheter til-egnet seg, som har gått alle andre samferdselsdepartementer i hele Europa hus forbi?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:02:40]:** Lat meg peika på to forhold. Det eine er at det er ulik lengd totalt sett på motorvegar i dei ulike landa. Men lat meg peika på eit anna forhold. Det er faktisk slik at ulykkesrisikoen, som eg påviste i mitt innlegg, f.eks. er vesentleg høgare i Tyskland enn i Noreg, og der har dei altså gått motsett veg, dei har fastsett fartsgrenser. I Danmark har ulykkestala auka når fartsgrensene vart heva.

Då eg viste til at dette er ingen «eksakt vitenskap», er det fordi me skal ikkje vera absolutte i forhold til at me har funne dei rette fartsgrensene. Men me har i alle fall vel dokumentert samanhengen mellom ulykkesrisiko og fart.

**Peter N. Myhre (FrP) [21:03:43]:** Jeg synes det var en interessant teori at lengden på motorveiene skal ha betydning for fartsgrensene på dem. Til statsrådens informasjon er det mindre lengde på motorveinettet i Luxembourg enn det det er i Norge, og likevel har Luxembourg 130 km/t fartsgrense på sine motorveier.

Men spørsmålet jeg stilte, var ikke om det er høyere ulykkesrisiko i enkelte andre land enn det er i Norge, for det vet vi. Og det vet de i andre land også. Men spørsmålet er: Hvilken kunnskap er det vi har, som har ledet frem til den konklusjonen at fartsgrensene på norske motorveier må være lavere enn de er i samtlige andre land i Europa?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:04:31]:** Det som er med i vurderinga når vi skal fastsetje fartsgrenser, er kva for omsyn me skal ta til den risikoen som er knytt til fart, som altså er vel dokumentert.

Så langt har eit breitt fleirtal valt å ta eit slikt omsyn.

**Bård Hoksrud (FrP) [21:05:16]:** Ulykkesrisikoen er større i de andre landene, sier statsråden.

Jeg registrerer at de rød-grønne politikerne mener at dette er et uansvarlig forslag. Og da har jeg lyst til å utfordre statsråden: Mener statsråden at kollegaene hennes i Danmark og kollegaene hennes i Sverige er uansvarli-

ge politikere fordi de enten velger den samme fartsgrensen som vi har foreslått på våre motorveier, eller faktisk velger en høyere fartsgrense? Jeg håper at statsråden kan svare ja eller nei på om kollegaene hennes i Sverige eller i Danmark er uansvarlige fordi de altså har ment at dette er det fullt ut forsvarlig å gjøre på motorveiene der, som er bygd på samme måte som de beste motorveiene i Norge.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:06:02]:** Eg har ikkje brukt ordet «uansvarlig» og vil heller ikkje bruka det om mine nordiske kollegaer. Men det som eg har understreka, er at eg er veldig glad for det fokuset som er på trafikktryggleik i Noreg, og som eg meiner er svært viktig. Eg er også glad for at vi har fått gjennomslag for å ta omsyn til den vel dokumenterte samanhengen som er påvist både frå Statens vegvesen og frå anna hold – at det er ein samheng mellom køyrefart og risiko for ulykker. Det er eit omsyn som me tek i Noreg i vår nullvisjon.

**Øyvind Halleraker (H) [21:07:19]:** Statsråden kommenterte ikke Høyres syn på dette. Det kunne være fristende å henge seg på det hun sa om at det kanskje ikke var noen eksakt vitenskap for hvilket nivå man burde ligge på, og så har hun referert til en del undersøkelser etterpå.

Vår tilnærming er jo nettopp å få litt eksakt vitenskap om hvordan dette vil fungere. Det er jo slik at de nyeste motorvegene vi har, klasse A, er dimensjonert for hastigheter langt over det som vi fremmer et forslag om å prøve ut på tre strekninger.

Kunne statsråden være villig til å se nærmere på det forslaget, eller iallfall kommentere det?

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:08:11]:** Eg skal ikkje sjå bort frå at fartsgrenser på enkelte strekningar kan bli endra. Det er jo noko som er oppe til vurdering med visse mellomrom. Men når det gjeld eit prøveprosjekt no, på 110 eller 120 km/t, er mi haldning og tilnærming at vi held oss til den dokumentasjonen vi har på samanhengen mellom køyrefart og risiko, og den risikoen som ligg i auken i talet på forbikøyringar, feltskifte knytt til fartsspreiing, og ulike fartsval. Det handlar om tunge køyretøy som ikkje kan velja høgare fart, og det handlar om bilistar elles, som nok vil velja litt ulik fart.

**Bård Hoksrud (FrP) [21:09:28]:** Jeg registrerer at statsråden ikke ville svare på om kollegaene hennes i Sverige og Danmark var uansvarlige. Men jeg vil utfordre statsråden på om de er lite opptatt av trafikksikkerhet, for det er det statsråden argumenterte med i denne replikkordskifterunden.

Betyr det da at statsråden mener at kollegaene hennes i Sverige og Danmark ikke er opptatt av trafikksikkerhet? Alle i denne salen er opptatt av trafikksikkerhet, men det viser seg faktisk at konsekvensene ikke er slik som statsråden prøver seg på. I Sverige har man altså lavere ulykkesfrekvens enn det man har i Norge, på tross av at de har innført 120 km/t på motorvei klasse A.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [21:10:06]:** Det kan vel skje for kvar og ein av oss etter ein lang debatt med så mange innlegg og så mange temaer, at vi ikkje er like merksame på kvar setning som blir sagt. Eg vart spurt om eg ville kalla mine nordiske kollegaer for uansvarlege, og eg svarte nei på det. Eg ville ikkje bruka det uttrykket, og eg hadde heller ikkje brukt det.

Eg skal halda meg til norske forhold, dei avvegningane som vi skal gjera ut frå dei erfaringane som vi har. Eg er så glad for å oppdaga det breie trafikktryggleiksarbeidet vi har, og for den handlingsplanen som no er lagt fram, med 152 tiltak. Men erfaringane i Sverige er altså ein fartsauke på 3,5 km, og evalueringa av endra fartsgrense i Sverige vil bli slutført i 2011.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed omme.

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

**Peter N. Myhre (FrP) [21:11:35]:** Da får vi altså konkludere med at det fra rød-grønn side er slik at når Fremskrittspartiet foreslår den samme fartsgrensen på motorveistrekninger i Norge som den de har i andre land i Europa, så er vi i Fremskrittspartiet uansvarlige, mens de som har gjennomført akkurat det samme i andre europeiske land, ikke er det. Det merker vi oss.

En vakker sommerdag i fjor, 2009, nærmere bestemt den 30. juli, kjørte jeg fra Oslo til Kløfta og tilbake igjen langs motorvei E6, hvor fartsgrensen er 100 km/t, og med meg i min lille bil hadde jeg et tv-team fra NRK. Det spesielle med denne turen var at jeg stilte cruisekontrollen inn på 100 km/t, la meg i høyre fil, og alle kjørte forbi oss – biler, trailere, flybusser, motorsykler og kranbiler. Vi kjørte ikke forbi noen.

Det er altså slik ute i virkelighetens verden at det er ingen som bryr seg om grensen på 100 km/t. Folk flest kjører i 110–120 km/t, og «alle» mener at det er greit. Det er virkeligheten, det er hverdagen. Og det er aldri fartskontroll. Det synes jeg er bra. Når jeg sier at det er bra, så er det ikke fordi jeg mener det er greit å bryte fartsgrensen, men det er fordi jeg tror folk ville oppfatte det som særdeles urimelig å bli stoppet og bøtelagt for å ha kjørt i 102 km/t på en moderne motorvei.

Danmark og Frankrike har innført 130 km/t fartsgrense – det er to av de landene som har innført den farts-grensen. Dette respekteres. Folk synes det er rimelig. Det er få fartsoverskridelser på det danske og det franske motorveinettet. Og folk synes det er ok å få en bot. For det er altså fartskontroll på disse motorveiene. Det betyr at i Frankrike og i Danmark og i andre europeiske land har man altså forholdt seg til virkelighetens verden, og laget en fartsgrense som folk synes er rimelig, som de respekterer, og som de godtar å få en smekk for når de bryter den. Mens i Norge er dette en sovende bestemmelse. Det er en sovende bestemmelse. Den respekteres ikke, og den håndheves ikke, og da bør det gjøres noe med den.

Regjeringspartiene mener også at norske bilister er Europas dårligste. Fremskrittspartiet er uenig i det, og vi er enig med alle andre regjeringer i Europa om at fartsgrense-

ne bør være rimelige på motorvei klasse A. Og det har ikke vært så mange gode nyheter fra regjeringen i det siste – det å legge ut en liten gladsak burde ha vært på sin plass.

Det ble en fin reportasje i tv den kvelden, den 30. juli. Jeg avga et valglofte, og det var at jeg skulle foreslå i Stortinget, dersom jeg ble valgt, å heve fartsgrensen på motorvei klasse A. Det er herved gjort, og så får vi se.

**Presidenten:** Forslaget er – for ordens skyld – allerede tatt opp.

**Susanne Bratli (A) [21:15:01]:** Jeg registrerer at med unntak av samferdselsministeren er det hittil kun menn som har deltatt i denne debatten, og jeg tror ikke det er helt tilfeldig. Det handler kanskje om hvem det er som er opptatt av fart, og hvem det er som er opptatt av litt andre verdier.

Norge er best i verden på trafiksikkerhet. Vi har den laveste ulykkesrisikoen, kanskje med unntak av Storbritannia, sist jeg sjekket. Når det er sånn at man er på motorveien, og alle sammen kjører for fort, så hadde jeg heller villet etterlyse utrykningspolitiet, jeg, som ikke er fra Fremskrittspartiet, enn å etterlyse høyere fartsgrenser.

Men det som bekymrer meg i sakens anledning, handler mer om den lettvinde omgangen med fakta som gjennomføres i merknadsskrivingen fra Fremskrittspartiet. Man mangler forskning som sier at det er trygt å heve farten. Derfor kommer man fram med fakta om veiens beskaffenhet og om sikrere veier. Man viser til en rapport fra Folksam som sier at 70–72 pst. av trafikkulykkene skyldes dårlig vei. Det eksisterer ingen rapport fra Folksam. Det man viser til, er en doktoravhandling av en dame som har vært ansatt i Folksam – en doktoravhandling der definisjonen på sikker vei er bedre enn norsk motorvei A-standard. Hvis det er dét Fremskrittspartiet vil ha over hele landet, bør de mangedoble sin nasjonale transportplan.

De viser også til en rapport fra NTF, Trygg Trafikks søsterorganisasjon, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande. Jeg kjenner denne organisasjonen ganske godt, så jeg sendte en mail til dem og spurte om jeg kunne få rapporten oversendt. Jeg fikk følgende svar fra trafiksikkerhetsjefen, Nils Petter Gregersen:

«Jag känner inte igen det som man hänvisar till. Jag bedömer siffran som felaktig (...) Vår grundsyn är att trafiksäkerhet är ett samspel mellan olika systemkomponenter där de viktigaste är användaren, vägmiljön og fordonet. I vårt sätt att definiera Nollvisionen är skadereduktion viktigast, vilket innebär att hastigheten vid en kollision är avgörande.»

I tillegg opprører det meg veldig den omgangen man har med fakta, hva Trygg Trafikk mener, og det man sier om at Trygg Trafikk visstnok har snudd. Det er sånn at i 2005 var jeg styreleder i Trygg Trafikk, så jeg mener jeg har rimelig god kontroll med hva organisasjonen mente. Og én fylkessekretær i Østfold var ute og sa det som var referert fra talerstolen her, men Trygg Trafikk som organisasjon har aldri hatt som policy at 120 km/t er greit på motorvei klasse A. Man har derimot hatt som policy at 100 km/t er greit på de veiene som nå har det.



Så oppfordringen min blir at man må bli mye mer tydelig og mye mer rett når man nå skal ha omgang med fakta, og ikke framstille ting feil. Det blir for lett, og det er Stortinget heller ikke tjent med.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [21:18:14]:** Noen slag treffer under beltestedet og andre treffer over. Det skal være sikkert og visst.

For to timer siden hadde vi en debatt om våre skoleelever skulle kunne få lov til å få en seteplass, eller et setebeleg, for å kunne komme seg trygt fram og tilbake til skolen. Da hørte vi ikke snakk om nullvisjoner og føre-var-prinsipper. Det som går på de sikkerhetsmessige forholdene i trafikken i det hele tatt, var fraværende. Men når vi snakker om 120 km/t på motorvei klasse A, er det plutselig en særdeles viktig sak.

Av og til får man litt vondt inne i seg. For hva er det egentlig vi snakker om? Jo, det man snakker om, er en uenighet om hvilke kriterier som ligger i bunn. Hvilke kriterier er det som ligger i bunn? Man hevder: Det er farten som dreper. Ja, i Norge er det slik at både i forhold til personbiltrafikken og i forhold til godsbiltrafikken har vi 20–25 km lavere snitthastigheter enn våre naboland. Allikevel har vi en mye høyere skadestatistikk i Norge enn det de har i våre naboland. Så det er altså farten som dreper. Det kan ikke være at det er slik at det er kriterier om veistandard som ligger til grunn?

Det er merkelig at i Norge konkluderer Statens vegvesen med at sjåføren har et ansvar for 70 pst. av ulykkene som skjer, og at veistandarden har ansvar for 30 pst. av ulykkene som skjer. I Sverige viser altså rapporter fra Folksam at det er standarden på veien som har over 70 pst. betydning for både utforkjøring og ulykker. Der ligger den store tolkningsforskjellen.

Det er nå rart at alle andre land tolker det slik Sverige gjør, mens vi i Norge skal fortsette å være nisselandet og faktisk ikke ta inn over oss hva som er allmenn oppfatning og moderne politikk i samtlige andre europeiske land.

**Susanne Bratli (A) [21:21:11]:** Siden jeg tidligere i dag har referert til at jeg har fødselsdag, kan det vel passe at jeg prøver å få siste ordet i debatten. Det hadde vært litt hyggelig.

Jeg registrerer at Fremskrittspartiet fortsatt viser til en Folksam-rapport som ikke er en Folksam-rapport, men en doktoravhandling av en dame som har vært ansatt i Folksam, og der definisjonen på en god vei er bedre enn det som er norsk motorvei klasse A.

Forskningsleder Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt var opponent under den disputasen som denne damen hadde, og han mente at kravet til veistandard var i høyeste laget. Det er et intervju med forskningsleder Rune Elvik på nettet, og han sier som følger:

«Hvis 999.999 bilister av én million kjører forsiktig i en krapp kurve uten å havne i en dødsulykke, er det dermed veiens feil når dødsulykken skjer? Jeg kan ikke forstå annet enn at ulykken da skyldes for høy fart. Men er svingen for skarp, bør den naturligvis utbedres.»

Når det blir sagt fra talerstolen her at det ikke er snakket om nullvisjonen eller trafikksikkerhet tidligere i dag da vi diskuterte sikkerhetsseiler og setene til skolebarna, ja, så skal jeg gjerne sende en kopi av innlegget mitt til Fredriksen. Det var nemlig det innlegget mitt handlet om. Det handlet om trafikksikkerhet, og det handlet om nullvisjonen – og med nullvisjonen ønsker vi en framtid uten drepte og hardt skadde i trafikken. Det er grunnlaget for alt vi gjør, ikke bare innenfor trafikksikkerhet, men innenfor samferdselspolitikken. Og da handler det om hvordan veiene er, det handler om hvordan sjåførene er, og det handler om hvordan kjøretøyene er. Alle disse tre komponentene har like stort ansvar. Alle må ta sitt ansvar, og det er også vårt ansvar som politikere å legge til rette for at sjåførene skal oppføre seg på riktig måte i trafikken, og legge til rette for at fartsgrensen ikke er for høy, og at ulykkesrisikoen dermed heller ikke er for stor. Og jeg synes at Stortinget er seg sitt ansvar bevisst når vi nå stemmer for det som er flertallsinnstillingen i Dokument nr. 8-forslaget. Stor fart gir økt ulykkesrisiko. Det forteller all forskning vi kjenner til.

**Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [21:23:45]:** Jeg skal være kort, siden man nå sier at dette var en doktoravhandling fra en i Folksam.

Så vil jeg vise til lederen for trafikksikkerhet i Statens vegvesen, Finn Harald Amundsen. Han sier at ved å bygge ut motorveier, reduserer man skader og dødsfall med 80–90 pst. Strekninger i Vestfold og Østfold som tidligere ble omtalt som dødsveier, har gjennom motorveitbygging blitt blant de sikreste i landet. Er det ikke da slik at veistandarden til sjuende og sist har en stor medvirkning når det gjelder antall ulykker vi har?

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 14. (Votering, se side 3965)

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Vi går til votering i dagens saker.

#### *Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten har Anders Anundsen satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide retningslinjer for statsrådenes bruk av embetsverket på reiser og møter med partipolitisk preg.»

Det votes alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:82 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen, Ulf Erik Knudsen og Øyvind Vaksdal om statsråders bruk av embetsverk på politiske arrangementer i og utenfor valgkamp – vedlegges protokollen.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.33.09)

## Votering i sak nr. 2

**Presidenten:** Under debatten har Michael Tetzschner satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Burettslagslova § 4-6 nytt annet ledd skal lyde:

Vederlag kan ikkje krevjast utan at forretningsfører/ andelslaget har gitt eigar eller meklar alle opplysningar som har betydning for handelen og gjennomføringa av denne.»

Presidenten vil først la votere over dette forslaget.

## Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 54 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.33.50)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

## I o v

om endringer i burettslagslova mv.

## I

I lov 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner skal § 1-2 nytt annet ledd lyde:

*Unntakene i første ledd nr. 3 og 6 omfatter ikke kreditt eller annen finansiering fra selger som ikke er forbruker, i forbindelse med salg av rett til bolig som er knyttet til eller skal knyttes til andel i borettslag.*

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

## II

I lov 3. juli 1992 nr. 93 om avhending av fast eigedom gjøres følgende endringer:

§ 1-1a nytt annet ledd skal lyde:

*(2) Dersom seljaren har gjort avtalen som ledd i næringsverksemd, skal avtalen opplyse om kontantvederlag, andel fellesgjeld i burettslaget og den samla summen av desse beløpa.*

Nåværende annet og tredje ledd blir nytt tredje og fjerde ledd.

§ 1-2 annet ledd annet punktum skal lyde:

Ved andre forbrukarkjøp kan § 1-1a andre ledd, § 1-3, § 2-6 første ledd tredje punktum, § 3-3, §§ 3-7 til 3-10, §§ 4-1 til 4-19, §§ 6-1 til 6-3 og §§ 7-1 til 7-3 ikkje fråvikast ved avtale til ugunst for kjøparen.

## III

I lov 20. desember 1996 nr. 106 om tomtefeste gjøres følgende endringer:

Ny § 5 a skal lyde:

§ 5 a *Forbod mot festehøve på utbygde eigartomter*

*Det kan ikkje skipast feste på utbygde eigartomter når bygningane på tomta i hovudsak skal nyttast til bustad. Dette gjeld likevel berre om avhending av tomta kan sameinast med eigarens rettsgrunnlag etter lov eller avtale.*

*Retten kan under omsyn til tilhøvet mellom partane, fordelinga av skuld og tilhøva elles lempe plikta festaren har til å betale festeavgift når det er skipa feste i strid med føresegnene i fyrste ledd. Partane kan avtale at slik avgjerd skal høyre under skjønn.*

§ 43 annet ledd første punktum skal lyde:

Ved skjønn etter §§ 5 a, 15 og 37 skal talet på skjønnsmedlemer alltid vere to, både ved skjønn og overskjønn.

## IV

I lov 13. juni 1997 nr. 43 om avtalar med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m. skal § 1a annet ledd lyde:

*Avtalen skal opplyse om kontantvederlag, andel fellesgjeld i burettslaget og den samla summen av desse beløpa.*

## V

I lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt gjøres følgende endring:

§ 2-30 første ledd bokstav l oppheves.

Nåværende § 2-30 første ledd bokstav m til n blir bokstav l til m.

## VI

I lov 6. juni 2003 nr. 39 om burettslag gjøres følgende endringer:

§ 2-6 annet ledd nytt annet punktum skal lyde:

*Departementet kan i forskrift gi føresegner om kva kostnader som skal vere med i driftsbudsjetten, og andre føresegner som heng saman med eit driftsbudsjett.*

§ 2-6 nytt fjerde ledd skal lyde:

*(4) Planen skal vise kor mykje kvar andelseigar skal nedbetale av fellesgjelda gjennom felleskostnadene og kor mykje kvar andelseigar skal finansiere sjølv.*

Nåværende fjerde ledd blir nytt femte ledd og skal lyde:

*(5) Planen kan endrast av styret, eventuelt med samtykke frå generalforsamlinga etter § 8-9. Ved endring av planen må fellesgjelda vere i samsvar med §§ 2-14 og 2-15. Endring av innskotet kan berre skje etter § 2-10, og endring av fordelinga av felleskostnadene kan berre skje etter § 5-19.*

Ny § 2-12 a skal lyde:

§ 2-12 a *Forbod om avtale om rett til bustad*

*Det er forbode å inngå avtale mellom yrkesutøvar som nemnt i § 2-12 og kjøpar om rett til bustad som er knytt til, eller skal knytast til andel i burettslag, dersom kjøparen ikkje kan eige andelen etter §§ 4-1 flg.*

Kapittel 2 nytt avsnitt IV skal lyde:

#### **IV Fellesgjeld**

§ 2-14 *Maksimalgrense*

*Er det fastset i bygge- og finansieringsplanen at laget skal ha fellesgjeld, skal fellesgjelda ved stiftinga ikkje utgjere meir enn 75 prosent av kostnadsoverslaget i bygge- og finansieringsplanen, jf. § 2-6. Ei låneavtale som fører til at fellesgjelda går over grensa i første punktum, er ugyldig for den overskytande delen.*

§ 2-15 *Krav til fellesgjeld*

*Ved stifting av burettslag skal fordelinga mellom storleiken på den delen av fellesgjelda som kvar andelseigar skal nedbetale gjennom felleskostnadene og det dei skal finansiere sjølve, jf. § 2-6 fjerde ledd, vere prosentvis lik for alle andelane i laget. Den einskilde andelseigar kan likevel få rett til å nedbetale sin del av fellesgjelda dersom burettslaget og finansinstitusjonen, som har gitt felleslånet, har avtalt ein slik rett for andelseigarane.*

§ 2-16 *Opplysningar*

*Før avtale om rett til bustad som er knytt til eller skal knytast til andel i burettslag, vert inngått, skal yrkesutøvar som nemnt i § 2-12 opplyse kjøparen om rente- og avdragsvilkår, løpetid og andre vilkår av vesentleg betydning for nedbetaling av fellesgjelda.*

§ 5-21 tredje ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Tvangssal av andelen skal haldast som tvangsauksjon etter tvangsfullbyrdsloven kapittel 11, om ikkje burettslaget krev sal ved medhjelpar.*

Kapittel 5 nytt avsnitt VII skal lyde:

#### **VII Sikring mot tap av felleskostnader**

§ 5-26 *Sikring mot tap av felleskostnader*

*(1) Med sikring mot tap av felleskostnader i burettslag er meint overtaking av den risikoen burettslaget har for manglande dekning av felleskostnader.*

*(2) Sikring som nemnt i første ledd kan berre etablerast og tilbydast etter lova her.*

§ 5-27 *Krav til tilbydaren*

*Berre føretak som har løyve til å drive skadeforsikrings- eller finansieringsverksemd, kan tilby sikring etter § 5-26.*

§ 5-28 *Krav til produktet*

*Departementet gir nærare forskrifter om krav til produktet, og kan i den samanhengen gi føreseigner som vikk frå forsikringsvirksomhetsloven og finansieringsvirksomhetsloven.*

§ 5-29 *Oppseiing*

*Oppseiing av avtale om sikring etter kapitlet her skal vedtakast av generalforsamlinga. Dersom avtale om sikring stiller vilkår om bruk av ein særskilt forretningsfører, må oppseiing av avtale om forretningsførsel også vedtakast av generalforsamlinga.*

§ 5-30 *Marknadsføring og informasjon*

*Berre sikring etter §§ 5-26 til 5-29 kan marknadsførast som sikring mot tap av felleskostnader ved sal av andelar i burettslag. Andre ordningar kan heller ikkje marknadsførast på ein måte som gjer at dei kan forvekslast med å vere sikring etter §§ 5-26 til 5-29.*

§ 8-10 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Så lenge yrkesutøvar som nemnt i § 2-12 eig meir enn ein tredjedel av andelane i laget, kan det ikkje fastsetjast i vedtektene at burettslaget ikkje skal ha forretningsfører.*

§ 12-1 skal lyde:

§ 12-1 *Skadebotansvar*

*(1) Den som i eigenskap av styremedlem, forretningsfører, granskar eller andelseigar valdar tap forsettleg eller aktlaust for laget, andelseigarar eller andre under utføringa av oppgåva si, har plikt til å bøte tapet. Det same gjeld for medlem av andre organ som er skipa etter vedtektene.*

*(2) Yrkesutøvar eller kjøpar som bryt forbodet i § 2-12 a og forsettleg eller aktlaust valdar tap for laget eller andelseigarar, har plikt til å bøte tapet.*

## VII

I lov 29. juni 2007 nr. 73 om eiendomsmeistring gjøres følgende endringer:

§ 6-7 annet ledd nr. 12 og nr. 13 skal lyde:

12. hvis kjøpesum er fastsatt, totalkostnad som omfatter andel av fellesgjeld, alle gebyrer, avgifter og øvrige kostnader,

13. hvis kjøpesum ikke er fastsatt, en samlet oppstilling som omfatter prisantydning, andel av fellesgjeld, alle gebyrer, avgifter og øvrige kostnader, samt summen av disse beløpene, og

§ 6-7 tredje ledd skal lyde:

(3) Ved transaksjoner som omfattes av lovens § 1-2 annet ledd nr. 3, skal den skriftlige oppgaven også inneholde følgende opplysninger:

1. lånevilkårene for nedbetaling av fellesgjeld og månedlige felleskostnader, samt andre faste kostnader som knytter seg til dette,
2. separat beregning av månedlige felleskostnader etter en eventuell avdragsfri periode,
3. opplysninger om at kjøper kan holdes ansvarlig for manglende dekning av felleskostnader og usolgte enheter hørende til prosjektet,
4. opplysninger om burettslaget har sikring mot tap av felleskostnader, jf. lov 6. juni 2003 nr. 39 om burettslag kapittel 5 avsnitt VII, og i så fall hvem som er

*tilbyder, varigheten av avtalen og oppsigelsesvilkårene,*

5. *relevante rettigheter og forpliktelser for boligselskapet ifølge lov, forskrift, vedtekter, vedtak og avtaler som har betydning for handelen,*
6. *vesentlige opplysninger om boligselskapets budsjett og regnskap, samt opplysninger om at disse dokumentene er tilgjengelige hos oppdragstaker.*

Nytt § 6-7 fjerde ledd skal lyde:

*(4) Ved formidling av sameieandeler og eierseksjoner gjelder tredje ledd nr. 1, 5 og 6 tilsvarende.*

Nåværende fjerde og femte ledd blir nytt femte og sjette ledd.

### VIII

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

**Presidenten:** Det votes over VI § 2-14.  
Høyre og Venstre har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling til VI, § 2-14 ble bifalt med 81 mot 20 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.34.37)

**Presidenten:** Det votes over resten av VI og hele I–V samt VII–VIII.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling til resten av VI og hele I–V samt VII–VIII ble enstemmig bifalt.

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

V o t e r i n g :

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

*Votering i sak nr. 3*

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

l o v  
om endringer i plan- og bygningsloven  
(byggesaksdelen)

### I

I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling gjøres følgende endringer:

§ 17-6 skal lyde:

§ 17-6 *Forskrifter*

Departementet kan gi ytterligere regler om krav til avtaleinngåelsen, typer av tiltak som kan omfattes, herunder at nærmere angitte tiltak ikke kan inngå i avtale, *hvordan kriteriene i loven skal anvendes* og hvordan avtalevilkårene skal gjennomføres.

§ 18-7 annet ledd annet punktum skal lyde:

Dersom bestemmelsen i *første punktum* fører til at ikke alle utgifter ifølge § 18-5 blir dekket for en eller flere av eiendommene, kan refusjonskreditor kreve at udekkede beløp blir fordelt på de andre eiendommene i samsvar med reglene i første ledd.

§ 20-1 første ledd bokstav i skal lyde:

i) plassering av *skilt- og reklameinnretninger*

§ 20-3 første ledd bokstav a skal lyde:

a) mindre frittliggende bygning som oppføres på bebygd eiendom, og som ikke kan brukes til *beboelse*

§ 20-3 tredje ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrift unnta også andre tiltak fra bestemmelsene i § 20-1, *herunder plassering av anleggsbrakker i mer enn to måneder i direkte tilknytning til bygge- eller anleggstomt hvor arbeid pågår.*

§ 21-4 sjette ledd ny bokstav c skal lyde:

c) *tiltakhaver varsler kommunen når midlertidige tiltak som nevnt i § 20-2 bokstav c, fjernes*

§ 21-5 nytt fjerde ledd skal lyde

*Departementet kan gi forskrifter om plikt for kommunen til å rapportere til andre myndigheter.*

§ 21-10 andre ledd skal lyde:

Ved ferdigattest skal det fra tiltakshavers eller de ansvarlige foretaks side foreligge tilstrekkelig dokumentasjon over byggverkets, *herunder* byggeproduktene, egenskaper som grunnlag for forvaltning, drift og *vedlikehold* av bygget. Departementet kan gi forskrift om innhold, avlevering og oppbevaring av slik dokumentasjon.

§ 21-10 femte ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om *unntak fra krav om ferdigattest for særskilte tiltak*, ferdigstillingen av tiltak, sluttkontroll, dokumentasjon for kommunens behandling av søknad om ferdigattest og midlertidig brukstillatelse.

§ 22-5 første ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrift om saksbehandling og krav for godkjenning, tilbaketrekking, ordningens omfang og organisering, *tidsfrister for sentral godkjenning*

og konsekvenser av fristoverskridelse, og om gebyr for godkjenning som ikke kan gå ut over selvkost.

§ 23-1 nytt tredje ledd skal lyde:

*Kommunen kan unnta fra krav om ansvarsrett der dette er klart unødvendig.*

§ 28-6 nytt tredje ledd skal lyde:

*Departementet kan gi forskrifter med krav til sikkerhetsnivå og sikringstiltak for basseng, brønn og dam.*

§ 29-4 skal lyde:

§ 29-4. *Byggverkets plassering, høyde og avstand fra nabogrense*

*Byggverkets plassering, herunder høydeplassering, og byggverkets høyde skal godkjennes av kommunen. Kommunen skal påse at veglovas bestemmelser om byggegrense og frisikt blir fulgt. Bygning med gesimshøyde over 8 meter og mønehøyde over 9 meter kan bare føres opp hvor det har hjemmel i plan etter kapittel 11 eller 12.*

*Hvis ikke annet er bestemt i plan etter kapittel 11 eller 12, skal byggverk ha en avstand fra nabogrense som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter.*

*Kommunen kan godkjenne at byggverk plasseres nærmere nabogrense enn nevnt i andre ledd eller i nabogrense:*

- a) når eier (fester) av naboeiendommen har gitt skriftlig samtykke eller
- b) ved oppføring av garasje, uthus og lignende mindre tiltak.

*Nærmere bestemmelser, herunder regler om avstand mellom byggverk, beregningsmåten for høyde, avstand fra nabogrense og areal på bygning som nevnt i andre ledd bokstav b, gis ved forskrift.*

§ 30-5 nytt fjerde punktum skal lyde:

*Departementet kan videre gi forskrifter om hvilke krav som gjelder for anleggsbrakker som skal stå lenger enn to år i direkte tilknytning til bygge- eller anleggstomt hvor arbeid pågår.*

## II

Loven trer i kraft straks.

Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 4

**Presidenten:** Under debatten har Bård Hoksrud satt fram to forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at det stilles krav om at det gjennomføres lokale folkeavstemninger når det skal opprettes bompengefinansierte veiprosjekter.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en lovproposisjon med forslag til lovhemler for lovfesting av en utvidet ordning med bruk av bindende folkeavstemninger lokalt og nasjonalt.»

Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:60 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Per-Willy Amundsen, Torkil Åmland og Anders Anundsen om økt bruk av bindende folkeavstemninger – bifalles ikke.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.36.24)

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2010 blir det gjort følgende endring:

| Kap. | Post | Formål  | Kroner     |
|------|------|---|------------|
| 1310 | 70   | Samferdselsdepartementet<br>Kjøp av innenlandske flyruter, kan overføres, kan nyttast under kap. 1311<br>post 71, blir auka med ..... | 26 700 000 |
|      |      | frå kr 629 200 000 til kr 655 900 000   |            |

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 6*

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

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at gjenstående etapper på Ringvei vest og Skansentunnelen, som omtalt i Prop. 108 S (2009–2010), bygges med statlig finansiering. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskottering for å sikre hurtigst mulig gjennomføring. Stortinget ber regjeringen innarbeide endelig finansiering i statsbudsjettet for 2011.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget avviser at tiltak knyttet til planlegging, kollektivtrafikk, trafikksikringstiltak, bygging av gang- og sykkelveier og miljø- og sentrumstiltak, jf. en rekke tiltak i Prop. 108 S (2009–2010) om utvidelse av Bergensprogrammet, finansieres med bompenger. Slike tiltak finansieres over ordinære budsjetter for hhv. kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. I dette arbeidet må samordning med Bybaneprosjektet i Bergen inngå, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006). Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtilbudet i Bergen og Bergensregionen ved at Hordaland fylkeskommune fra og med 2010 får tildelt midler fra eksisterende belønningsordning for bedre kollektivtransport, jf. kap. 1330 post 60, uten at det stilles krav om innføring av rushtidsavgift eller andre trafikkregulerende tiltak.»

Det voterer alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

## I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet etter vilkåra i Prop. 108 S (2009–2010) og Innst. 302 S (2009–2010).

## II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 22 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.37.21)

*Votering i sak nr. 7*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslagene nr. 1 og 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Ingjerd Schou på vegne av Høyre

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til implementering av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 i lovs form, dvs. ikke gjennom forskriftshjemler som i Prop. 113 L (2009–2010). Stortinget ber regjeringen i lovforslaget legge til grunn et positivt syn på konkurranse der forordningen også gjøres gjeldende for sjøtransport og skinnebasert transport.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak med vurdering av en ordning med statlig regelverk og godkjenning av langdistansetilbud med buss som krysser fylkesgrenser for å sikre et velfungerende tilbud av ekspressbusstjenester.»

Forslagene blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å føre opp på dagsordenen som egne saker i et senere møte.

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slikt vedtak til

## lov

om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

## I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 8 første ledd skal lyda:

(1) Når det vert gjeve godtgjersle eller einerett ved tildeling av løyve, skal det nyttast konkurranse så langt det følgjer av lova her; lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innan sjøtransport § 1 tredje ledd, lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i desse lovene.

§ 22 femte ledd skal lyda:

(5) Med dei avgrensingane som følgjer av § 8 første

ledd, fastset fylkeskommunen kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde ved inngåing av kontraktar om godtgjersle.

§ 22 sjette ledd vert oppheva.

§ 23 skal lyda:

§ 23 Administrasjonsselskap

Fylkeskommunen kan gjere vedtak om at godtgjersle til rutetransport skal gå til eit selskap som administrerer rutesambanda i fylket. § 22 femte ledd gjeld tilsvarende.

§ 24 skal lyda:

§ 24 Riksvegferjer

Departementet har ansvar for å yte godtgjersle til ferjer i riksvegsamband. For departementet gjeld § 22 femte ledd tilsvarende.

§ 27 andre ledd skal lyda:

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve, eller når det følgjer av forskrift gjeve med heimel i denne lova, gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentlig tenesteyting gjeld. Løyve som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.

§ 27 tredje ledd vert oppheva.

## II

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane (jernbaneloven) skal ny § 7d lyda:

§ 7d (Offentlig persontransport med jernbane)

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) 1191/69 og 1107/70, med senere endringer).

## III

Iverksetjing og overgangsforesegner

Lova trer i kraft frå den tid Kongen fastset.

**Presidenten:** Det voteres alternativt mellom innstillingens I § 27 andre ledd og forslag nr. 3 fra Høyre. Forslaget lyder:

«§ 27 andre ledd skal lyda:

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentlig tenesteyting gjeld, likevel ikkje lenger enn i ti år. Løyve som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.»

Fremskrittspartiet og Venstre har varslet at de vil støtte Høyres forslag.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre ble innstillingen bifalt med 58 mot 42 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.38.49)

**Presidenten:** Det voteres så over resten av I samt hele II og III.

Votering:

Komiteens innstilling til resten av I samt hele II og III ble enstemmig bifalt.

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

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble enstemmig bifalt.

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

Votering i sak nr. 8

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem syv forslag. Det er

- forslagene nr. 1–4, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 5–7, fra Ingjerd Schou på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

Det voteres først over forslagene nr. 5–7, fra Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en overgangsordning på 5 år for å gjennomføre påbud om sitteplasser og setebelter i alle busser som frakter skolebarn til og fra skolen, med unntak av de bussene som klart er definert som typiske bybusser, og som kun benyttes i byområder.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav til uniformering av skolebusser, og forutsetter at kjøretøysforskriften følges.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at norske trafikkregler skjerpes inn, slik at det ikke er anledning til å kjøre forbi en skolebuss som stopper for av- og påstigning.»

## Votering:

Forslagene fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 72 mot 28 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 21.39.59)

**Presidenten:** Det voteses så over forslagene nr. 1–4, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en overgangsordning, hvor det legges opp til å benytte positive virkemidler for å fremskynde utskiftingstakten av busser som i dag ikke har setebelter, og som benyttes til offentlig transport.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre påbud om setebelte i alle busser, med unntak av de bussene som klart er definert som typiske bybusser, og som kun benyttes i byområder.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre dem som har ansvaret for transporten, foreslås innarbeidet i revidert nasjonalbudsjett for 2010.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles høyere krav til uniformering av skolebusser, og at det som et minimum påses at kjøretøysforskriften følges.»

## Votering:

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 76 mot 24 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 21.40.19)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:65 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik, Anders Anundsen og Jon Jæger Gåsvatn om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport – vedlegges protokollen.

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 9*

**Presidenten:** Under debatten har Anne Marit Bjørnflaten satt fram et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument 8:66 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Bård Hoksrud, Morten Høglund og Torgeir Trældal om å gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet – vedlegges protokollen.»

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en ekstern, uavhengig utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger til det russiske jernbanenettet, og fremlegge utredningen for Stortinget på egnet måte.

**Presidenten:** Det voteses alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

**Voteringstavlene** viste at det ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet var avgitt 50 stemmer for innstillingen og 50 stemmer for forslaget.

(Voteringsutskrift kl. 21.41.40)

**Per Rune Henriksen (A)** (fra salen): President! Jeg har ikke stemt.

**Gunn Karin Gjøl (A)** (fra salen): Jeg stemte feil. Jeg stemte for og skulle stemt imot.

**Presidenten:** Da er det all grunn til å tro at salen godtar at vi tar en ny votering.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.42.25)

*Votering i sak nr. 10*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem fire forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Janne Sjelmo Nordås på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet
- forslagene nr. 2 og 3, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 4, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti

Det voteses først over forslag nr. 4, fra Høyre og Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere et uavhengig



offentlig veitilsyn, med tilsynsmyndighet overfor både vei, biler og trafikanter.»

#### Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 74 mot 27 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.43.16)

**Presidenten:** Det voteres over forslagene nr. 2 og 3, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for hhv. stamvei og fylkesvei i form av minstestandard. Stortinget legger til grunn at veiene jevnlig blir målt av tilsynsmyndighet iht. fastlagt standard, og at brudd på krav møtes med sanksjoner.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

#### Votering:

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

(Voteringsutskrift kl. 21.43.37)

**Presidenten:** Det voteres så alternativt mellom komiteens innstilling og forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument 8:86 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om innføring av konkrete mål for hva som er god vei – bifalles ikke.»

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber regjeringen utarbeide enkle kvantifiserbare og tidsfestede målsetninger knyttet til norsk samferdselspolitikk.

#### Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.44.18)

#### Votering i sak nr. 11

**Presidenten:** Under debatten har Hallgeir H. Lange-land satt frem et forslag på vegne av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument 8:94 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Kenneth Svendsen om godkjenningsordning for ombygde og amatørbygde kjøretøy – vedlegges protokollen.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 legge frem forslag til ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.

#### Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble forslaget bifalt med 53 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.45.18)

#### Votering i sak nr. 12

**Presidenten:** Under debatten har Arne Sortevik satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Veiltak omtalt i St.prp. nr. 85 (2008–2009) om trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim baseres på full statlig finansiering uten bruk av bompenger og/eller rushtidsavgift. Innkreving av bompenger opphører omgående. Stortinget legger til grunn at igangsatte og planlagte veiltak innenfor trinn 1 av Miljøpakken forskotteres av staten i 2010, og at ny sak om finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim legges frem høsten 2010.»

Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:108 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om fullfinansiering av Trondheimpakken – bifalles ikke.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 80 mot 21 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.46.14)

*Votering i sak nr. 13*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Knut Arild Hareide på vegne av Høyre og Kristelig Folkeparti
- forslag nr. 3 fra Knut Arild Hareide på vegne av Kristelig Folkeparti

Det voteses først over forslag nr. 3, fra Kristelig Folkeparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen utvide belønningsordningen for kollektivtrafikken til også å omfatte «Vestfold-byen» – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøsregionen – Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.»

## Votering:

Forslaget fra Kristelig Folkeparti ble med 94 mot 7 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.46.55)

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

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, foreslå en vesentlig opptrapping av bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikken.»

## Votering:

Forslaget fra Høyre og Kristelig Folkeparti ble med 75 mot 26 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.47.12)

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

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

## Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 78 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.47.30)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:113 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om et bedre kollektivtilbud i byområdene med hyppigere avganger og lavere takster – vedlegges protokollen.

## Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

*Votering i sak nr. 14*

**Presidenten:** Under debatten er det satt frem to forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Bård Hoksrud på vegne av Fremskrittspartiet
  - forslag nr. 2, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre
- Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for tre prøveprosjekter hvor fartsgrensene økes til 110 km/t på egnede strekninger. Prosjektet evalueres etter fem år.»

## Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 81 mot 19 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.48.17)

**Presidenten:** Det voteses så over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen innføre en prøveordning der fartsgrensen på motorveier klasse A settes til 120 km/t.»

## Votering:

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 79 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.48.40)

Komiteen hadde innstilt:

Dokument 8:116 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A til 120 km/t – bifalles ikke.

*Votering:*

Komiteens innstilling ble bifalt med 77 mot 21 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 21.49.15)

Sak nr. 15 [21:49:24]

*Referat*

1. (406) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Robert Eriksson, Laila Marie Rei-

ertsen og Vigdis Giltun om evaluering av varslerparagrafen og virkningen av denne (Dokument 8:151 S (2009–2010))

- Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
2. (407) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Christian Tybring-Gjedde og Ulf Leirstein om skattemessig likebehandling av fagforeningskontingenter (Dokument 8:152 S (2009–2010))  
Enst.: Sendes finanskomiteen.

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

Møtet hevet kl. 21.50.

---