



Representantforslag nr. 16

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg

Dokument nr. 8:16 (2008–2009)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk

Til Stortinget

BAKGRUNN

Regjeringen og regjeringspartiene har i flere år avvist Fremskrittspartiets forslag om en egen luftfartsplan til avløsning for St.meld. nr 38 (1996–1997) Norsk luftfartsplan 1998–2007.

Regjeringen har heldigvis endret syn, og den 11. juni 2008 la den frem et eget strateginotat; rapporten "Strategi for norsk luftfart".

Forslagsstillerne viser til statsråd Liv Signe Navarsetes eget forord til strateginotatet:

"Strategien vil vere eit viktig innspel til stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 som Regjeringa tek sikte på å leggje fram ved årsskiftet 2008–2009. Luftfartsstrategien er likevel eit sjølvstendig dokument som gjev høve til å drøfte luftfarten meir inngående enn Nasjonal transportplan. På same måten gjev strategien også høve til å ta opp tema som er spesielle for luftfarten, og som det ikkje er naturleg å ta opp i Nasjonal transportplan."

Vurdering

Forslagsstillerne mener at rapporten "Strategi for norsk luftfart" bør danne grunnlaget i en stortingsmelding om norsk luftfart. Forslagsstillerne er enig med samferdselsministeren i at rapporten fremstår som et selvstendig dokument som gir anledning til å drøfte luftfarten mer inngående enn det som kan gjøres i forbindelse med behandlingen av ny nasjonal

transportplan, ikke minst fordi det er gjennomført 5 åpne møter der ikke-statlige aktører har kunnet komme med innspill. Forslagsstillerne registrerer at det foreligger en rekke innspill i skriftlig form. Dette understreker stort engasjement fra berørte parter om ulike forhold knyttet til norsk luftfart. Nettopp derfor mener forslagsstillerne det er viktig og riktig at en egen stortingsmelding om luftfarten drøftes av Stortinget, for på den måten å legge grunnlaget for en moderne luftfartspolitikk i Norge.

Forslagsstillerne peker på at flere viktige forhold ikke er tilstrekkelig avklart i den rapporten som er fremlagt, og peker på følgende:

- Flyplass-struktur og finansiering av flyplasser bør behandles i et 20-årsperspektiv og avklart i forhold til inngått klimaforlik.
- Flyplass-struktur bør koordineres med et tilsvarende perspektiv på stamnett innenfor veier, jernbane og sjøtransport.
- Luftromskapasitet totalt innenlands og regionalt (spesielt områdene tilknyttet Gardermoen, Torp og Rygge).
- En vurdering av de generelle rammevilkårene for norsk luftfart; brukerfinansiering, avgiftspolitikk, kryssubsidiering, utbyttepolitikk.
- Alternative finansieringsmodeller til gjeldende system med kryss-subsidiering bør vurderes, herunder også vurdering av større offentlig finansieringsansvar for infrastruktur, for sikkerhets- og sikringstiltak (flysikkerhet og luftfartssikkerhet) og større bruk av offentlig kjøp av innenlands flyruter.
- Statens oppgave og finansieringsansvar knyttet til å skaffe nødvendig areal (herunder overføring av areal fra Forsvaret til Avinor) og for nødvendige sikrings- og sikkerhetstiltak bør behandles grundigere.

- Finansiering av kostnader knyttet til samfunnsikkerhet bør drøftes.
- Ansvarsforhold mellom Avinor som flyplassseier og flyselskapene for ulike typer forsinkelser, avklares med hensyn til utvidete passasjerrettigheter.
- Spørsmål knyttet til ansvar for arbeidsmiljø som er omtalt i rapporten (Luftfartstilsyn eller Arbeidstilsyn) bør avklares.
- På basis av de problemer som mangel på nøkkelpersonale har påført flypassasjerer i Norge, bør det fremvises en tydeligere strategi for hvordan slike forhold skal unngås.
- Statens eierforhold i SAS bør vurderes.
- Eierskap i Avinors lufthavner når det gjelder å åpne for regionale eiere (private og regionale myndigheter) bør drøftes.
- Samarbeid sivil luftfart og Luftforsvaret bør drøftes fordi sivil og militær luftfart historisk sett har hatt et samarbeid innenfor det tekniske og operative området. Omlegging og reduksjon innenfor Forsvaret påvirker et fremtidig samarbeid.
- Vurdering av om luftfarten som er avgiftsbasert, belastes utgifter fra andre departementsbudsjetter; for eksempel Forsvarets bruk av luftrom/flyplasstjenester og nattåpne flyplasser for luftambulanse.

Forslagsstillerne peker også på at både Avinors omstillingsprogram "Take Off- 05" og flytting av Luftfartstilsynet har vært gjenstand for ekstern vurdering.

Avinors omstillingsprogram er behandlet i en doktorgradsavhandling som ble fremlagt i doktorgradsdisputas ved Norges Handelshøyskole 15. september 2008 ("Measuring the Effects of Strategic Change on Safety in a High Reliability Organization" av Eric Lofquist). I avhandlingen hevdes det at den tidligere Avinor-ledelsens strategiske valg førte til at flysikkerheten ble svekket under omstillingsprosessen "Take Off-05".

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har 14. november 2008 lagt frem rapporten "Forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet". Difi kommer med hele 7 anbefalinger. Undersøkelsen peker på varierende forvaltningskompetanse på individnivå og systematiske svakheter på organsisasjonsnivå.

Forslagsstillerne mener på denne bakgrunn at en stortingsmelding om modernisering av norsk luftfart også må omfatte en grundig vurdering av flysikkerheten og nødvendige tiltak for å bedre denne.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen med basis i rapporten "Strategi for norsk luftfart", datert juni 2008 og fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som er gjort i forslaget, legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik.

19. november 2008