

Møte torsdag den 17. januar 2008 kl. 18

President: Olav Gunnar Ballo

Dagsorden (nr. 14):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23 (Innst. O. nr. 26 (2007-2008), jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008))
2. Referat

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

Sak nr. 1

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23 (Innst. O. nr. 26 (2007-2008), jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008))

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

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker etter innlegg fra partienes hovedtalere og inntil fem replikker 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.

Truls Wickholm (A) [18:04:55] (ordfører for saken): Vi skal nå behandle en lovendring i Ot.prp. nr. 15. Det foreslås endring av vegloven § 27 A, slik at bompenger kan brukes til tiltak for drift av kollektivtrafikken.

Dette er en meget viktig endring, som vil sette byområder, i første omgang Oslo og Akershus, i stand til å håndtere trafikkutfordringene sine på en mye bedre måte enn man har kunnet hittil. Denne innstillingen inneholder en framtidsrettet og miljømessig svært god politikk. For dem av oss som er opptatt av at vi ikke bare skal bruke all plassen i byene våre til å bygge veier, er dette en bra dag. Bilistene betaler for bedre kapasitet på veiene når de er med og styrker kollektivtilbudet. Denne lovendringen vil være med og gi kollektivtrafikken et skikkelig løft. Den nye ordningen vil ha positive virkninger for trafikken og miljøet.

Proposisjonen legger til grunn at bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk skal inngå i en plan om et helhetlig og samordnet transportsystem i et byområde. Det er en anerkjennelse av at transportproblemene ikke kan løses ved veibygging alene.

Flertallet i innstillingen deler departementets syn om at styrking av kollektivtransporten, trafikkregulerende tiltak og investeringer i et veinett som reduserer lokale miljøproblem og øker den samlede framkosten, er nødven-

dig for å nå målet om effektiv og miljømessig transport i byområdene.

Det er verdt å presisere at bomringer rundt byområder faller innenfor et unntak i rådsdirektivet i EØS-avtalen som regulerer årsavgifter, bruk av bompenger og veibruksavgifter for godstransport, og at dette derfor ikke bli gjeldende for denne type områder. Det er også verdt å merke seg at det første aktuelle anvendelsesområdet, som er Oslo-pakke 3, er av akkurat denne arten, og at det derfor ikke vil være problemer i forhold til ESA.

Initiativet til dette forslaget om endring i vegloven kom gjennom behandlingen av Oslo-pakke 3, på det lokale nivået. Det ble fremmet et ønske fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om å kunne bruke bompenger til drift av kollektivtrafikken. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har på denne bakgrunn fattet vedtak om at man skal kunne gjøre nettopp dette.

Flertallet gir honnør til politikerne i Oslo og Akershus som har vært framsynte i sin måte å tenke transportpolitikk på. Det paradoksale er jo kanskje at i Oslo er det samferdselsbyråd Peter N. Myhre, fra Fremskrittspartiet, som søker om å få denne lovendringen igjennom, mens her på Stortinget er Fremskrittspartiet det eneste partiet som stemmer helt klart mot denne endringen.

Dette forslaget er som nevnt en moderne måte å se trafikk- og transportpolitikk på. Den moderne tenkingen ivaretar også prinsippet om at de som betaler bompenger, får noe igjen, slik at vi kan beholde dette såkalte nytteprinsippet. Ved å øke antall reisende på kollektivtrafikken gjennom et styrket tilbud, kan man frigjøre kapasitet på veiene og redusere klimagassutslippene. Færre pendlere på veiene vil være spesielt gunstig for næringslivet og annen nyttetraffic som må bruke veiene.

I dag har vi fått et klimaforlik her på Stortinget. Der slår partiene fast at prinsippet om at forurensere betaler, skal være viktig.

I denne proposisjonen legges grunnlaget for at nettopp dette kan skje i byområder. Her er forurenseren med på å betale for tiltak som reduserer utslippene. Det er stadig større oppslutning blant folk om at vi må ha restriksjoner på privatbilbruken, og at vi må finne måter å støtte kollektivtrafikken på.

Helt til slutt vil jeg understreke det statsråden skriver i sitt brev av 8. januar 2008 til komiteen:

«Jeg kan bekrefte at det foreliggende lovforslaget ikke vil være til hinder for at det på et senere tidspunkt kan vurderes andre løsninger for forvaltningen av bompengemidler til drift av kollektivtrafikken enn det Ot.prp. nr. 15 legger opp til.»

Dette er viktig for at vi skal kunne imøtekomme ønskene fra lokale myndigheter om et enkelt overføringssystem for pengene som skal tilflyte driftdelen av kollektivtrafikken. Flertallet er opptatt av at lokale myndigheter skal styre bruken av bompengemidlene til drift av kollektivtransport, og at midlene på en enkel og forutsigbar måte skal bli tilgjengelige innenfor de rammene som trekkes opp av Stortinget.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [18:10:14]: Lovendringen åpner jo for at dette kan gjøres i byer og bymessige områder. Hvor går grensen for Arbeiderpartiet? Hvor mange byer og bymessige områder kan nå med skrekk se frem til at de får ordninger som denne, hvor bilistene skal betale for drift av kollektivtiltak? Hvor lenge er det ment at et sånt tiltak skal kunne være? Så vidt jeg har observert, står det lite om det. Betyr dette at når man nå også binder en del av bompengeneinnbetalinger til drift av kollektivtiltak, må det faktisk videreføres og opprettholdes bomring til evig tid? Er det slik å forstå at dette er en åpning for permanente bomringer?

Til slutt: Hva er hovedbegrunnelsen fra Arbeiderpartiet? Jeg har merket meg at i fremlegget til Nasjonal transportplan som vi har fått i dag, sier fagetaten selv at kjøprising i de største byene vil gi noe reduksjon i klimagassutslippene. Men er det ikke det avgjørende poenget sett fra deres ståsted, at dette er et tiltak som gir store reduksjoner?

Truls Wickholm (A) [18:11:26]: I motsetning til representanten Sortevik ser jeg ikke med skrekk på denne type ordning hvor vi kan gi et skikkelig løft for kollektivtrafikken. Det er tydelig at Sorteviks partifelle, Peter N. Myhre, heller ikke ser på dette med skrekk. Jeg møtte ham selv i flere debatter under valgkampen, hvor han skrøt av denne storartede ordningen og var stolt av hva politikerne i Oslo nå skulle kunne få gjøre for byen sin.

For meg er det viktig at dette er med på å bidra til reduserte klimagassutslipp. De som i framtiden kommer til å kjøre mer med kollektivtrafikk takket være denne ordningen, ville antakeligvis brukt bil isteden. Dermed er vi nå med på å bidra til reduksjoner. Det mener jeg er viktig. Så må vi ha en erkjennelse av at vi ikke kan bygge nok veier til å løse trafikkproblemene i storbyene. Det har vi sett fra mange andre land også.

Trond Helleland (H) [18:12:36]: Jeg har lyst til å følge opp der Arne Sortevik sluttet, dvs. det var en del av spørsmålet representanten Wickholm ikke svarte på, nemlig: Hva er et byområde, og hvor går grensene nå for flertallspartiene i forhold til å benytte seg av bompenger til å finansiere kollektivtrafikken? Vi vet at det er mange byer i Norge, og det har blitt veldig mange små byer. Hvor går grensene? Det er det ene spørsmålet.

Det andre spørsmålet er: I Oslopakke 3, som er en god avtale etter Høyres mening, ligger det også inne at de kollektivreisende også skal bidra til finansieringen av Oslopakke 3 gjennom en andel av billettprisen, som går med til å finansiere Oslopakke 3. Det ligger ikke da som et krav i denne loven. Synes representanten Wickholm at det ville være naturlig at dersom en skulle utvide dette til andre byer, at en også da må forvente at de kollektivreisende bidrar med en del av billettinntektene?

Truls Wickholm (A) [18:13:35]: Nå er jo de kollektivreisende hele tiden med på å bidra til sitt eget tilbud gjennom nettopp den billetten de betaler. Dette handler jo bare om en fordeling av billetten, så det er i aller

høyeste grad naturlig at de betaler for det tilbudet de bruker.

Når det gjelder spørsmålet om hva som er et byområde, så er det ikke slik at dette er et initiativ som kommer fra flertallspartiene, hvor vi har bedt Oslo kommune om å innføre denne ordningen. Dette er det jo Høyre og Fremskrittspartiet, som har byrådsmyndighet i Oslo, som har søkt om å få opprette. Det er et prinsipp som vi har vært enige om her i Stortinget, at det i størst mulig grad skal være etter lokale initiativer når man oppretter bompengepakker, og det vil også gjelde denne type lov. Så er det jo selvfølgelig en forutsetning at man har et trafikkgrunnlag som kan generere nok inntekter til at det er interessant å drive med dette. Da gir det seg jo litt selv hva som er store nok byområder til at dette kan være en lov som det er interessant å bruke.

Borghild Tenden (V) [18:14:42]: Vi er enig i mye av det som står i denne innstillingen, unntatt på ett punkt – Wickholm var inne på det i slutten av sitt innlegg. Det var snakk om hvorvidt lokale myndigheter skal kunne styre bruken av bompengeneinntektene. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har fremmet et forslag om dette. Hvorfor vil ikke flertallspartiene stemme for dette forslaget, slik at det kan gjennomføres med én gang og det ikke blir noen usikkerhet knyttet til det?

Truls Wickholm (A) [18:15:15]: Representanten Tenden la kanskje merke til at jeg i mitt innlegg understreket det svaret som statsråden har gitt komiteen, «at det foreliggende lovforslaget ikke vil være til hinder for» å ha et annet pengeflytssystem enn det som er vanlig når det gjelder dagens bomringer.

Det betyr at det vil kunne komme den type løsninger som lokalpolitikere i Oslo ønsker seg, men de løsningene hører antakeligvis ikke hjemme i en lovtekst. Når man har gjort det klart at loven ikke hindrer den type ordninger, får man heller komme tilbake og beskrive i en stortingsproposisjon – som jo er det dokumentet som skal gi oss et klarere bilde av hvordan hele pakken skal fungere – hvordan systemene skal virke.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Arne Sortevik (FrP) [18:16:28]: Regjeringspartiene endrer i dag veiloven – slik at bilistene skal betale enda mer for å få enda mindre vei. For lengst er veiloven endret slik at bompenger fra bilister brukes til investering i faste anlegg for kollektivtrafikk – jernbane, sporvei og tunnelbane. Nå skal ytterligere en endring på plass, for å sikre at bompenger kan brukes til drift av kollektivtrafikk.

Det er viktig å minne om – slik det også blir gjort i proposisjonen – at lovendringen for å kunne bruke veipricing for lengst er på plass. Den ble vedtatt av Stortinget i 2001 – mot stemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre. Riktignok er ikke ikrafttredelse bestemt, men det kan Regjeringen fort gjøre – og helt uten å spørre Stortinget.

Med dagens lovendring blir det lagt til rette for et samlet og omfattende regime som vil gi mer skattlegging av

bilbrukerne, og flere offentlige inngrep rettet mot bilbrukerne. En slik politikk og en slik utvikling er Fremskrittspartiet imot. Vi vil derfor stemme mot forslaget.

Jeg vil ta opp Fremskrittspartiets eget forslag i innstillingen og det forslaget som vi er sammen med Høyre om.

Vi oppfatter det slik at det er flere begrunnelser for lovforslaget. Først til de transportmessige: Påstanden om at det ikke er mulig å bygge nok veier inn til de største byene, mener vi er gal. Jeg viser til SINTEFs rapport «Miljømessige konsekvenser av bedre veier», fra februar 2007, der det blir hevdet at den eneste norske byen hvor man eventuelt ikke kan bygge seg ut av trafikkproblemene, kan være Oslo. Premissene for vurderingene knyttet til Oslo anser Fremskrittspartiet som mangelfulle. Vi mener at et effektivt ringveisystem utenfor og i ytterkant av Oslo kan sikre god transporteffektivitet og sikker og miljøvennlig transport basert på vei. For Fremskrittspartiet er god vei også viktig for å få god kollektivtransport.

Så til de miljømessige begrunnelsene: Overgang fra bilbruk til kollektivtransportbruk reduserer CO₂-utslipp. Vi mener fokuseringen på CO₂ er ensidig og overdrevet. Bedre veier gir også bedre fremkommelighet og lavere utslipp av avgasser. Skatte- og avgiftstiltak bør rettes inn mot det å fornye norsk bilpark, holde bilparkens gjennomsnittsalder lav og få energieffektive, sikre og miljøvennlige biler og busser på effektive, sikre og miljøvennlige veier.

Et argument er også – tror vi – å skaffe penger til staten. At staten trenger mer penger innbetalt av bilistene for å kunne legge til rette for et effektivt og attraktivt kollektivtilbud, mener vi er feil og urimelig. Norge er et svært rikt land. Deler av rikdommen bør kunne brukes til å holde infrastrukturen – veinettet – oppdatert, effektivt, sikkert og miljøvennlig. Dette er en oppgave for staten, som allerede forsyner seg grovt – med skatter og avgifter knyttet til bil og bilbruk.

I utkastet til ny nasjonal transportplan – som vi har fått i dag – heter det, på side 11, om bompenger:

«Bompenger har de senere årene utgjort en sentral del av finansieringen av vegutbygging i Norge.»

Det står videre – fortsatt på side 11 – at

«bruk av bompenger fortsatt er nødvendig. Det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder, der det er grunnlag for dette. Det må finnes rom for statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger.»

Dette er klar tale fra fagetaten. Folk i byene skal betale for veibygging andre steder. Her åpnes det for mer bompengeslett i byene – og den kan bli permanent. For å få bort bompengesletten må vi få bort denne regjeringen.

Offentlig kjøp av kollektivtjenester bør skje med offentlig finansiering og over offentlige budsjetter. Viktigst er det likevel, etter Fremskrittspartiets syn, at infrastrukturen – veiene – er gode, slik at også bussene kommer effektivt, sikkert og miljøvennlig frem.

At bilistene gjennom bompengeslett, rushtidsskatt og egen veiprisingsskatt skal betale for drift av jernbane – herunder sporvei, tunnelbane og bybane – avviser Fremskrittspartiet. Vi avviser derfor lovforslaget.

Denne lovendringen åpner faktisk for at man uten å bruke veitrafikkloven § 7a om veiprising kan gjøre bompenger permanent, med den begrunnelse at det må skaffes driftsmidler til kollektivtiltak. Vi tror heller ikke dette vil bli avgrenset til å gjelde Oslo. Det kan bli redningen for Prosjekt Bybane i Bergen. Bergensere, se opp: Her kommer mer bompengeslett.

Staten henter inn 55 milliarder kr i skatter og avgifter fra bil og bilbruk. I 2008 finansieres også veiutbygging, med 5 milliarder kr, gjennom bompengeslett. Igjen vil jeg sitere fra forslaget til ny nasjonal transportplan:

«Med utilstrekkelige statlige midler vokser behovet for alternativ finansiering.»

Det er på høy tid at staten tar sine regninger. Hva blir denne regjeringens neste grep? Blir det bompengeslett i Oslo for å kunne bygge Dalsfjordbrua? Hva blir neste finansieringsoppgave for bompengeslett innkrevd fra bilistene? For denne regjering er det ingen grenser – dessverre.

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

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [18:21:52]: Representanten Sortevik sier i sitt innlegg at bilistene skal betale mer for enda mindre vei.

Jeg lurer på om ikke representanten Sortevik ser at når flere reiser kollektivt, og når færre bruker veiene for å komme seg fram og tilbake fra jobb, blir det bedre kapasitet for dem som faktisk må bruke veiene. For eksempel er næringslivet, taxier og entreprenører avhengige av veiene for å komme seg fram og tilbake mellom ulike oppdrag. Ser ikke representanten Sortevik at det vil være en fordel for disse gruppene?

Så lurer jeg også på om ikke representanten Sortevik ser at det kan virke noe forvirrende hva Fremskrittspartiet egentlig mener i denne saken, når det er Fremskrittspartiets samferdselsbyråd som søker om å få innføre denne pakka og få lovendringen, mens Fremskrittspartiet på Stortinget stemmer imot.

Arne Sortevik (FrP) [18:22:58]: Nå er det tydeligvis mindre forvirrende for Fremskrittspartiets velgere enn for representanten Wickholm å ha to tanker i hodet samtidig. Det er fortsatt svært tydelig og klart at Fremskrittspartiet i rikspolitikken vil ha statlig finansiering. Og det er vel kjent at det er et flertall i Oslo bystyre som har pålagt byrådspartiene å gjennomføre en bestemt politikk.

Så til det som er litt av kjernen i uenigheten. Vi mener fortsatt, slik jeg nettopp sa i mitt innlegg, at det faktisk er mulig å bygge et velfungerende veinett til og rundt Oslo, som har kapasitet til både biltrafikk og kollektivtrafikk, spesielt bussbasert kollektivtrafikk. Det tror vi faktisk er mulig. Det er etter vårt syn også en statlig oppgave å sørge for at det blir bygd god samferdselsmessig infrastruktur inn til og rundt de store norske byene. Det er nok å vise til representantforslaget om statlig finansiering, som ble avvist tidligere i dag.

Heikki Holmås (SV) [18:24:14]: Det er mange bergensere som ofte føler at de kommer til kort når de kommer til Oslo, fordi folk der ikke forstår hva det er bergensere snakker om. Men i denne saken synes jeg ikke det er så rart at folk flest i Oslo ikke skjønner hva det er bergensere snakker om.

Hvis en ser på hva denne saken handler om, handler den altså om det gode prinsippet at et lokaldemokrati i Oslo må få lov til å velge hva det er som skal skje for Oslo. Oslo ber om å få bruke penger til kollektivtrafikk fordi det er bra for bilistene i Oslo, og fordi det er bra for alle kollektivbrukerne i Oslo. Men Arne Sortevik prøver altså å hindre dette. Og det kan jo ikke være slik, president, at Arne Sortevik vil benekte at Fremskrittspartiet har vært med på å framforhandle denne avtalen, som altså Oslo og Akershus har bedt om?

Presidenten: Det må nesten Sortevik svare på.

Arne Sortevik (FrP) [18:25:17]: Ja, president, det vil han gjerne. Det er hyggelig å høre stammens hyl – hvis det parlamentarisk er lov å si det.

Sortevik er fullstendig klar over hva som er fremforhandlet, men man kan jo fremstille det så sjarmerende som spørren forsøker å gjøre det, hvis man tar bort utgangspunktet. Denne regjering driver nemlig utpressing av kommuner i Norge, fordi man nekter å ta regningen for utbygging av nasjonal infrastruktur. Og igjen: Jeg viser til det som er kommet i dag, Nasjonal transportplan. På side 86 står det:

«Med utilstrekkelige statlige midler vokser behovet for alternativ finansiering.»

Det er slik det er. Denne regjering driver utpressing. Jeg gjentar at velgerne har, tror jeg, sortert veldig greit ut at det er et politisk flertall hvor Fremskrittspartiet ikke inngår, som gjennom demokratisk bystyrebehandling har bestemt at man skal gå inn for en løsning – som Fremskrittspartiet egentlig har stemt imot og er motstander av. Og vi gjør vårt beste for å få statlig finansiering.

Jan Sahl (KrF) [18:26:36]: Et flertall i komiteen, unntatt Fremskrittspartiet, roser Oslo-politikerne for å være framsynte med hensyn til det forslaget som de har lagt fram, der, slik det har vært sagt av flere, Fremskrittspartiet er med – et framsynt forslag.

Jeg vil spørre representanten Sortevik: Er det slik at hvis ikke Oslo-politikerne hadde vært så framsynte som de er, og hvis flertallet ikke hadde sagt det de har sagt i dag, ville vi ikke hatt noen Oslopakke 3, dvs. at man i øyeblikket hadde stått uten finansiering av et betydelig antall milliarder kroner for å få løst Oslos problemer? Da er spørsmålet: Har Fremskrittspartiet lagt inn i sine alternative budsjetter framover at man skal ha statlig finansiering av totaliteten i Oslopakke 3?

Arne Sortevik (FrP) [18:27:31]: Nå har jo representanten Sahl tidligere i dag rost Fremskrittspartiet for en iherdig innsats for å komme opp med nye finansie-

ringsverktøy på mange ulike vis. Det har vi gjort, og det kommer vi til å fortsette med.

Begrepet «fremsynt» er interessant. Vi mener det er fremsynt for Norges befolkning og for norsk økonomi at vi faktisk investerer mer statlige penger i norsk infrastruktur. Det er en fremsynt bruk av oljerikdommen. Den bruken er faktisk mer fremsynt enn å spille bort penger på børsen i utlandet. Vi har de siste 17 dagene – så vidt jeg har fått med meg i dag – tapt ca. 40 milliarder kr. 40 milliarder kr ville være omtrent nok til å dekke etterslepet i veivedlikeholdet i Norge. Men vi har altså valgt å spille hasard på børsen i utlandet, samtidig som vi faktisk driver et hasardiøst spill med trafikantene på norske veier når det gjelder liv og helse.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Trond Helleland (H) [18:28:55]: Med hensyn til å spille på børsen i utlandet vil jeg vel tro at Norge har tjent atskillig flere milliarder gjennom sin forvaltning av Statens pensjonsfond – Utland enn vi har tapt. Det er litt rart at hver gang børsen går ned, er det snakk om hvor mye en har tapt, mens hver gang den går opp, er vi glade og fornøyde med forvaltningen. Men det var et sidespor.

I dag skulle vi legge grunnlaget for å legitimere den brede, lokale enigheten som er om Oslopakke 3. Det er åpning for at bompenger skal kunne brukes til drift av kollektivtrafikken.

Oslo-området, hovedstadsområdet, er i en særstilling i Norge. Flere hundre tusen mennesker skal transporteres ut og inn av Oslogryta hver dag. Vi har sett og hørt konsekvensene av togstans når det er 80 000 arge pendlere som hisser seg opp over NSB, selv om det ofte er Jernbaneverket som skulle hatt skylden. Vi har sett konsekvensene av trafikkaos, stengninger osv. Derfor er det nødvendig å tenke helhetlig i Oslo-området, og det synes jeg politikerne i Oslo og Akershus absolutt har gjort. Når en ser på de rammene som legges til grunn nå i Nasjonal transportplan, er det utopi å skulle få på plass Oslopakke 3 uten noen form for bompengefinansiering. Her snakker vi om en pakke på over 50 milliarder kr. Jeg tror en må innse at bilistene og de kollektivreisende må være med på å finansiere dette i Oslo. Det vil også Høyre støtte. Vi har enorme trafikale utfordringer. Vi har mange virkemidler som må brukes for å få på plass Oslopakke 3. Da er det snakk om utbygging av kollektivtrafikken. Men for å kunne få nytte av det, er en også avhengig av å ha gode veier.

For Høyre har det vært særlig viktig å få på plass ny Mossevei og ny E18 Oslo–Asker. Det er to av landets desidert mest trafikkerte veier, som det er nødvendig å bygge ut hvis en skal komme videre, samtidig som en fortsetter jernbaneutbyggingen og ikke legger bort planer om nytt dobbeltspor Oslo–Ski og andre ting.

Høyre vil gi sin tilslutning til at en i Oslo og i Akershus kan benytte seg av bompenger til å drifte kollektivtrafikken, men vi har ikke sans for at dette skal være en generell lovdagang, slik det nå legges opp til. Regjeringen og de rød-grønne kunne ikke dy seg. Her ber Oslo og Akershus om en særskilt adgang til å kunne bruke bompenger til å

drifte kollektivtrafikken, og så svarer Regjeringen med å gi alle adgang til det, i alle byområder i Norge. Det er Høyre imot. Vi hadde ønsket en særlov som hadde understreket at dette nye prinsippet skulle være et unntak i anledning Oslopakke 3, og ikke en regel som kan brukes i andre sammenhenger. Vi fremmer derfor forslag om å avgrense lovendringen til Oslopakke 3 og Oslo/Akershus.

Høyre og Fremskrittspartiet er også samlet i synet på at veipricing eller rushtidsavgift er en dårlig idé. Som det står i innstillingen, ligger lovgrunnlaget klart for veipricingen. I og med at vi er imot det, er det også naturlig å be Regjeringen om å legge fram en sak om oppheving av § 7a i veitrafikkloven, som er lovgrunnlaget for veipricing.

Vi går også sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre om et forslag som ber Regjeringen gi adgang til at bompengene som benyttes til drift av kollektivtrafikk, kan kanaliseres direkte til et regionalt eller lokalt administrasjonsselskap.

Jeg hører at saksordføreren, Wickholm, påpeker at det kan være mulig i dag. Da vil jeg også oppfordre regjeringspartiene til å stemme for det forslaget, i og med at det er i tråd med det regjeringspartiene mener.

Jeg tar opp de forslag der Høyre er medforslagsstiller.

Så en stemmeforklaring: Fordi vi har lagt inn dette om Oslo og Akershus som et tillegg til loven og ikke som et alternativ, vil Høyre stemme for innstillingens romertall I og vårt eget forslag, nr. 4, som et tillegg til det. Det betyr ikke at vi åpner for en generell adgang, men at vi må se dette i sammenheng. Høyre ønsker kun at det skal bli benyttet bompenger til drift av kollektivtrafikk i forbindelse med Oslopakke 3, i Oslo og i Akershus.

Presidenten: Representanten Trond Helleland har fremmet de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [18:34:03]: I dag fikk vi resultatet av klimaforliket her på Stortinget, og Høyre har i lang tid vært ute etter de rød-grønne partiene og anklaget dem for å drive en lite ambisiøs klimapolitikk. I avtalen står det at det skal være et prinsipp at forurenser betaler. Med den type ordning vi legger opp til kan innføres her, er det nettopp det som skjer.

Jeg lurer da på hvorfor Helleland ikke mener at dette også er et godt prinsipp for andre byområder enn Oslo. Hvis man har lyst til å innføre dette i Bergen fordi man lokalt mener det er riktig for sitt område og sin by, hvorfor skal det da bare være Oslo forunt å ha denne type ordning, sett fra Høyres ståsted?

Trond Helleland (H) [18:35:03]: Høyre vil ta stilling til en eventuell søknad fra Bergen. Jeg tviler på at det kommer en slik søknad, men Høyre vil i så fall naturligvis ta stilling til den. Det er derfor vi hadde ønsket en særlov – fordi vi ser at det kanskje er et par byer i tillegg til Oslo som kunne ha benyttet seg av en slik mulighet. Men, som representanten Sortevik påpekte i stad, er det faktisk Osloområdet som er det eneste området i landet der du knapt kan bygge veier for å komme ut av alle trafikkproblemene.

Jeg mener at det bør begrenses til Oslo. Men dersom lokaldemokratiet og de lokale partiene i større byer i Norge setter seg ned og lager en avtale à la Oslopakke 3 eller søker departementet om tillatelse, mener jeg at da har man malen fra denne lovendringen, og man kunne hatt en særlov knyttet til hvert enkelt tilfelle. Men vi ønsker å begrense dette til et minimum, og jeg tror Oslo er det eneste området som bør ha muligheten til det.

Heikki Holmås (SV) [18:36:09]: Med respekt å melde – det Trond Helleland sier, henger ikke på greip. Det er slik at bompengeprosjekter av denne typen alltid kommer til Stortinget – man får alltid muligheten til å stemme ned et bompengeprosjekt hvis man på død og liv vil gjøre det.

Men det som Høyre nå gjør, er å sende ut et signal som sier at Høyre i Stavanger og Sandnes egentlig ikke bør regne med å kunne få finansiere en kollektivsatsing med bompenger. Høyre i Bergensområdet kan egentlig ikke regne med å få løst sine trafikale problemer, som kommer til å hope seg opp i løpet av det neste tiåret, ved å trekke inn bompenger og bruke dem på kollektivtrafikk.

Hvis Høyre ønsker å framstå som et parti som er for lokaldemokrati, hvorfor ønsker de da å sende ut et slikt signal til Høyre-folk i både Bergen og Stavanger?

Trond Helleland (H) [18:37:06]: Nå tror jeg at jeg kjenner Høyre i Bergen og Stavanger atskillig bedre enn Heikki Holmås, og jeg ser ikke noe påtrengende press derfra for å få tillatelse til å bruke bompenger til drift av kollektivtrafikk. Tvert imot er meg bekjent de aller fleste i Høyre i Bergen og i Stavanger beinharde motstandere av rushtidsavgift – de ønsker det ikke innført, og ønsker i hvert fall ikke å gå videre på denne galeien som Regjeringen nå legger opp til. Så jeg ser ikke helt problemet. Det er ikke noe annet, som Heikki Holmås sier, enn at hvert eneste bompengeprojekt må til Stortinget for godkjenning. Da får det være slik at dersom en lokalt har framforhandlet et ønske om å bruke bompenger til drift av kollektivtrafikk, må Stortinget få en særlov til behandling i hvert enkelt tilfelle. Det er Høyres ønske. Vi ønsker å være restriktive her, vi ønsker ikke å la dette gli ut. – Jeg gir meg der.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Det er mulig at representanten Heikki Holmås har innført en ny praksis her ved å bruke begrepet «ikke henge på greip» som parlamentarisk uttrykk, men vi lar det gå.

Heikki Holmås (SV) [18:38:29]: Dette er en merkedag. Det er en merkedag av flere grunner, men den viktigste grunnen er at vi her har fått et lokalt initiativ fra Oslo og Akershus som har sørget for å få i gang en prosess som skulle vært i gang for veldig mange år siden. Her har vi åpnet for og sørget for å få finansiert kollektivtrafikk gjennom en deling, der de som bruker veiene, de som forurenser lokalt, de som skaper køer for næringslivet – som det må slite med – er med på å finansiere et kollektivtilbud som kan løse disse problemene.

Jeg er stolt av å representere Oslo i denne sammenhengen.

gen, fordi Oslo og Akershus har vært de som har drevet dette gjennom og kommet med innspillet. Jeg er stolt av at det er vår regjering som får muligheten, og som faktisk tar det grepet og er seg sitt ansvar bevisst og sier at dette gjør vi fordi det er et viktig grep. Jeg skulle gjerne ønske at dette var noe som tidligere regjeringer hadde gjennomført, nettopp for å sende ut signalet om at kollektivtrafikk er så viktig at dette er noe vi bør dele på, og som bilistene skal være med og spleise på.

Jeg synes også det er riktig og viktig å merke seg at hvis Fremskrittspartiet hadde styrt landet, hvis Arne Sortevik hadde sittet som samferdselsminister, hadde vi aldri fått til den kollektivsatsingen vi nå ser kommer til å skje i Oslo og Akershus. Derfor er dette en gledens dag.

Oslopakke 3 har et vesentlig problem ved seg. På tross av at vi får til en storstilt satsing på både utbygging av kollektivtrafikk og satsing på drifting av kollektivtrafikk – som er det denne saken dreier seg om – kommer den likevel til å føre til økt trafikk, økt miljøbelastning og økt miljøbelastning for innbyggerne i Oslo – alle astmatikere, folk med luftveislidelser og andre som kommer til å lide under dette. Jeg tror ikke at det finnes en eneste Oslo-politiker som ikke ser at her er det nødvendig å gjøre flere grep i årene som kommer, men den debatten får vi altså skyve på. Den debatten har både samferdselsministeren og andre kastet seg inn i, og det synes jeg er flott. Det er en helt nødvendig debatt, for ellers fører vi folk i Oslo bak lyset.

Jeg har ført denne debatten før med Arne Sortevik. I 1995 stilte jeg til valg i Bergen bystyre. Da gikk vi rundt og sa: Vi vil ha bybane nå. Vi sørget for både den ene og den andre aksjonen for å få bybanesaken på kartet. Det som var en av utfordringene den gangen, var nettopp det problemet at vi ikke hadde mulighet til å sørge for at bompenger kunne være med på å finansiere drifting av kollektivtilbudet. Det er ingen tvil om, og jeg synes det er grådig flott, at flertallet har tatt dette opp. Jeg vil bare referere til innstillingen, der det står på side 2:

«Flertallet vil peke på at det ikke er realistisk å tro at man skal kunne løse transportproblemene med vegbygging alene.»

Jeg synes det er et flott «statement». Jeg synes det er flott at det blir stående i Stortingets referater som noe som alle bortsett fra Fremskrittspartiet har erkjent. Det betyr rett og slett at man tar inn over seg det forskningen sier, nemlig at for å løse problemer med transport nytter det ikke bare å tro at man kan bygge seg ut av dette – for, som man ser rundt i alle de store byene, trafikken kommer tilbake. Folk kjører mer, det genereres mer trafikk, vi får større luftforurensningsproblemer, og vi har klimautfordringen som ligger på toppen. Dermed er man nødt til å gi lokalpolitikere alternativet å satse stort på kollektivtrafikk istedenfor. Hadde denne muligheten vært der før, tror jeg at mange byer hadde valgt annerledes i sin satsing – man hadde kanskje satset på kollektivtrafikk istedenfor på utbygging av veier.

Nå står vi her vi står i dag. Dette får vi til. Bompengeroverføring fra bilister til kollektivtrafikk er et godt sosialt grep, fordi vi vet at de som nå reiser kollektivt i Oslo-områ-

det, ikke er de som har mest penger – det er hovedsakelig de som har mindre penger som gjør det. Man får dermed en overføring som er sosialt riktig. I tillegg er det bra for næringslivet, fordi satsing på kollektivtrafikk er med på å sørge for at man får en avlastning på veisystemene.

Så vet vi alle at det ikke nytter med en satsing på kollektivtrafikk alene. Man er også nødt til å ha restriktive tiltak – men den diskusjonen kommer bare til å bli større og sterkere i årene som kommer. Jeg har tro på framtiden, jeg har tro på at dette er et viktig grep, og jeg har tro på at vi skal kunne løse de utfordringene som Oslo og andre storbyer står overfor.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [18:44:04]: La meg få si til representanten Holmås at vi gjerne vil komme i regjering. Jeg tror bilistene kan glede seg til at vi kommer dit, for det gjør vi.

Representanten er opptatt av lokalt initiativ. Er det innbyggerne selv som skal avgjøre i folkeavstemning, eller er det for demokratisk for SV? Er det slik at det er nok med lokalt initiativ når det er politikerne som gjør vedtak, uten å spørre befolkningen spesifikt? Gjør lokalpolitikere dette frivillig, gjør de det fordi de har et brennende ønske om å overta regninger fra staten, slik at staten slipper å betale? Hvor lenge skal de betale, hvor lenge skal de betale i Oslo for drifting av kollektivtrafikk? Hvor lenge skal denne bomringen være innrettet slik at bilistene i Oslo skal betale for drifting av kollektivtrafikken?

Heikki Holmås (SV) [18:44:56]: Hvor lenge bilistene i Oslo skal betale for dette, får det være opp til innbyggerne i Oslo å bestemme. Nå er ikke Arne Sortevik en av dem, men han er hjertelig velkommen til å flytte over hvis han vil det, slik at han kan være med på å avgjøre dette. Men dette er noe som innbyggerne i Oslo gjør gjennom sitt lokaldemokrati.

Jeg er ikke motstander av folkeavstemninger. Det er noe som er interessant å merke seg: Da vi gjorde undersøkelser før valget for fire år siden, spurte vi folk: Hva velger du hvis du kan velge mellom mer til vei, mer til kollektivtrafikk eller mer til både vei og kollektivtrafikk? Da var innbyggerne i Oslo ansvarlige. De svarte: Vi trenger en satsing på kollektivtransporten, for det er den som kan løse Oslos utfordringer. Det har altså det store flertallet i Oslo bystyre sagt at de ønsker å få til. Arne Sorteviks kamerater – partifeller heter det vel hos dem – var altså med på å framforhandle den pakken som ligger her. Som ansvarlige lokalpolitikere sørger vi for å få til denne løsningen. Den tror jeg folk i Oslo blir fornøyd med.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Jan Sahl (KrF) [18:46:21]: Det er ikke ofte at jeg innleder med å sitere fra Kristelig Folkepartis program, men jeg tenkte jeg skulle innlede innlegget mitt med det i dag. Der står det som følger:

«I byområder må kollektivtransporten prioriteres. Bom-

penger og veiprising må kunne brukes til hel eller delvis finansiering av nye veiprosjekter og utbygging og drift av kollektivtrafikk.»

Jeg kunne fristes til å ønske velkommen etter, med den innstillingen vi har i dag, men det skal jeg la være. Jeg vil heller glede meg over at det nå er et stort flertall på Stortinget som går inn for å bruke bompenger for å få et styrket kollektivtilbud i storbyområder. Det er særlig gledelig å behandle denne saken akkurat i dag, samtidig som det er inngått et historisk klimaforlik på Stortinget.

Så til realiteten i saken: Fremskrittspartiet er nokså forutsigbart ut fra den innstilling som de har til bruk av bompenger. Jeg vil derfor ikke gå nærmere inn på det, men jeg vil gjøre en liten visitt til Høyre. Flertallet, inkludert Høyre, peker på «at det ikke er realistisk å tro at man skal kunne løse transportproblemene med vegbygging alene». Det samme flertallet understreker «at styrking av kollektivtransporten, trafikkregulerende tiltak og investeringer i et vegnett som reduserer lokale miljøproblem og øker den samla framkomsten, er nødvendig for å nå et mål om effektiv og miljøvennlig transport i byområder».

Med dette som bakgrunn er det skuffende at Høyre ikke finner å kunne være med på forslaget om en generell mulighet for byområder til å bruke bompenger til kollektivtiltak. Jeg vil sitere videre hva det samme flertallet skriver:

«Flertallet vil gi honnør til politikerne i Oslo og Akershus som har vært svært fremsynte i sin måte å tenke transportpolitikk.»

Ja, Høyre-politikerne i Oslo og Akershus har vært «svært framsynte», sier Høyre på Stortinget, men Høyre på Stortinget vil ikke være med på å gi andre byområder en generell rett til dette. Nå understreket jo representanten Helleland at Høyre kunne vurdere det når forespørselen kom, og det synes jeg er gledelig. Men den generelle retten vil en altså ikke være med på å innvilge. At Høyre sammen med Fremskrittspartiet vil oppheve § 7a om veiprising, som de også har stemt imot tidligere, er for så vidt ikke overraskende og er i tråd med det Høyre har stått for hele tiden.

Kristelig Folkeparti mener at denne saken er et svært godt eksempel på at de som betaler bompenger, får noe igjen for det. Og på hvilken måte? Jo, gjennom både et bedre kollektivtilbud og mindre kødannelser på veiene.

Til slutt viser jeg til det forslaget vi har sammen med Høyre og Venstre, hvor vi ber departementet om at bompenger som skal benyttes til kollektivtiltak etter vedtak i Stortinget kan kanaliseres direkte til et regionalt eller lokalt administrasjonsselskap. Så vidt jeg forstår, er ministeren positiv til dette. Jeg håper vi får et svar på det i samferdselsministerens innlegg. Jeg utfordrer også posisjonen til å stemme for forslaget.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Rune J. Skjælaaen (Sp) [18:50:35]: Representanten Jan Sahl framstår som veldig positiv, synes jeg, i denne saken. Kristelig Folkeparti er også tydelig i sitt program, og det synes jeg er bra.

Mitt spørsmål er: Hva vil representanten Sahl gjøre overfor sine partivenner i Bergen og Hordaland, der Kristelig Folkeparti sitter med makten? Kristelig Folkeparti i Bergen og Hordaland har jo ikke våget å legge begrensninger på biltrafikken i det hele tatt for å styrke kollektivtransporten. De regjerer sammen med Høyre og Fremskrittspartiet. Vil representanten Sahl ta noe initiativ overfor sine partivenner i Bergen og Hordaland, der man står overfor noen kjempeutfordringer med tanke på kollektivsatsing?

Jan Sahl (KrF) [18:51:40]: Kristelig Folkeparti har kontinuerlig dialog med sine lokalpolitikere rundt omkring, også i Bergen og Hordaland. Men vi har ikke tradisjon for å øve noe press med hensyn til hvilke valg våre lokalpolitikere skal ta når de sitter i en samarbeidskonstellasjon. Da er det spørsmål om å forhandle og komme fram til løsninger som man samlet kan bli enige om i koalisjonen.

Men også våre lokalpolitikere i Bergen og Hordaland er fullstendig klar over våre partiformuleringer. Jeg er overbevist om at de har luftet dem i lag med sine samarbeidspartnere, men sannsynligvis har de måttet inngå kompromisser når det gjelder de løsningene som man skal ha i Bergen og Hordaland. Men jeg synes jo det er gledelig at man i Bergen har fått på plass en løsning med bybane.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [18:52:57]: I denne saka er det spørsmål om bompengeneinnkrevjing skal kunne nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Det er grunn til å lyfte blikket og sjå at vi har eit overordna ansvar for å leggje til rette for gode lokalsamfunn. I det gode lokalsamfunnet er ei god trafikkavvikling eit viktig moment for både folkehelse og miljø. At ein no oppnar for at ein i lokalsamfunnet i t.d Oslo, eller i tilnærma like byområde, kan nytte bompengeneinnkrevjing til tiltak for drift av kollektivtrafikken, er positivt. Det vitnar om ei heilskapstenking. Proposisjonen legg nettopp til grunn at bruk av bompengar til drift av kollektivtrafikk skal vere ein del av ein heilskapleg og samordna plan for eit bestemt byområde.

Dette framlegget til lovendring kjem på bakgrunn av at ein lokalt i Oslo og Akershus har fatta vedtak om å nytte bompengemidlar frå Oslopakke 3 til drift av kollektivtrafikken. Det er grunn til å gje honnør til initiativtakarane for denne nytenkinga.

Bompengeneinnkrevjing er ei tidsavgrensa ordning. Det er ei ordning der det er nødvendig med lokalpolitiske initiativ og vedtak. Slik vil det også vere for å etablere ei bompengepakke der bompengar skal nyttast til driftstiltak i ei kollektivordning.

Å gjere gode og framtidretta vedtak handlar om vilje og evne til styring og om å ta ansvar. Som politakar kjenner ein eit ansvar for å styre innanfor det som er mogleg å få til. Senterpartiet har merka seg at bompengeneinnkrevjing som verkemiddel har brei tilslutning.

Senterpartiet vil styre i retning av å vidareutvikle dei gode lokalsamfunna. Eg vil tru at nettopp det å utvikle eit

godt lokalsamfunn har vore viktig for politikarane frå Oslo og Akershus, som tok initiativet til denne nytenkinga.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [18:55:56]: Jeg lyttet med interesse, og min første utfordring til representanten er: Jeg hørte det ble sagt lokalsamfunn tilnærmet lik Oslo. Har Senterpartiet planer om å ta i bruk samme metode i utlandet? Det finnes vel ikke bysamfunn som er tilnærmet lik Oslo – ikke i Norge i hvert fall. Det var selvfølgelig en liten fleip, men det forteller litt om hvor ambisiøs man er i forhold til å tappe bilistene for midler.

Mitt spørsmål til Senterpartiet er: Hvor går grensen i forhold til lokalt initiativ når staten svikter? Mener Senterpartiet også at det på alle områder der staten svikter i forhold til overføringer, skal tas hensyn til lokale initiativ når man ber om finansiering?

Eksempelvis: Nå sliter kommunesektoren voldsomt. Er det nå ok for Senterpartiet at man får lokale initiativ rundt omkring i det ganske land, hvor det f.eks. kreves inn ekstra skatter for å betale og ruste opp skolen?

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [18:57:04]: Det var ei interessant problemstilling. Det er klart at dei lokalsamfunna som er tilnærma like Oslo, må vere dei største byområda vi har i dette landet, slik Senterpartiet ser det.

Det må vere opp til innbyggjarane gjennom demokratiske prosessar, der ein vel sine politikarar, å ta avgjerda om ein ønskjer denne ordninga vidare. Det vil også vere avgrensingar når det gjeld økonomi i eit slikt prosjekt, for å få det til å gå, så eg trur at den gode fornufta er godt fordelt utover i landet. Eitkvart lokalsamfunn vil sjå kva som er mogleg for dei å oppnå.

Når det gjeld å ruste opp skule og slikt, er dette med lokal skattøyre noko som har vore vurdert. Ein må også kunne vurdere det vidare for å sjå om det kan vere eit moment, kanskje nettopp for å auke demokratiet.

Per Sandberg (FrP) [18:58:27]: Senterpartiet er for bomringer og bompenger i byene, og da blir oppfølgings-spørsmålet: Er Senterpartiet mot innføring av bomringer og bompenger i små lokalsamfunn – noe som vi sannsynligvis vil få en storm av i den kommende perioden? Det er mitt første spørsmål.

Jeg vil gjerne komme med en utfordring. Det som lå i svaret her, var interessant. Hvis en sammenlikner lokal skattøre med lokalt initiativ, synes jeg det er interessant. Senterpartiet og Fremskrittspartiet er nok litt på linje når det gjelder lokal bestemmelse av skattøren. Men det initiativet kan vel ikke komme fra lokalt hold? Det må vel eventuelt komme fra regjering og storting? Jeg tror ikke sammenlikningen er helt hundre prosent.

Ragnhild Aarflot Kalland (Sp) [18:59:17]: Det er klart at den lokale skattøyren må bli vedteken sentralt, men lokalt kan ein velje om ein vil nytte seg av det, og kva for formål det då eventuelt skal kunne brukast til – om det er for å etablere eit nytt kulturhus, el-

ler om det er for å gje betre pleie innan omsorgssektoren.

Så til spørsmålet om lokalsamfunna skal vere små eller store for å innføre bompengar. Eg trur som sagt det er innbyggjarane, lokalsamfunnet sjølv – om det er stort eller lite – som vil avgjere kva ein skal nytte bompengar til.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Borghild Tenden (V) [19:00:25]: Venstre har vært en pådriver for endring av veiloven § 27 slik at bompenger kan brukes til drift av kollektivtrafikk. Det er imidlertid viktig å merke seg det som står i Ot.prp. nr 15 for 2007-2008, at disse pengene skal være et supplement til den ordinære innsatsen til transportformål over det ordinære budsjettet.

Årsaken til at Venstre går inn for en endring av § 27, er at vi ser at dette kan ha positive trafikale og miljømessige virkninger. I disse tider med sterkt fokus på miljø, er dette et bidrag vi kan og bør gjennomføre innenfor transportsektoren.

Venstre er med på et flertall i komiteen som roser den historiske, tverrpolitiske enigheten som lokalpolitikerne i Oslo og Akershus har kommet fram til. Venstre mener, sammen med regjeringspartiene og Kristelig Folkeparti, at dette er en moderne måte å se trafikk og transport på, nemlig at de som betaler bompenger, får en belønning i form av færre biler på veiene, bedre kollektivtrafikk og redusert klimagassutslipp, slik som vi har hørt flere ganger her i dag.

Et annet moment i denne innstillingen som er viktig for Venstre, er å vise at det opplegget man har i dag for fordeling av bompenger til investeringstiltak innen kollektivtrafikken, er en lang og omstendelig prosess. Det er et lokalt ønske både fra Oslo bystyre og fylkesutvalget i Akershus at bompengene som benyttes til drift av kollektivtrafikk, skal gå direkte til et lokalt kollektivselskap. Venstre mener at ved en slik ordning vil man oppnå en effektiv pengestrøm, ivareta den dynamikken som er til stede i planleggingen og iverksettelsen av driftstiltak innen kollektivtrafikken, og gjøre det mulig å oppnå god samordning. Dette er etter Venstres mening en framsynt og moderne måte å tenke på for å få mest mulig kollektivtrafikk for pengene.

Oslopakke 3-midlene vil kun utgjøre om lag 12 pst. av det samlede budsjettet til det sammenslåtte selskapet Oslo og Akershus Kollektivtrafikk AS.

Jeg er skuffet over at regjeringspartiene ikke umiddelbart vil imøtekomme dette sterke ønsket fra Oslo og Akershus, noe vi også fikk formidlet fra både SV og Høyre på vår høring i denne saken.

Jeg vil avslutningsvis oppfordre regjeringspartiene til å oppfylle ønsket fra lokalpolitikerne i Oslo og Akershus og stemme for forslag nr. 1, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Dagfinn Sundsbø (Sp) [19:03:14]: Venstre og Senterpartiet står sammen i denne saken, men jeg merket meg for

en tid tilbake at representanten Tenden gikk meget sterkt ut mot samferdselsministeren i forbindelse med en diskusjon om veipricing, og spesielt statsrådets henvisning til at det i spesielle situasjoner kan være aktuelt for staten å pålegge veipricing dersom det ikke lokalt skjer noe.

Så registrerer jeg også i denne saken at enkelte har foreslått å gjøre endringer i § 7a i veitrafikkloven. Venstre gjør ikke det.

Mitt spørsmål til representanten er: Er det en prinsipiell vurdering representanten Tenden har i forhold til statsråden når hun kritiserer hennes henvisning til det lovverk som hun bruker? Mener hun at statsråden skal unnlate å vise til det lovverk Stortinget har vedtatt når det gjelder f.eks. dette spørsmålet?

Borghild Tenden (V) [19:04:17]: Når det gjelder veipricing, står faktisk også dette i Venstres program, så det er ikke en veldig fjern tanke for Venstre. Men jeg må si at jeg blir ganske opprørt over at samferdselsministeren flere ganger har snakket om rushtidsavgift parallelt med at vi har brukt masse tid og energi på arbeidet med Oslopakke 3. Det har vært ganske frustrerende. For hensikten med Oslopakke 3 er jo nettopp å legge til rette for kollektivtrafikken. Hvis man får en slik type lokal enighet, må jo det være av det gode. En må ikke drive med forstyrrende elementer og hele tiden rasle med sabelen og si at veipricing kan være aktuelt. Jeg oppfattet det slik at det kunne være aktuelt å overstyre det lokale initiativet, men det er mulig jeg tok feil.

Heikki Holmås (SV) [19:05:23]: Jeg blir litt overrasket over det Borghild Tenden sier. Vel er det framforhandlet en Oslopakke 3, men som jeg påpekte i sted, vil også Oslopakke 3 føre til at veitrafikken i Oslo kommer til å øke, i henhold til de beregningene som er gjort av Oslo kommune og underliggende etater.

Da er spørsmålet mitt: Er Borghild Tenden fornøyd med at trafikken i Oslo-området kommer til å øke i årene som kommer?

Borghild Tenden (V) [19:05:51]: Jeg ser at mange hevder det. Jeg tror nok at innføring av rushtidsavgift først og fremst regulerer køene inn mot Oslo. Jeg er veldig usikker. Men nå skal vi på tur om 14 dager, sammen med Høyre og SV, og se på trengselskatten og den virkningen den har i Stockholm. Jeg er veldig spent, for jeg hører rykter om at køene bare har flyttet seg. Det betyr kanskje at biltrafikken er akkurat den samme. Jeg har også forstått at noen hevder at det er blitt mer trafikk innad i Stockholm. Men dette skal jeg se med egne øyne og undersøke, og så kan vi komme tilbake til saken.

Men hvis det er så vanskelig for SV å svelge denne Oslopakke 3, hvorfor gjør de det da, når de sitter i en flertallsregjering og har muligheten til å innføre rushtidsavgift? – Men du får dessverre ikke svare.

Truls Wickholm (A) [19:07:00]: I en av merknadene fra Fremskrittspartiet, henvises det til veiloven § 7a, og der står det:

«Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.»

Dette var altså en lov som Venstre stemte for å innføre i forrige stortingsperiode. Jeg lurer på om representanten Tenden kan gi noen eksempler på hva hun mener måtte være særlige tilfeller hvor departementet kan pålegge berørte kommuner og fylkeskommuner å innføre dette. Vil ikke det f.eks. være byer med stor kjøproblematikk og vanskeligheter med å avvikle transporten i rushtiden?

Borghild Tenden (V) [19:07:48]: Med respekt å melde synes jeg det er et veldig hypotetisk spørsmål når Venstre har vært en av pådriverne for å framforhandle Oslopakke 3. Hadde vi ment noe annet, hadde vi gjort noe annet. Vi står for Oslopakke 3, og det har vi gjort hele tiden. Så det å begynne å konfrontere meg med den typen hypotetiske spørsmål, det synes jeg blir feil.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:08:34]: Bompengar vert i dag fyrst og fremst nytta til vegutbygging. Etter gjeldande regelverk kan bompengainntekter òg nyttast til investeringar i infrastruktur for kollektivtransport. Med lovforslaget som no er til handsaming i Stortinget, vil bruken av bompengar verte utvida til òg å kunne omfatte drift av alle former for rutegåande kollektivtrafikk. Forslaget til denne utvidinga av bruksområdet for bompengar er utforma med særleg sikte på å leggje til rette for eit meir miljøvenleg og effektivt transportnett i storbyområda.

Dette lovforslaget følgjer m.a. opp eit tverrpolitisk ynske frå lokalt hald i samband med Oslopakke 3. Pakka er eit samla opplegg for framtidig utbygging og drift av veg- og kollektivsystemet i Oslo-området.

Lovforslaget er avgrensa til å gjelde byområde, og bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtransport er vurdert til å vere mest aktuelt i dei største byområda.

Etablering av bompengepakker i eit byområde skal skje på grunnlag av lokalpolitiske planar som ser arealbruk og transportsystem i samanheng. Det skal vere definert klare mål for kva etablering av bompengepakka skal oppnå i det aktuelle området. For å kunne nå desse måla er det viktig at bompengar til driftstiltak for kollektivtransport vert eit supplement til den ordinære satsinga over offentlege budsjett, og at bompengane vert nytta slik at dei etter ein avgrensa innsatsperiode har bidrege til at dei måla som er sette, vert nådde. Det er vidare lagt til grunn at det skal utviklast rutinar for rapportering og kontroll. Regjering og storting vil òg følgje utviklinga i pakkene i samband med stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan og årlege budsjett.

Eg er glad for at fleirtalet i komiteen støttar forslaget og er samd med Regjeringa i at inntekter frå bompengereguleringar i storbyane bør nyttast på ein måte som betrar miljøet, kjem alle grupper av trafikantar til gode og fører til eit betre og meir samordna transportsystem. Eg har

merka meg at fleirtalet i komiteen gir uttrykk for at dette er ein moderne måte å sjå på trafikk- og transportproblem på.

Ein slik bruk av bompengar i storbyområda vil vere med på å styrkje kollektivtrafikken og dermed redusere miljø- og helseproblem som skriv seg frå personbiltrafikken. Mindre bruk av privatbil i storbyområda fører dessutan til betre flyt i vegtrafikken, noko som igjen kan minske transport- og distribusjonskostnadene for næringslivet. Ved å styrkje kollektivtrafikken og lette presset på vegkapasiteten kan ein i framtida unngå ein del kostbar og arealkrevjande vegutbygging gjennom bustadområde og verdfulle friluftsområde i storbyane.

Når det gjeld forvaltninga av bompengane som skal nyttast til drift, er staten og lokale styresmakter samde om at Statens vegvesen forvaltar den samla pengestraumen frå bompengeselskapet. Dette er av omsyn til budsjettering, rekneskap, revisjon og kontroll. Men me er òg samde om at bruken av driftsmidlane skal styrast på bakgrunn av lokalpolitiske vedtak innafor dei rammene som vert lagde av Stortinget. Det er viktig at det vert etablert eit enkelt og føreseieleg system for direkte overføring av midlar til det nye kollektivselskapet. Vidare vert den overordna styringsmodellen for Oslopakke 3 no drøfta i samband med trinn 2-framlegget av pakka. Dette vil eg difor kome tilbake til.

Eg har elles merka meg at eit flertal i komiteen ber Regjeringa kome tilbake til Stortinget på eigna måte med forslag som skal ta i vare ynsket om å kunne bruke finansieringstilskot på omsetjing av drivstoffavgift til driftstiltak for kollektivtrafikk, jf. regelen i veglova § 27a. Dette vil eg sjølv sagt følgje opp.

Eg er glad for at fleirtalet i Stortinget følgjer opp framlegget som opprinneleg vart fremja av eit breitt politisk fleirtal i Oslo kommune og Akershus fylke. Dei har vist klokskap og er framsynte i si tenking for å kunne utvikle eit kollektivsystem som vil betre kvardagen for folk som bur i denne byen, både når det gjeld framkomst, når det gjeld lokalt miljø og når det gjeld å få sikra eit kollektivtilbod som aldersgrupper kan få glede av i framtida.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [19:13:20]: Jeg ser ikke noen grunn til å utfordre statsråden på realitetene i saken og de argumentene som har gått fram og tilbake mellom de forskjellige partiene. Men jeg vil gjerne prøve meg litt på et hypotetisk spørsmål, og jeg håper at statsråden vil ta utfordringen.

Hvis det er det lokale initiativ som er utslagsgivende for at både Regjeringen og flertallet i Stortinget sier ja til denne Oslopakke 3 gjennom å åpne for bompenger til drift av kollektivtrafikken, og hvis vi ser for oss at det hadde vært et flertall i Oslo med Fremskrittspartiet, og at det ikke hadde kommet et lokalt initiativ i forhold til Oslopakke 3, hadde man da måttet vente i 30–40 år før den sittende regjering ville ha tatt et initiativ for å finne ressurser for å utbedre kollektivtrafikken og veiene i Oslo?

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:14:12]: Dette vert i høgste grad eit hypotetisk spørsmål. Men lat oss no inderleg håpe at denne regjeringa sit i 30–40 år. Det er eit fromt ynske, som eg kan dele.

Når det gjeld å finne midlar til kollektivtransport, er det eit ansvar for fylkeskommunen – Oslo kommune er jo både kommune og fylkeskommune – og Akershus fylke i dette tilfellet. Når det gjeld investeringar i kollektivtransport på jernbane, har denne regjeringa dobla investeringsnivået på jernbane. Me har auka satsinga på kjøp av tenester på jernbane, som fyrst og fremst vil kome dette området til gode, for når det gjeld jernbanen, satsar me sterkast på intercitytriangler og Oslo som eit stort knutepunkt. Så eg ville ikkje sett så svart på det. Me skal fortsetje den satsinga, men no får ein i tillegg ein reiskap som vil intensivere satsinga ytterlegare, til beste for folk i denne byen.

Trond Helleland (H) [19:15:26]: Jeg synes statsråden uttaler seg bra om Oslopakke 3 og det lokalpolitiske forliket som ligger til grunn for det, samtidig som statsråden – ikke som statsråd, men som leder i programkomiteen i Senterpartiet – åpner for rushtidsavgift, som skal tvinges på kommunene.

Nå skal jeg ikke stille spørsmål om det, men jeg skal stille spørsmål om den lovparagrafen vi nå vedtar, der statsråd Navarsetes kollega fra Møre og Romsdal Senterparti i sted snakket om at det var tilsvarende byområder som kunne benytte seg av den samme hjemmelen som loven nå gir. Det som ikke går klart fram av verken merknadene eller paragrafen, er om det vil være slik at departementet kan pålegge kommunene dette når de søker om et bompengeprojekt, og si: Greit, vi går for bompengeprojektet under forutsetning av at bompengene brukes til drift av kollektivtrafikk. Er det en tanke som statsråden støtter, at en kan tvinge, eller pålegge, kommunene å bruke pengene til drift?

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:16:37]: Eg ser ikkje det som ei aktuell problemstilling. Det grunngjev eg med at det for det fyrste er fylka som har ansvar for kollektivsatsinga, og då må det òg vere fylka og dei respektive byområda som må søkje ei slik løysing – ein slepp rett nok i framtida å søkje om det, men dei må velje ei slik løysing lokalt. Eg ser ikkje føre meg at Regjeringa skal stille den typen krav for å handsame ei bompengesak, f.eks.

Borghild Tenden (V) [19:17:32]: Jeg har et spørsmål når det gjelder kanaliseringen av pengestrømmen. Det er, som jeg nevnte i mitt innlegg, ønsket at en lokalt skal forvalte pengene som kommer inn i forbindelse med innkrevningen av Oslopakke 3. Det er også et forslag her fra mindretallet om det. Saksordfører Wickholm nevnte at det i en stortingsproposisjon kunne komme et forslag om det. Kan statsråden bekrefte at det vil skje?

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:18:09]: Som eg sa i mitt innlegg, skal vi leggje fram eit trinn 2 i denne pakka. I samband med den framlegginga vil òg dette spørsmålet verte drøfta nøyare. Me har hatt fleire gode møte med Oslo

og Akserhus der m.a. dette har vore tema. Me er samde om at Statens vegvesen må ha eit slags overordna ansvar her knytt til revisjon – ikkje minst Riksrevisjonen sine krav og påpeikingar når det gjeld Oslopakke 2, om styring, gjer det nødvendig. Men me ynskjer å finne ei løysing der ein kanalisere midlar direkte til kollektivselskapet, for det er fyrst og fremst for kollektivselskapet det er viktig å få ei slik rask, direkte og føreseieleg overføring – sjølv sagt bestemt lokalt. Òg dei andre prosjekta på veg skal bestemast lokalt. Der er eg særst tydeleg og heilt samd med Oslo og Akershus.

Per Sandberg (FrP) [19:19:28]: Det er vel utrygt å si at en er fornøyd med noe, i kjølvannet av etatenes fremlegging av NTP i dag. Men i oppfølging av min første replikk, som selvfølgelig var vel hypotetisk, vil jeg slå fast at Oslo Fremskrittsparti mener at lokalpolitikere i Oslo er meget ansvarlige. Det jeg prøver å stresse litt, er hvorfor lokalpolitikere i Oslo viser så mye ansvarlighet at de påtar seg statens ansvar for å bygge infrastruktur. Derfor stilte jeg det hypotetiske spørsmålet. Jeg vil gjerne stresse det litt. Hvis det ikke hadde kommet et lokalt initiativ fra ansvarlige politikere i Oslo, hvor lenge kunne da den denne regjeringen sittet og sett på at infrastrukturen raser i Oslo- og Akershusregionen? Skulle man ventet på noe likt tunnelene våre, der Regjeringen ble nødt til å gripe inn med ekstraordinære midler, eller ville Regjeringen på et eller annet tidspunkt brutt inn, tatt initiativ og pålagt Oslo akkurat den samme utviklingen?

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:20:37]: Igjen vert det eit hypotetisk spørsmål. Eg likar å halde meg til kvar dagen slik han er, og ikkje slik han i eit tenkt tilfelle kunne vore, så det er rett og slett ei problemstilling eg ikkje vil gå inn i.

Det eg kan seie, er at i forhold til resten av landet går ein stor del av samferdslebudsjettet totalt sett til Oslo-området, både når det gjeld jernbane, og når det gjeld veg – ikkje minst tilknytt viktige innfartsårer til Oslo, der det rett nok er bompengar, men der òg staten er inne med store midlar sett i samheng med landet elles. Det er ingen tvil om at me har eit ansvar for å syte for god framkomst i denne byen som i landet elles, og me fokuserer mykje på det i det daglege arbeidet.

Korleis situasjonen ville vore utan Oslopakke 3, kan eg rett og slett ikkje begynne å spekulere om.

Bente Thorsen (FrP) [19:21:52]: Bompengefinansiering til kollektivtrafikk og veiutbygging etter lokalt initiativ, hevdes det. Men fra hvem? Er det fra kommunestyrerepresentanter som sier ja til bompengeprojekter og så avviser folkelig initiativ som sier nei til bompenger? Er det på den måten vi skal ha det? Jeg kommer selv fra en kommune der flertallet har sagt ja til bompengereinnkreving, uten at de folkevalgte eller innbyggerne i det hele tatt vet hvor mange meter vei som blir bygd, selv om det skal innkreves 700 mill. kr i form av bompenger. Da er mitt spørsmål: Er det etter diffuse skisser storting og kommunepolitikere skal

si ja til innkreving av bompenger, eller er det reelle planer?

Statsråd Liv Signe Navarsete [19:22:42]: Når det vert lagt fram enkeltprosjekt med bompengar, er dei kvalitetssikra både etter KS1 og KS2, eksterne konsulentar er inne, sjølv sagt i tillegg til utgreiingar og kalkylar som verte gjorde av Statens vegvesen, så det er ikkje lauslege tiltak som kjem fram for Stortinget.

Når det gjeld bompengepakker, ikkje prosjektpakker, men finansieringspakker, er det klart at dei kan verte endra undervegs dersom kalkylane sprekk, dersom ein ikkje har teke høgd for dei korrekte kostnadene i pakkene. Men òg når det gjeld desse, er det sjølv sagt gjort ei kvalitetssikring av innhaldet, slik at ein lengst mogleg skal unngå at ein slik situasjon oppstår. Men me har jo sett, t.d. i Oslopakke 2, at ein har måtta skyve prosjekt ut i tid fordi ein ikkje har teke høgd for kostnadsutviklinga. Det er klart at det er vanskeleg i dag å sjå kostnadene som kjem om ti år, når det gjeld den type store bompengepakker.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

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

Per Sandberg (FrP) [19:24:15] (komiteens leder): Nå ligger det et ferdig innlegg på en gul lapp her, men jeg tror jeg forholder meg til mitt eget.

Jeg tror jeg skal følge opp replikkrunnen, for jeg tror det er viktig, ikke bare for Fremskrittspartiet, og ikke bare for undertegnede, men for hele Stortinget å få avklart hvorfor det kommer lokale initiativ. Jeg vil vise til at enkelte bystyreverder rundt omkring i det ganske land i sine bystyreverder har sagt at på grunn av at staten ikke viser ansvar, og på grunn av at staten driver utpressing, føler vi oss presset til å søke om bompenger. Jeg prøver å stresse: Hvorfor er det slik at det kommer lokale initiativ? Det er selvfølgelig – og det er kanskje en litt hard påstand – fordi både den sittende regjering, regjeringen før der og regjeringen før der igjen, altså nesten et tverrpolitisk, et samlet politisk, miljø, alle uten Fremskrittspartiet, har drevet utviklingen fram gjennom å skyve miljøspørsmålet, klimaspørsmålet og lokalpolitikere foran seg fordi de selv har sviktet i forhold til det som er ansvaret etter dagens lov. Da går man altså i dag så langt at man skylder på Oslo-politikere. Man skylder på at miljøet og klimaet blir elendig hvis vi ikke gjør noe. De samme politikere kunne gjort noe med både miljø og klima, hvis det er det de er bekymret for, gjennom å bevilge penger og få gjort dette. Det er derfor jeg stresser det veldig.

Nå er det altså sånn at i dag, igjen, skylder de samme politikere på lokalpolitikere i Oslo. De skylder så mye på lokalpolitikere i Oslo at de er villig til å vedta en ny lov som bryter andre lover. Flertallet vedtar altså i dag en lov, etter å ha presset lokalpolitikere i Oslo til å ta et initiativ, som slår i hjel andre lover. Så langt har det gått. Det er det jeg registrerer at debatten også vil gå på framover mot 2009. Og du store verden, jeg må si jeg gleder meg!

Jeg registrerer også at et flertall i innstillingen sier at

dette er en moderne måte å se trafikk- og transportproblemene på. Det er en moderne måte! I tillegg tillater de seg nærmest å være så frekke, hvis jeg får lov til å si det, å si at de som betaler bompenger, får noe igjen. Nei, de som skal betale bompengene, er de som allerede i dag betaler nærmere 60 milliarder kr. De som skal betale disse bompengene, betaler allerede 60 milliarder kr hvert år, hvert eneste år, i skatter relatert til bil. I tillegg kommer transportsektoren som betaler nærmere 100 milliarder kr relatert til næringen sin. Så det handler ikke om det. Det handler rett og slett om ansvarsfraskrivelse fra flertallet.

Sverre Myrli (A) [19:27:33]: Dette er en stor dag. Jeg vil si det er en historisk dag, og for egen del må jeg legge til: Det Odelstinget i dag forhåpentligvis vedtar, er et prinsipp som jeg har jobba for i mer enn 15 år. I begynnelsen var det tungt, motbøren var stor, men etter hvert ble det en erkjennelse i det store politiske flertallet i hovedstadsregionen at dette var et helt nødvendig grep for å gjøre noe med transportutfordringene i Oslo-området. Prinsippet ble til slutt vedtatt enstemmig – trur jeg, i hvert fall med stor grad av enstemmighet – i Oslo bystyre, inkludert Fremskrittspartiet, og av alle partier i Akershus fylkesting, bortsett fra Fremskrittspartiet.

Bomringen i Oslo har medført et kraftig forbedret vegnett i hovedstadsområdet, først og fremst utbyggingen av det som i sin tid ble kalt Fjellinjen, men også av en rekke andre vegforbindelser. Vi trenger ikke å gå veldig mange år tilbake i tid: Vi husker at trafikken nedover Vålerenga stampet i kø i timevis hver eneste morgen og tilbake igjen hver eneste ettermiddag. Etter hvert ble midler fra bomringen også brukt til investeringer i kollektivnettet. Stasjoner, terminaler, innfartsparkeringsplasser osv., altså infrastruktur for kollektivtrafikken. Men det holder ikke. Vi må også gjøre noe med kollektivtilbudet for å løse transportutfordringene i hovedstadsregionen. Det går altså ikke an å bygge seg ut av problemene.

Så er det viktig å understreke at dette vi i dag slutter oss til, ikke er en måte å finansiere dagens kollektivtrafikk på. Der er jeg faktisk enig med Høyre – det er vel lov å tilkjenne det – i at vi må forutsette at det vi nå åpner for, kommer i tillegg til det som brukes på kollektivtrafikk i dag. Det vi nå slutter oss til, skal gå til økning i drift av kollektivtrafikken.

Skal bompenger gå til drift av kollektivtrafikk, må det være som en del av et helhetlig transporttilbud. Og det må gjelde i byområder. Så skjønner jeg at noen spekulerer på hvor en skal sette grensa for hva som er byområder – det er jo etter hvert blitt mange byer i Norge – og om det skal gjelde i Mysen, Askim, Lillestrøm og andre perler av norske byer. Det er jeg helt sikker på at det ikke skal, men jeg er i hvert fall helt sikker på at det skal gjelde i Oslo og Akershus. Det er det som er viktig å få på plass. Lovendringene i dag er en forutsetning for Oslopakke 3.

Den neste store dagen blir når Stortinget om ikke så veldig lenge får Oslopakke 3 til behandling.

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

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Odelstinget går til votering.

Votering i sak nr. 1

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

- forslag nr. 1, fra Trond Helleland på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
 - forslag nr. 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
 - forslag nr. 3, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet
 - forslag nr. 4, fra Trond Helleland på vegne av Høyre
- Forslag nr. 1, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for at departementet kan gi sitt samtykke til at bompenger som benyttes til drift av kollektivtrafikken innenfor en plan om et helhetlig og samordnet transportsystem som på forhånd har fått Stortingets tilslutning, kan kanaliseres direkte til et regionalt eller lokalt administrasjonsselskap.»

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet og Høyre, lyder: «Stortinget ber Regjeringen straks legge frem sak om oppheving av vegtrafikkloven § 7a med omgående virkning.»

Forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet, lyder: «Stortinget ber Regjeringen straks legge frem sak om oppheving av vegloven § 27 og § 27A med omgående virkning.»

Disse forslagene blir i samsvar med forretningsordens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Komiteen hadde innstilt til Odelstinget å gjøre slikt vedtak til

lov

om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23

I

I veglov 21. juni 1963 nr. 23 skal § 27 fyrste ledd lyde: Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentlig veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, *inkludert* sporveg og tunnelbane. *Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.*

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 54 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.38.20)

Presidenten: Det vil nå bli votert over forslag nr. 4, fra Høyre. Forslaget lyder:

«I veglov 21. juni 1963 nr. 23 skal § 27 nytt andre ledd lyde:

Høve til å nytte bompengar til drift av kollektivtrafikk har bakgrunn i Oslopakke 3 og gjeld i Oslo og Akershus.»

Votering:

Forslaget fra Høyre ble med 59 mot 10 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 19.38.46)

Videre var innstilt:

II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

Presidenten: Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 54 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.39.08)

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Fremskrittspartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 54 mot 16 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 19.39.30)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Sak nr. 2

Referat

1. (38) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i lov 4. juli 2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) (Besl. O. nr. 31 (2007-2008))
 2. lov om endring i lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (gjennomføring av Europarådets siviletslige konvensjon om korrupsjon) (Besl. O. nr. 33 (2007-2008))
 - er sanksjonert under 11. januar 2008
 - Enst.: Vedlegges protokollen.
2. (39) Lov om endringer i pasientrettighetsloven og psykisk helsevernloven (utvidelse av pasientombudsordningen til å gjelde kommunale helse- og sosialtjenester) (Ot.prp. nr. 23 (2007-2008))
 - Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.

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

Møtet hevet kl. 19.40.
