

Møte tysdag den 2. juni 2009 kl. 15.01

President: Sigvald Oppebøen Hansen

Dagsorden (nr. 42):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen (Innst. O. nr. 83 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009))
2. Referat

Val av setjepresidentar

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det blir valt tre setjepresidentar for Odelstingets møte i dag og resten av juni måned. – Det er vedteke.

Presidenten vil foreslå Svein Roald Hansen, Per Rune Henriksen og Marit Nybakk. – Andre forslag ligg ikkje føre, og Svein Roald Hansen, Per Rune Henriksen og Marit Nybakk er samrøystes valde som setjepresidentar for Odelstingets møte i dag og ut juni måned.

Sak nr. 1 [15:01:54]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen (Innst. O. nr. 83 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009))

Presidenten: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir avgrensa til 5 minutt til kvar gruppe og 5 minutt til statsråden.

Vidare vil presidenten foreslå at det blir gjeve anledning til replikkordskifte med fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av Regjeringa innafor den fordelte taletida.

Vidare vil presidenten foreslå at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Det er vedteke.

Arne Sortevik (FrP) [15:02:58] (ordfører for saken): Saken gjelder forslag om ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av vei etter vegloven § 62 tredje ledd.

Regjeringspartiene støtter forslaget fra Regjeringen. Kristelig Folkeparti og Venstre støtter også forslaget fra Regjeringen. Jeg har sett noen bekymringsmerknader, men de støtter forslaget. Fremskrittspartiet og Høyre går imot. De øvrige partier redegjør selv for sine syn.

Jeg vil også peke på at det foreligger et brev fra Samferdselsdepartementet til Stortinget, datert 7. mai i år, hvor man ønsker å rette opp et par feil av lovteknisk karakter. Det står omtalt i innstillingen.

Jeg tillater meg å ta opp Fremskrittspartiets forslag, det vi har selv og det forslaget vi har sammen med Høyre.

Fremskrittspartiet går imot denne endringen, dette lovforslaget. Vi går ikke bare imot, vi går sterkt imot overføring av 17 150 km øvrige riksveier fra staten til fylkene og hele 78 av 95 riksveiferjer fra staten til fylkene. Spørsmålet vi skal og bør stille oss selv, er: Gir denne reformen bedre veier, og gir denne reformen bedre riksveiferjetjenester i Norge? Vi i Fremskrittspartiet er overbevist om at svaret er et klart og tydelig nei. Denne lovsaken legger grunnlaget for en slik overføring.

Litt om det som samtidig illustrerer den ansvarsfraskrivelsen som etter Fremskrittspartiets syn ligger i saken: Vegloven § 7 har bestemmelser om omklassifisering av vei, og setter krav om at for å gjøre det må veien oppfylle tekniske krav etter nærmere retningslinjer. I denne odelsingsproposisjonen er forslaget at man skal kunne foreta overføring uten at slike krav skal gjøres gjeldende.

Det sies som bakgrunn for denne saken:

«Bakgrunnen for dette er et ønske om å legge til rette for en mer helhetlig utvikling av vegnettet i fylkene. Samtidig er det viktig å sikre trafikantenes og næringslivets krav til vegstandard på tvers av de ulike forvaltningsnivåenes eierskap til vegnettet. Departementet mener reformen både vil styrke det regionale nivå samt bidra til en bedre utvikling av det samlede vegnettet.»

Fremskrittspartiet deler ikke denne oppfatningen. Vi mener at denne såkalte reformen er en ulykke for Vei-Norge. Vi i Fremskrittspartiet mener at denne reformen fører til en oppsplitting av samferdselspolitikken i Norge.

Norge har et tredelt veinett i dag. Hele veinettet med alle tre kategorier riksvei, fylkesvei og kommunale veier, preges av stort og økende vedlikeholdsetterslep – samlet på mer enn 45 milliarder kr. Veietaten har gått imot denne såkalte reformen – kanskje ikke så overraskende, men vi oppfatter at de har både saklige og gode faglige argumenter mot endringene.

Disse 17 000 km vei har et vedlikeholdsetterslep på 12 milliarder kr. I NTP-en som vi har til behandling, omtales en økonomisk ramme på vel 5,1 milliarder kr, som skal følge med på veien, så å si. I kommuneproposisjonen er det blitt redusert til vel 4,5 milliarder kr samt en andel av 1 milliard kr i frie midler. Den potten med økning i frie midler skal brukes både til å gi kvalitetsbedring for de 78 riksveiferjene som flyttes, uten en eneste reell kroneøkning og også til det eksisterende fylkesveinettet, som er på 27 000 km, før man får disse nye 17 000 km, og som har et bedrøvelig stort etterslep.

Riktignok er det lagt inn en låneramme med rentekompensasjon, men jeg har til slutt lyst til å peke på at i nesten samtlige innspill som er kommet til Nasjonal transportplan, og i nesten samtlige innlegg på høringene som transport- og kommunikasjonskomiteen har hatt om denne såkalte reformen, har det vært stor motstand, stor skepsis og klare krav til forutsetninger for å overta øvrige riksveier, og de er ikke oppfylt.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har teke opp dei forslaga han refererte til.

Trond Helleland (H) [15:08:15]: De lovendringene vi behandler i dag, er årets, ja kanskje tiårets største ansvarsfraskrivelse. Det er det som ble igjen av regionreformen, og det er en så stor ansvarsfraskrivelse at jeg registrerer at landets største parti, Arbeiderpartiet, ikke har tenkt å delta i debatten. Jeg synes det er ganske oppsiktsvekkende, og det viser at dette er en sak som gir veldig mange en dårlig smak i munnen. Her er det 17 000 km riksvei som skal overføres til fylkene. Fylkene har sagt ok, vi kan ta imot dem, men da skal vi ha kompensasjon, og vi skal ha dekket det det koster å ivareta det vedlikeholdsetterslepet, den mangelen på satsing som har vært på disse riksveiene. Så opplever vi altså at alle høringsinstanser som er opptatt av vei, stort sett, stiller krav og sier at her må ting være på plass; her må ting være avklart dersom man skal gå med på en slik overføring.

I de svarene vi får fra departementet, er det svært mye som er uklart. Representanten Sortevisk gikk igjennom saken på en veldig god måte. Det er stilt mange spørsmål. Det er gitt dårlige svar, og det er for mange ting som er uavklart, som dette med administrasjon: Hvorfor skal vi bygge opp et nytt veibyråkrati i fylkeskommunene dersom Statens vegvesen likevel skal ha alle de ansatte? Hvorfor skal vi overføre 17 000 km statlig vei når det nå er en bred enighet i denne sal om å satse på samordning av transportpolitikken gjennom Nasjonal transportplan? Når det er et ønske om å utvikle helhetlige løsninger, lange strekninger og helhetlige korridorer, hvorfor skal vi da splitte det opp?

Den økonomiske kompensasjonen vil jo bli behandlet i andre debatter enn denne, men jeg har lyst til å si at den ene milliard som er kommet inn i kommuneproposisjonen, og som enkelte fylkesordførere jubler for, er på langt nær nok til å dekke det etterslepet og de manglene som er i dag. Dessuten mister vi jo da, som jeg sa tidligere, helhetsperspektivet i Nasjonal transportplan. Vi behandler Nasjonal transportplan nå i innspurten, mens vi samtidig vet at 17 000 km riksvei heretter skal behandles i en annen komité; de skal nå være fylkesveier og egentlig litt uvedkommende transportkomiteen. Hva slags transportpolitikk er det vi får ut av det? Det blir en fullstendig fragmentert transportpolitikk, der store deler av veinettet – 20 000 km fylkesvei fra før, pluss 17 000 km nå – skal behandles i landets fylkeskommuner. Selv om Høyre ønsker å legge ned fylkeskommunen, så er det ikke fylkeskommunen vi retter skyts mot i denne saken, det er staten og den ansvarsfraskrivelsen den rød-grønne regjeringen legger opp til. Jeg er skuffet over at både Venstre og Kristelig Folkeparti velger å være med på denne overføringen, spesielt når konsekvensene er så lite gjennomdrøftet som de er.

Med det vedtaket Stortinget nå legger opp til, får det også store konsekvenser for private grunneiere. Grensene for byggeforbud mot fylkesvei blir nå endret, slik at mange private grunneiere vil få store problemer med den 50-metersgrensen som legges til grunn. 50 meter skal nå være avstanden fra fylkesvei til bebyggelse. I bystrøk håper jeg jo det vil bli gjort unntak fra dette, men også utover i Bygde-Norge, utover i distriktene, vil dette skape store problemer. Jeg tror ikke dette er godt gjennomtenkt, som mye annet med denne reformen.

Høyre vil stemme imot de foreslåtte lovendringsforslag. Vi ser ikke at dette vil bedre norsk transportpolitikk. Tvert imot ser vi det som en ulykke for den koordineringen, den samordningen, det ønsket som har vært i Stortinget om nå å få en mer helhetlig transportpolitikk. Dette er det stikk motsatte. Dette er dårlig transportpolitikk.

Jan Sahl (KrF) [15:13:17]: Da vi hadde saken om forvaltningsreformen til behandling i Stortinget, var Kristelig Folkeparti svært offensiv. Vi bad om å få saksordføreren, og det fikk vi. Det kan ikke være noen overraskelse for verken Høyre eller Fremskrittspartiet at Kristelig Folkeparti var opptatt av å få en regionreform igjennom der vi skulle få noen større regioner, og vi skulle flytte makt ut fra Stortinget. Kristelig Folkeparti tror at fornuften er relativt likt fordelt mellom dem som er på Stortinget, og dem som i dag er fylkestingsrepresentanter for oss.

Så vet vi alle hvordan det gikk med reformen. Regjeringspartiene stakk halen mellom bena, Høyre og Fremskrittspartiet var imot, og vi endte opp med det jeg vil kalle for en minireform. Men på tross av det står Kristelig Folkeparti ved det vi lovte da, nemlig å flytte arbeidsoppgaver som ikke nødvendigvis må avgjøres her i Stortinget, ut og ned på et lavere nivå, nærmest mulig brukerne. Jeg vil minne representanten Helleland om at veinettet i utgangspunktet er oppsplittet allerede. Vi har noe som kalles fylkesveier, og vi har noe som kalles kommunale veier. Det som skjer nå, er at vi får betydelig mer fylkesvei. Fra Kristelig Folkepartis side skulle vi gjerne ha sett at dette hadde endt opp i en større region. For mitt vedkommende kunne vi godt hatt et samlet Nord-Norge eller et Nord-Norge delt i to. Alle vet at slik ble det ikke, men vi står ved de lovnadene som vi da gav, om at vi vil allikevel flytte ut makt.

Vi tror at vi med denne reformen kan oppnå en større nærhet rundt om i de enkelte fylkene til de utfordringene de har. Da er det helt klart at det er en oppgave for Stortinget å stille med de økonomiske ressursene som fylkene rettmessig skal ha i forhold til de veilengdene de har, og i forhold til de budsjettene som Stortinget til enhver tid vil legge fram. Da er vi betydelig kritiske til det som kom i kommuneproposisjonen. 2009-nivå, pluss 1 milliard kr og pluss et rentekompensasjonsfond på 2 milliarder kr er etter Kristelig Folkepartis mening ikke i nærheten av å kunne gi fylkeskommunene den økonomiske ballast de trenger for å kunne ta seg av det nødvendige vedlikeholdet på det nye veinettet de har fått, og ikke minst for å kunne ta igjen etterslepet. Men det er en annen side av denne saken som Kristelig Folkeparti vil komme tilbake til i forbindelse med behandlingen av kommuneproposisjonen. Vi vil der foreslå å øke bevilgningene til fylkeskommunene, slik at man i startfasen skal ha midler til å gå i gang med den store oppgaven som fylkespolitikkerne nå har fått.

Så vil vi selvfølgelig fortsatt sørge over at ikke reformen ble slik vi ønsket at den skulle bli. Det må etter mitt skjønn først og fremst regjeringspartiene ta ansvaret for. Vi er særlig skuffet over Senterpartiet, som gikk veldig høyt på banen, og som vi trodde skulle kunne være med og styre denne reformen til noe helt annet enn det den nå

er blitt. Men Kristelig Folkeparti står last og brast med det vi lovet. Derfor går vi inn for å overføre en betydelig del av det øvrige riksveinettet til fylkene, de 19 som vi ble sittende med.

Jenny Klinge (Sp) [15:18:06]: Forvaltningsreforma er ei stor og viktig reform, der fylkeskommunane og Oslo kommune m.a. får ansvar for storparten av dei vegane som vi no kjenner som «øvrige riksveger». Det er nødvendig med lovendringar i vegsektoren for å gjennomføre denne forvaltningsreforma. Denne saka handlar om overføringar av rettar og plikter i samband med at vegane skal omklassifiserast.

Føremålet med at store delar av vegnettet blir overførte til fylkeskommunane, er å leggje til rette for at vegnettet i fylka blir meir heilskapleg utvikla. Fylka spelar ei viktig rolle som regionale utviklingsaktørar, og samferdselspolitikken er i høgste grad viktig for å skape god regional utvikling. Derfor meiner vi i Senterpartiet og regjeringspartia elles at det er rett at fylka får hand om dei vegane som er viktigast i denne samanhengen. Samtidig får fylka med denne reforma også ansvaret for å føre ein samferdselspolitikk som saman med staten sine grep skal bidra til å nå nasjonale mål.

Vi i dei raud-grøne partia har forventningar til at fylkeskommunane tek dette ansvaret, og at dei kjem til å skjøtte oppgåva på ein god måte. Samtidig er det grunn til å peike på at det er eit statleg ansvar å overføre tilstrekkeleg med midlar til fylkeskommunane, slik at dei blir i stand til å byggje, drifte og halde ved like eit trygt og funksjonelt vegnett.

Det må i overføringane i åra som kjem, takast omsyn til at det er eit betydeleg etterslep i vedlikehaldet på det vegnettet som frå nyttår blir fylkesveg. Vidare må overføringane ta høgde for at somme fylke har mange ferjesamband. Trafikken på desse sambanda aukar, og etter kvart som dei aukar, vil det vere behov for eit utvida ferjetilbod som står til trafikkmengda. Det er tilfredstillande å sjå at Samferdselsdepartementet legg til grunn at både frekvens og opningstid i planperioden skal aukast for dei fleste sambanda.

Eg er glad for at det kjem på plass ei rentekompensasjonsordning på 2 milliardar kr årleg som fylkeskommunane kan søkje om midlar frå. Dei kan ved hjelp av denne ordninga få finansiert heilt eller delvis investeringar og større utbetringar, og dermed frigjere midlar frå dei andre rammene til vedlikehald og drift av vegnettet.

Vidare vil eg òg nemne den betydelege auken av rasikringspotten som vil bidra til å få gjort viktige tiltak på fylkesvegnettet.

Alt i alt er det grunn til å forvente at standarden både på riksvegane og fylkesvegane skal bli vesentleg betre i dei kommande åra.

Eg viser elles til merknadene og tilrådinga i saka.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:21:01]: Regjeringa har som mål frå 1. januar 2010 å styrkja fylkeskommunen si rolle som regional utviklingsaktør. Som eit ledd i dette har Stortinget tidlegare vedteke at fylkes-

kommunane og Oslo kommune skal overta statens ansvar for det vesentlegaste av riksvegnettet elles og alle andre riksvegferjesamband. Fylkeskommunane overtek vegnettet med den standarden det har, med tilhøyrande rettar og plikter, slik dei er på overtakingstidspunktet. Andre riksvegar vert overførte med tilhøyrande gang- og sykkelvegar, kollektivtiltak m.m. Rettar og plikter knytte til eigedom og inngåtte kontraktar følgjer med, likeins ansvar for å følge opp klagesaker, tvistemål og andre saker. Overføring av ansvar må skje utan at trafikantane, partar i ulike saker eller samfunnet elles blir påførte ulempe ved overføring. Rettstryggleiken til den enkelte må varetakast.

Proposisjonen omhandlar på denne bakgrunnen forslag til nødvendige lovendringar i vegsektoren for å kunna gjennomføre forvaltningsreforma. Det blir føreslått ei lov om overføring av rettar og plikter og endringar i veglova og vegtrafikklova. Eg er glad for at fleirtalet i komiteen har slutta seg til forslaget.

Den nye lova om overføring av rettar og plikter regulerer visse overgangsspørsmål som skal sikra ei effektiv og likearta overføring av staten sine rettar og plikter til fylkeskommunane og Oslo kommune og i tillegg sikra likearta behandling av tredjeperson. Kongen i statsråd skal avgjera tvilstilfelle. Samtidig blir det føreslått nødvendige endringar i veglova og vegtrafikklova. I veglova dreier det seg i hovudsak om følgjande:

Ansvar for feil gjorde av arbeidstakarar i den sams vegadministrasjonen, heimel for å kunna gje forskrifter om drift og vedlikehald av vegnettet, den generelle byggjegransa for fylkesvegar blir auka frå 15 til 50 meter – men lat meg understreke: sjølvstakt med høve til å dispensera etter gjeldande føresegner.

Vidare blir det føreslått heimel for å ta opp veg som riksveg og gjera vedtak om at riksveg kan gjerast om til fylkesveg eller kommunal veg i samband med reforma utan at retningslinjene for tekniske krav blir følgde, slik som ved ordinære omklassifiseringar.

I vegtrafikklova blir det føreslått heimel til å gje forskrifter om at fylkeskommunane og Oslo kommune skal utarbeida og gjennomføre ulike tiltak knytte til trafikktryggleik.

Gjennom spørsmål frå komiteen til lovproposisjonen har eg merka meg fokuset på kostnadmessige konsekvensar av vegreforma, bl.a. når det gjeld nasjonale føringar. Det forstår eg godt. Det er noko som departementet sjølvstakt kjem til å følgja nøye med på. Vi meiner no at det er lagt eit godt grunnlag.

I Nasjonal transportplan vart det varsla at omklassifiseringa i tilknytning til forvaltningsreforma ville bli fremja for Stortinget til formell godkjenning. Det er gjort, i St.prp. nr. 72, som vart fremja 15. mai. Av kommuneproposisjonen, St.prp. nr. 68 for 2008–2009, som vart fremja same dagen, framgår dei økonomiske rammene til fylkeskommunane og Oslo kommune og fordeling av midlar mellom fylka.

Eg kan melda at førebuinga fram til 1. januar 2010 er godt i gang. I regi av Kommunal- og regionaldepartementet er det halde oppstartskonferanse med fylkeskommunane, der det møtte representantar frå dei ulike fylkeskom-

munane, og der dei ulike departementa hadde kvar sin sekvens.

Så er det òg slik at Statens vegvesen er godt i gang med førebuing av det som no skal skje, og det er altså, som allereie understreka, òg fylkeskommunane. Men det er heilt klart at sjølv om ein har erfaring med samarbeid, er det viktig at alle partar no er opptekne av ein konstruktiv dialog for å få dette til så smidig og godt som mogleg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [15:26:04]: Etter gjeldende vei-lov § 7 andre avsnitt er det slik at etter at kommunen har uttalt seg, kan fylkeskommunen gjøre vedtak om at en fylkesvei skal legges ned eller omgjøres til kommunal vei. Vil det også gjelde for disse 17 150 km riksvei som nå nedklassifiseres fra riksvei til fylkeskommunal vei?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:26:50]: Lat meg visa til innlegget mitt, der eg seier at det blir føreslått ein heimel for å ta opp veg som riksveg og gjera vedtak om at riksveg kan gjerast om til fylkesveg eller kommunal veg i samband med reforma, og utan at retningslinjene for tekniske krav blir følgde, slik dei blir ved ordinære omklassifiseringar.

Trond Helleland (H) [15:27:21]: I vinter registrerte jeg i Kommunal Rapport – i alle fall stod det der – at det var en viss strid mellom kommunalministeren og samferdselsministeren om organiseringen av hvor de ansatte skulle jobbe – om de fortsatt skulle være ansatt i Vegvesenet, eller om de skulle over i fylkeskommunen. Jeg holdt på å si – nå har vi jo de to opposisjonene i én og samme person her, og vi registrerer at de ansatte i Vegvesenet fortsatt skal være ansatt i Vegvesenet, og at fylkeskommunene eventuelt skal bygge opp en liten eller stor administrasjon for å håndtere dette.

Men i § 10 nytt tredje ledd står det:

«Når det gjeld arbeid med saker som gjeld fylkesvegar, er det fylkeskommunen som har ansvaret som arbeidsgjevar etter reglane i skadeserstatningslova § 2-1 for dei tilsette ved regionvegkontoret.»

Altså: Der Vegvesenet gjør en for dårlig jobb og noe går galt, er det fylkeskommunen som skal betale regningen. Er det rimelig?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:28:26]: Lat meg fyrst kommentera det som kunne sjå ut som ein strid i Kommunal Rapport. Eg veit ikkje heilt korleis eg skal uttrykkja meg, men eg trur eg får seia at kommunalministeren si utsegn der vart trekt noko langt i høve til det som var sagt, og som det faktisk var tilfellet at ho hadde god tru på – at det skulle skje ein konstruktiv dialog med Samferdselsdepartementet, noko det òg gjorde. Det framgår av dei lovendingane som er gjorde, det framgår av den organiseringa som no er på plass, og det framgår òg av dei midlane som no er til disposisjon.

Så til spørsmålet. Slik som det no er lagt opp, skal Kongen i statsråd avgjera tvilstilfelle. Eg meiner at så

langt har vi lagt godt til rette for at det ikkje skal vera tvil.

Georg Indrevik (FrP) [15:29:44]: Som medlem av fylkestinget i Hordaland og samferdselsutvalget i Hordaland har jeg følgende spørsmål til statsråden: Kan vi på fylkesregionalt nivå overføre fylkesveier til kommunene på samme betingelser som staten nå overfører riksveier til fylkene?

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:30:12]: Når ein fylkesveg i dag blir overført til kommunane, er det visse prosedyrar på det. Når nye vegar blir klassifiserte som fylkesvegar, vil eg anta at prosedyrane er dei same. Men lat meg for ordens skuld seia at eg ikkje har vore direkte inne her i forkant i debattane rundt den enkelte paragraf, og må få lov til å koma tilbake, slik at eg er heilt sikker på at svaret er korrekt.

Arne Sortevik (FrP) [15:31:14]: Det svaret nyanserte jo det svaret jeg fikk på mitt første innlegg her, nemlig at det foreligger en åpning for fylkeskommunen i etterkant for å gjøre noe med det veinettet den blir eier av.

Men mitt spørsmål nå går like mye til kommunalministeren som til fungerende samferdselsminister. Jeg lurer på om kommunalministeren på vegne av fylkeskommunene er fornøyd med å ha ansvar for en sektor som nå får tildelt ca. 17 000 km vei med et samlet etterslep på 12 milliarder kr, og hvordan statsråden ser for seg at dette etterslepet, etter at reformen er gjennomført, skal kunne dekkes inn på rimelig kort tid, slik bilistene og trafikantene sikkert ønsker seg.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:32:06]: Då må eg fyrst seia at kommunalministeren og samferdselsministeren er medlem av ei felles regjering, og det betyr òg at i dei sakene som blir lagde fram for Stortinget, er vårt syn avklart. Så svaret er ja, òg her er samferdselsministeren og kommunalministeren einige om det som er lagt fram.

No er det slik at sjølve økonomien, oppfølginga av desse 17 150 km, skal Stortinget få moglegheit til å koma tilbake til i samband med kommuneproposisjonen, men lat meg berre seia: Her blir det for det fyrste overført snau 6,9 milliardar kr i forhold til veglengda. Så blir det stilt til disposisjon i frie inntekter, som er fordelte av departementet, 1 milliard kr. Så er det ytterlegare ein halv milliard kroner i vekst for fylkeskommunane, der dei jo òg kan bruka delar av dette til samferdselsformål, og så kjem då dei to lånemilliardane.

Per Sandberg (FrP) [15:33:21]: Jeg har full forståelse for at statsråden ikke kan svare konkret på alle spørsmål, i og med at området ligger litt utenfor hennes. Men jeg synes at de svarene som er gitt til representantene Sortevik og Indrevik, er interessante i forhold til dette med omklassifisering av veier. Nå forstår jeg det slik, og nå spør jeg mer ut fra at jeg kanskje ikke har forstått innholdet i svarene selv, at det er en åpning for at fylkeskommu-

nene kan omklassifisere de nye fylkesveiene, i dag riksveier, til kommunale veier, og jeg forstår det også slik at fylkeskommunene nå, med de nye 17 150 km med vei som de får, kan omklassifisere veier til riksvei, altså stamvei, men at det da skal avgjøres i statsråd. Har jeg forstått det riktig? For det er interessant i den sammenheng at innenfor disse 17 150 km med nye veier som fylkeskommunene får nå, er det veier som har karakter av å burde ha vært oppgradert til stamvei for lenge siden.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:34:23]: Fyrst når det gjeld stamvegar: Kva som skal klassifiserast som det framover, går fram av ei eiga sak som er lagd fram for Stortinget 15. mai. Det eg refererte til i forhold til Kongen og kva som kan avgjerast der, er altså overføring av staten sine rettar og pliktar til fylkeskommunane og Oslo kommune, og i tillegg sikra likearta behandling av tredjeperson.

Så registrerer eg at Regjeringa og stortingsfleirtalet og Framstegspartiet har totalt ulik innfallsvinkel her. Mitt bestemte inntrykk no er at fylkeskommunane er fornøgde med det heilskaplege ansvaret som dei no får for mange nye vegar, dei moglegheitene det gjev i den rolla som fylkeskommunen skal utøva som regional utviklingsaktør.

Presidenten: Replikordskiftet er slutt.

Dei talarar som heretter får ordet, har ei taletid på inntil 3 minutt.

Per Sandberg (FrP) [15:35:53] (komiteens leder): Det er kanskje ikke så mye å legge til i debatten. Jeg tror det bare er framtiden som vil vise hvorvidt veiene våre vil få et løft, særlig disse ca. 17 000 km som nå skal flyttes. Det vil ta lang tid, tror jeg, å få svar på det.

Men jeg registrerer at en av hovedmålsettingene til flertallet, inklusive Venstre og Kristelig Folkeparti, er å gi det regionale nivå et løft. Da er det også veldig interessant å registrere hva representanten Sahl fra Kristelig Folkeparti legger i sitt innlegg. Jeg registrerer også at Kristelig Folkeparti i sine merknader nærmest nekter for – man sår total tvil om – at de løsningene som vi legger på bordet her i dag, er til det beste for de nye veiene. Ja, jeg går så langt som til å si at Kristelig Folkeparti og Venstre slår fast i sine merknader at den saken som ligger på bordet her, ikke vil være til det beste for veiene våre. Men så sier de at de skal komme tilbake i forbindelse med kommuneproposisjonen. Tror da Kristelig Folkeparti og Venstre at de vil snu regjeringens partiene i behandlingen av kommuneproposisjonen, at de vil få noen tilleggsbevilgninger i forhold til det som ligger der? Det blir jo interessant å se. Hvis Kristelig Folkeparti og Venstre vil lykkes med det, vil det være fantastisk.

Hvis man hadde ønsket et løft for det regionale nivå, tror jeg man burde hatt mye mer fokus på primærkommunen, som da er det reelle lokale selvstyret, i hvert fall i Fremskrittspartiets øyne. Nå skal man videreføre et regionalt nivå, gi dem ytterligere makt gjennom å overprøve vedtak i primærkommuner osv., noe som jeg mener er å senke utviklingen i det regionale nivået.

Saksordføreren har klart og tydelig redegjort for at de tallene som er signalisert både gjennom Ot.prp. nr. 68 og den innstillingen som foreligger, og det som også er signalisert gjennom kommuneproposisjonen, nærmest er minus. Man viderefører knapt det som staten i dag bruker på disse veiene og bruene og tunnelene – knapt – og det er klart at da blir det interessant å se hvorvidt det blir et løft på det.

Noe som er veldig viktig, som representanten Helleland var inne på, er at man – i hvert fall så langt tilbake som jeg kan huske – har prøvd å få til samordning; intermodale knutepunkt, samordning av transportformene osv. Her registrerer jeg at man gjør det motsatte av det man alltid har gjort tidligere.

Det er ikke noe mer å legge til annet enn at jeg tror at de 5 800 broene og utallige tunnelene og antall kilometer med vei dessverre vil få et ytterligere forfall.

Arne Sortevik (FrP) [15:39:14]: Helt til slutt, i en svært kort debatt om en nokså skjebnesvanger reform: La meg si at mitt inntrykk både fra innspill som er kommet til NTP-en, og fra de høringene som ikke minst transportkomiteen nå har hatt om Nasjonal transportplan, hvor denne reformen inngår, er at det er stor bekymring fra nesten samtlige av landets fylkeskommuner – når de både først har skrevet sine høringsmerknader og også selv kommet fysisk og gitt til beste sine bekymringer. Det knytter seg spesielt til det at staten og Regjeringen gir seg selv fritak fra veglovens § 7, altså krav til vei man overfører. Det er særlig der bekymringen fra de aller fleste fylkeskommunene ligger – en sterk og stor og tydelig uttalt bekymring for at man altså skal tvinges til å motta veier fra staten som er dårlig vedlikeholdt av staten. Og man forventer i kjent statlig stil minst like sterke og kanskje enda sterkere krav fra staten til veihold etter at veien har skiftet eier.

Hvis det hadde vært lagt til grunn en rimelig likebehandling fra Regjeringen mellom de forskjellige veikategoriene i forbindelse med reformen, tror jeg faktisk at bekymringen ville vært mindre. Men utgangspunktet er altså at når det gjelder veisatsing på stamveinettet, som ble liggende igjen hos staten, og som også er en del av NTP-en, er det en økning på over 50 pst. i den tiårsperioden som ligger i Nasjonal transportplan – over 50 pst. På de veiene som staten nå tvangsflytter til fylkene, er det en økning på under 10 pst. – 9,6 pst., for å sitere svaret fra departementet – altså en betydelig ulikebehandling. Og det nærer jo selvfølgelig opp under den frykten fylkene har for at her kommer det på ingen måte nødvendige midler med, og slett ikke til å ta etterslepet på hele 12 milliarder kr. Låneramme til tross er det uklart, i beste fall, for fylkeskommunene hvordan man i løpet av noen år skal klare å få rustet opp dette veinettet, som altså ble overført med et slikt omfattende etterslep som det man ser her. Tar man med lånerammen, mangler det faktisk 5,5 milliarder, hvis øvrige riksveier skulle fått samme opprustning og samme påplussning som det staten gir de veiene staten fortsatt skal ha ansvar for.

Jan Sahl (KrF) [15:42:33]: Det er med forundring jeg lytter til Fremskrittspartiets innvendinger, og da særlig ret-

tet mot Kristelig Folkeparti, i denne saken. Med de ambisjonene som Fremskrittspartiet har på samferdsel, og med de beløpene som Fremskrittspartiet vil legge inn i Nasjonal transportplan, går jeg ut fra at Fremskrittspartiets politikere i fylkene vil komme til å juble over hva de vil få overført og selv kan prioritere innenfor sine egne rammer – personer som representerer fylket totalt sett, og som vet hvor skoen trykker.

Til representanten Sandberg vil jeg si: Det vi har stilt kritiske spørsmål til, er den overføringen som kom i forbindelse med kommuneproposisjonen, som vi mener er for liten. Vi har større ambisjoner enn det som er lagt der, for hva slags startkapital vi bør gi fylkeskommunene når de skal gå i gang med denne nye oppgaven. Og vi ønsker – som jeg sa – å flytte makt nedover. Det er jo nøyaktig det samme som Fremskrittspartiet vil når de skal ha folkeavstemning i viktige saker. Enten det gjelder kommuner eller fylker, ønsker de til stadighet å be om folkeavstemning – folk flest skal få lov til å bestemme. Ja, det vil Kristelig Folkeparti også. Vi vil flytte makt nedover på de områdene der det er mulig. Og her har fylkene kompetanse pr. i dag, fordi de har fylkesveiene, og de får noe mer. Så er det vi som fortsatt skal sitte med ansvaret for midlene og for økonomien. Det ansvaret ligger hos oss. Det ligger hos Fremskrittspartiet, det ligger hos Kristelig Folkeparti, ved framleggelsen av kommuneproposisjonene de nærmeste årene framover.

Så Kristelig Folkeparti opplever ikke dette som noen tvangsflytting. Tvert imot: Det er villet av oss. Det var villet fra første runde da vi behandlet den store, nye forvaltningsreformen. Jeg har uttrykt at vi er skuffet over at det dessverre ikke ble mer enn dette, men det det ble, ble det, og det ønsker vi å overflytte, og gi makt og myndighet til underliggende organer. For oss er dette en gledens dag, og så er det vårt ansvar å følge det opp framover.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [15:45:34]: Lat meg ta opp to forhold som er nemnde i debatten. Det eine gjeld grensene, altså den generelle byggegrensa. Forholdet er at her blir det 17 000 km med riksvegar som i utgangspunktet får ei ny grense. Bakgrunnen for det er at vi no har fått eitt vegnett å halda oss til. Grensa i dag for andre riksvegar er 50 m. Men lat meg ein gong til understreka at her er det etter lova rom for både unntak og dispensasjon med omsyn til gjeldande føreseger.

Så har eg her fått spørsmål frå representanten Arne Sortevik om § 7. Lat meg då berre understreka følgjande: På sidene 26–27 i proposisjonen er det lista opp på kva for område i veglova Regjeringa foreslår endring. Det er i §§ 2, 10 og 16. Det er i §§ 29 og 40, og det er i §§ 52 og 62.

Eg sa at eg i forkant ikkje hadde vore inne i alle detaljane på lovsida her. Eg har faktisk hatt litt overdrivne forventningar til korleis Framstegspartiet set seg inn i ei sak som dette, for det er tilfellet at det er inga endring i § 7. Det betyr at utanom forvaltningslova gjeld veglova på ordinær måte, med dei prosedyrane og dei krava som det fører med seg.

Så er det slik at overføringar i forhold til reforma er bestemt av Stortinget med den standarden dei har. Det er

og difor departementet no må gå til Stortinget. Det gjer vi i denne saka.

Så vil eg òg understreka to forhold til. Det eine er at her er ei eiga sak til behandling om kva for vegar som skal vera riksvegar framover. Regjeringa har òg vore oppteken av å sikra gode moglegheiter når det gjeld økonomi framover for dette nye vegnettet. Det meiner vi òg er avgjerande for at vi skal få dette godt til framover, og då viser eg til det arbeidet som no går føre seg med kommuneproposisjonen.

Borghild Tenden (V) [15:48:45]: Bakgrunnen for at Venstre støtter denne forvaltningsreformen er demokrati-tankegangen – rett og slett, som Jan Sahl også sa i sitt innlegg, å flytte makt fra oss her i Stortinget og nærmest mulig brukeren og gi regionene større makt. Det burde ikke være noen overraskelse at Venstre mener det.

Så er vi med på en merknad, sammen med Kristelig Folkeparti, der vi understreker at «det fortsatt må være statens ansvar å sørge for at fylkeskommunene blir økonomisk i stand til å vedlikeholde og drifte fylkesveinettet». Venstre er, som forhåpentligvis alle andre partier i denne sal, opptatt av at vi skal ha gode og sikre veier i hele landet, og vi kommer til å følge nøye med på hva som skjer når veiene blir flyttet over til fylkeskommunene. Man kan stole på Venstre i den sammenhengen.

Arne Sortevik (FrP) [15:50:03]: Kort til statsråden: Ja, vi har lest proposisjonen. Ja, vi har lest ny § 62, og vi har lest at det er en unntaksbestemmelse i forbindelse med gjennomføring av forvaltningsreformen, en unntaksbestemmelse der man altså setter bestemmelsene i §§ 3 og 7 i vegloven til side.

Vår problematisering går på hva som skjer etter gjennomføringen, når vegloven § 7 blir stående som den er, og brukes og skal gjelde *etter* overføring. Betyr det da at fylkeskommunene kan foreta en ytterligere nedklassifisering av veier etter at de har fått 17 000 km riksveg som ikke lenger er riksveg? Det var det vi forsøkte å få litt klarhet i, og det har vi kanskje fått omsider. Overføringen har altså unntak fordi staten ikke vil ta ansvar for de veiene de fører over, men deretter skal fylkeskommunen få full anledning til faktisk ytterligere å nedklassifisere veier, hvis fylkeskommunen skulle finne ut at man ønsker det.

Per Sandberg (FrP) [15:51:37]: Jeg skulle bare komme med en kort merknad, en oppfordring til komiteen om at umiddelbart etter at vi er ferdig med denne saken, skal alle medlemmene i komiteen stille i Eidsvollsgalleriet for fotografering. Men når jeg først har inntatt talerstolen, vil jeg føye til noen kommentarer.

Det var ikke på noen måte min intensjon å provosere Venstre eller Kristelig Folkeparti, og jeg vet at de har sterke ønsker om å styrke lokaldemokratiet og også det regionale nivået. Men så påpeker jeg – og det er mulig jeg leser merknaden fra Kristelig Folkeparti og Venstre som en viss mann leser Bibelen – at jeg har vanskelig for å tolke det som står i Venstre og Kristelig Folkepartis merknad annerledes enn at hvis det vi vedtar nå, blir gjennomført, har både Regjeringen brutt et løfte, som det står i merknaden,

og Kristelig Folkeparti og Venstre er meget skuffet, fordi de ser at ressursene for å skape gode veier ikke ligger i det vi behandler nå, osv. Med bakgrunn i den merknaden jeg beskrev her, vil Venstre og Kristelig Folkeparti i dag være med på å vedta noe som ikke vil styrke det regionale nivået. Det er den tolkningen jeg har gjort.

Saksordføreren har tolket det statsråden har sagt, og det er ganske interessant hvis det medfører riktighet, for da blir spørsmålet i neste runde: Hvor mange kilometer av disse 17 150 km vil nå fylkeskommunen omklassifisere eller nedklassifisere fordi det ikke følger med midler? Det blir interessant. Eller kanskje man ikke trenger å gjøre noe med store deler av disse 17 150 km med vei som i dag er gode nok til å bli klassifisert som kommunevei, for å få en viss oppgradering? Det blir også interessant.

Så registrerer jeg selvfølgelig hva som skal være stamvei eller ikke. Den diskusjonen skal vi ta senere. Jeg har også merket meg forslaget fra Regjeringen her. Det er klart at hvis ikke den listen blir betydelig utvidet, vil vi få store utfordringer, særlig når det gjelder mange av våre eksportveier som fylkeskommunene nå skal ta over. Der er det store diskusjoner allerede.

Men min oppfordring var til medlemmene av komiteen om å stille til fotografering!

Presidenten: Jan Sahl har hatt ordet to ganger tidligere og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Jan Sahl (KrF) [15:54:36]: Jeg skal være helt kort. Det er klart at enhver tekst kan tolkes. Også vi i Kristelig Folkeparti kan tolke i verste mening. Jeg vil påstå at denne merknaden fra Kristelig Folkeparti og Venstre knytter seg til økonomien. Vi er bekymret for økonomien, og vi vil komme tilbake til det i forbindelse med kommuneproposisjonen. Det er egentlig det som er innholdet i merknaden.

Ellers er det, som jeg gav uttrykk for, en gledens dag i dag.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 1.

(Votering, sjå nedanfor)

Etter at det var ringt til votering, sa

presidenten: Den reglementsmeisige tida for føremiddagsmøtet er no omme, men presidenten har all grunn til å tru at Odelstinget ønskjer å gjennomføre voteringa. – Det blir sett på som vedteke.

Votering i sak nr. 1

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

- forslag nr. 1, frå Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet og Høgre
- forslag nr. 2, frå Arne Sortevik på vegner av Framstegspartiet

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen stoppe overføring av

øvrige riksveger til fylkeskommunene og Oslo kommune.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om vedlikeholdsmessig opprustning av stamveger, riksveger og fylkeskommunale vegar basert på statlige finansieringsordningar.»

Desse forslaga blir i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende Stortinget.

Komiteen hadde rådd Odelstinget til å gjere slikt vedtak til

l o v

om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter vegloven
§ 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

§ 1 *Formål*

Formålet med denne loven er å regulere visse overgangsspørsmål som oppstår ved omklassifiseringen av veg etter reglene i vegloven § 62 tredje ledd, i forbindelse med at ansvaret for øvrig riksvegnett med tilhørende riksvegerferjeforbindelser overføres fra staten til fylkeskommunene og Oslo kommune fra 1. januar 2010.

§ 2 *Overføring av rettigheter og forpliktelser*

Ved omklassifiseringen nevnt i § 1 av øvrig riksveg med tilhørende riksvegerferjeforbindelser til fylkesveg overtar fylkeskommunen statens privatrettslige rettigheter og forpliktelser knyttet til veggen og riksvegerferjeforbindelsen med frigjørende virkning for staten. Samtidig overføres offentlige rettigheter, konsesjoner, tillatelser mv. som staten innehar for veggen, til fylkeskommunen. Ved slik omklassifisering av riksveg til kommunal veg i Oslo overtar Oslo kommune statens rettigheter og forpliktelser mv. etter reglene i første og annet punktum.

Ved omklassifiseringen nevnt i § 1 av fylkesveg til riksveg overtar staten fylkeskommunens privatrettslige rettigheter og forpliktelser knyttet til veggen med frigjørende virkning for fylkeskommunen. Samtidig overføres offentlige rettigheter, konsesjoner, tillatelser mv. som fylkeskommunen innehar for veggen, til staten. Ved slik omklassifisering av kommunal veg til riksveg overtar staten kommunens rettigheter og forpliktelser etter reglene i første og annet punktum.

Fordringshavere og andre rettighetshavere kan ikke motsette seg overføringen eller gjere gjeldende at overføringen utgjør en bortfallsgrunn for rettsforholdet.

Ved uenighet mellom stat og fylkeskommune eller Oslo kommune om hvilke rettigheter eller forpliktelser mv. som er overtatt etter reglene i første og annet ledd, kan hvert av organene bringe spørsmålet inn for Kongen til avgjørelse. Søksmål om spørsmål som nevnt i første punktum kan bringes inn for de alminnelige domstolene først når muligheten til å få saken avgjort av Kongen er nyttet. Kongens avgjørelse etter første punktum har ingen virkning

overfor private fordringshavere og rettighetshavere. Annet punktum gjelder ikke for søksmål mot eller fra private fordringshavere og rettighetshavere.

§ 3 Endringer i andre lover

1. I veglov 21. juni 1963 nr. 23 gjøres følgende endringer:

§ 2 annet ledd oppheves.

§ 10 nytt tredje ledd skal lyde:

Når det gjeld arbeid med saker som gjeld fylkesvegar, er det fylkeskommunen som har ansvaret som arbeidsgjevar etter reglane i skadeserstatningslova § 2-1 for dei tilsette ved regionvegkontoret.

Nåværende tredje ledd blir fjerde ledd.

§ 16 første punktum skal lyde:

Departementet gir *nærare føresegner om drift og vedlikehald* av offentlig veg.

§ 29 annet ledd første punktum skal lyde:

Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og fylkesveg og 15 meter frå kommunal veg.

§ 29 annet ledd tredje punktum skal lyde:

Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje, fjerde og femte ledd.

§ 29 nytt fjerde ledd skal lyde:

For fylkesveg kan fylkeskommunen for særskilt fastsett strekning sette byggegrensa til ein mindre avstand enn den som er nemnt i andre ledd, likevel ikkje mindre enn 15 meter.

§ 29 nåværende fjerde til sjette ledd blir femte til sjuende ledd.

§ 29 femte ledd første punktum skal lyde:

Ved kryss i plan mellom

- 1) offentlege vegar,
 - 2) offentlege vegar og andre vegar som er opne for allmen ferdsle,
 - 3) offentlege vegar og jarnveg eller sporveg,
- skal byggegrensa følgje den rette lina mellom punkt på midtlina åt vegane (jernbana, sporvegen) 60 meter frå skjeringspunktet åt midtlinene ved kryss med riksveg og fylkesveg og 40 meter frå skjeringspunktet ved andre kryss.

§ 29 sjette ledd første punktum skal lyde:

Før det blir tatt avgjerd etter tredje, fjerde eller femte ledd, skal vedkomande kommune få høve til å seie si mening.

§ 40 annet ledd siste punktum oppheves.

§ 52 nytt annet ledd skal lyde:

Omregistrering i grunnboka eller matrikkelen i samband med overføring av vegmyndighet skjer ved namneendring. Det skal ikkje betales dokumentavgift etter § 6 i lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift eller rettsgebyr etter § 21 i lov 17. desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr ved overføringa.

§ 62 nye tredje og fjerde ledd skal lyde:

Samferdselsdepartementet kan med samtykke frå Stortinget ta opp veg som riksveg og gjere vedtak om at riksveg vert gjort om til fylkesveg eller kommunal veg i samband med gjennomføring av forvaltningsreforma utan at føresegnene i §§ 3 og 7 er følggt.

Departementet gjev nærare føresegner som pålegg fylkeskommunane, kommunane og private å innhente, kvalitetssikre, formidle og standardisere data som gjeld det offentlege vegnettet og trafikken på det, og å dekke utgifter i samband med dette.

2. I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 skal § 40 a nytt annet ledd lyde:

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo Oslo kommune, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

§ 4 Ikrafttredelse

1. Endringene i vegloven § 62 tredje ledd trer i kraft straks.
2. Loven ellers gjelder fra 1. januar 2010.

Presidenten: Framstegspartiet og Høgre har varsla at dei vil røyste imot.

Votering:

Tilrådinga frå komiteen blei vedteken med 49 mot 26 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 16.02.02)

Presidenten: Det blir votert over overskrifta til lova og lova i det heile. Presidenten går ut frå at Framstegspartiet og Høgre òg her vil røyste imot.

Votering:

Overskrifta til lova og lova i det heile blei vedtekne med 49 mot 26 røyster.

(Voteringsutskrift kl. 16.02.35)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli sendt Lagtinget.

Sak nr. 2 [16:02:46]

Referat

1. (132) Lagtingets presidentskap melder at Lagtinget har antatt Odelstingets vedtak til
 1. lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mv. (Besl. O. nr. 79 (2008–2009))
 2. lov om endringer i bilansvarslova (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar) (Besl. O. nr. 80 (2008–2009))
 3. lov om endringer i folketrygdloven (ny alderspensjon) (Besl. O. nr. 81 (2008–2009))
 4. Lov om endring i folketrygdloven (tidsbegrenset uførestønad) (Besl. O. nr. 82 (2008–2009))
 5. lov om endringer i kommuneloven og svalbard-

loven (om tillitskapende forvaltning mv. i kommuner og fylkeskommuner) (Besl. O. nr. 83 (2008–2009))

– og at lovvedtaka er sende Kongen.

2. (133) Statsministerens kontor melder at
 1. lov om endringer i skatteloven (rederiskatteordningen) (Besl. O. nr. 78 (2008–2009))
 2. lov om Husbanken (Besl. O. nr. 69 (2008–2009))
 3. lov om endring i lov 7. juni 1996 nr. 31 om Den norske kirke (Besl. O. nr. 76 (2008–2009))– er sanksjonert under 29. mai 2009.
Enst.: Nr. 1 og 2 blir lagde ved protokollen.

Presidenten: Dermed er dagens kart ferdigbehandla. Ber nokon om ordet etter § 37 a i forretningsordenen før møtet blir heva? – Møtet er heva.

Møtet slutt kl. 16.03.
