

Møte fredag den 9. juni kl. 10

President: T h o r b j ø r n J a g l a n d

D a g s o r d e n (nr. 85):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om å opprettholde eineretten til Posten Norge AS (Posten) (Innst. S. nr. 182 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 58 (2005-2006))
2. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 183 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 65 (2005-2006))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene (Innst. S. nr. 184 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:43 (2005-2006))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Petter Løvik og Øyvind Halleraker om å vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund-Oppland grense som offentlig privat samarbeid (OPS)-prosjekt utan bompengar (Innst. S. nr. 185 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:53 (2005-2006))
5. Referat

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Marit Nybakk. – Andre forslag foreligger ikke, og Marit Nybakk anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møte i dag.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagsmøtet – om nødvendig – fortsetter utover den reglementsmessige tid, kl. 15, inntil dagens kart er ferdigbehandlet.

– Ingen innvendinger er kommet mot presidentens forslag, og det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om å opprettholde eineretten til Posten Norge AS (Posten) (Innst. S. nr. 182 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 58 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 45 minutter og fordeles med inntil 10 minutter til Arbeiderpartiet og inntil 5 minutter til hver av de øvri-

ge partiene. I tillegg foreslås det at det fordeles inntil 5 minutter til medlemmer av Regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker etter innlegg fra hovedtalerne fra hver partigruppe og inntil fem replikker etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen – innenfor den fordelte taletid.

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

– Dette anses vedtatt.

Truls Wickholm (A) [10:04:31] (ordfører for saken): Postens enerett på formidling av lukket adressert brevpost omfatter i dag brevpost med vekt inntil 50 gram. Regjeringen Bondevik II la i desember 2004 fram et forslag om å avvike eneretten til Posten fra 1. januar 2007, jf. St.prp. nr. 34 for 2004-2005. Forslaget ble vedtatt i Stortinget i mars 2005 mot stemmene til Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet.

Etter valget har vi, som vi alle er kjent med, fått en ny regjering og et rød-grønt stortingsflertall. Derfor har flertallet i komiteen innstilt på at Stortinget i dag følger Innst. S. nr. 182 for 2005-2006 om å opprettholde eneretten til Posten Norge AS. I dag holder vi løftet vårt og opphever vedtaket gjort av det forrige stortinget.

Eneretten er et godt virkemiddel for å sikre finansieringen av Postens merkostnader i tilknytning til de leveringspliktige kommersielt ulønnsomme posttjenestene. Sammen med eventuelt direkte statlige overføringer bidrar overskuddet fra eneretten til å finansiere merkostnadene knyttet til de bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenestene. For 2006 er det lagt til grunn at enerettsoverskuddet, beregnet til 310 mill. kr, er stort nok til å dekke merkostnadene. Det er dermed ingen bevilgninger til kjøp av posttjenester over statsbudsjettet i 2006, og disse pengene kan dermed brukes til andre viktige oppgaver i samfunnet.

Sverige har krav om utdeling av post fem dager i uken, mot seks dager i Norge. Til tross for at kravet allerede er lavere i Sverige enn i Norge, har Posten Sverige bedt svenske myndigheter om å vurdere å slakke på kravene. Sannsynligvis er konkurransesituasjonen i det svenske markedet medvirkende til at Posten Sverige ønsker å utlevere post mindre enn fem dager i uken.

I dag sikrer Stortinget at både den enkelte husstand og næringslivet over hele landet sikres gode posttjenester. Lik porto over hele landet blir stående, og alle vil få levert post seks dager i uken. Det kan for mange virke som en selvfølge, for det er slik vi har vært vant til at Posten har vært og skal være. Men den forrige regjeringen ønsket tydeligvis å endre dette. Vi ønsker å videreføre et velfungerende postvesen som er tilgjengelig for alle, med gode tjenester til rimelige priser. Det vedtaket som Stortinget skal fatte i dag, sikrer nettopp dette. Regjeringen og Stortinget vil med dette reversere den forrige regjeringens ønske om å slippe postmarkedet helt fritt fra 1. januar 2007.

Opposisjonen hevder at det er nødvendig å deregulere markedet fordi det er varslet at EU vil gjøre dette i 2009.

En rekke EU-land er avventende og kritiske til en slik åpning. Utfallet fra EU er dermed ikke sikkert.

Regjeringen og flertallet ønsker at Posten skal være et nasjonalt instrument for å sikre at viktig infrastruktur er tilgjengelig for alle til en rimelig pris. Posten har et viktig samfunnsansvar, som vi ønsker å styrke før konkurranse-situasjonen i Norge eventuelt endres fra 2009.

Norge jobber nå aktivt overfor EU, slik at de skal fatte vedtak som sikrer at vi kan opprettholde et godt og rimelig posttilbud over hele landet. Det viktigste for oss er at en eventuell deregulering ikke går på bekostning av krav om leveringsplikt av posttjenester, og at landet som helhet har samme porto.

De fleste land har i dag enerett for å sikre landsdekkende tjenestetilbud med gode og rimelige posttjenester. Det er få EU-land som allerede har liberalisert postmarkedet, eller har planer om å gjøre dette. Blant landene utenfor EU er det bare New Zealand i hele verden som har åpnet postmarkedet fullt ut for konkurranse. Erfaringer fra land som har liberalisert, viser at de ikke klarer å følge disse målsettingene.

I Sverige viser gjennomgangen av deregulerte posttjenester at det er bedriftskunder med stort volum som har tjent på konkurranseutsettingen. I denne sammenheng kan vi bare konstatere at det for Fremskrittspartiet tydeligvis er viktigere med billigere post for storbedrifter enn at folk flest skal få levert post seks dager i uken og få benytte den samme portoen over hele landet. I motsetning til Høyre og Fremskrittspartiet ønsker vi også, gjennom realpolitikken, ikke bare gjennom retorikken, at Posten skal forbli et nasjonalt instrument for gode tjenester til alle.

Det viktigste i tiden framover er å komme fram til en ny konsesjon som kan videreutvikle den positive utviklingen som Posten er inne i. Tilgjengeligheten til postkontorene har økt ved utbygging av Post i Butikk, og åpnings-tidene er mange steder utvidet. Den nye konsesjonen, som skal komme i 2007, må gjøre en av våre viktigste samfunnsoppgaver enda mer robust for en usikker framtid.

Utgangspunktet vårt er klart: Norge skal sikres god tilgang til posttjenester. Et velfungerende postvesen er en viktig samfunnstjeneste, som vi ønsker å bevare og utvikle. Post- og teletilsynets årlige rapport om utviklingen i de samfunnsplagte tjenestene viser at servicenivået totalt sett har blitt vesentlig bedre de siste årene. I tillegg til at tilgjengeligheten til Postens ekspedisjonsenheter har økt, bl.a. gjennom økning av antallet Post i Butikk, er også kundetilfredsheten vesentlig forbedret, spesielt for Post i Butikk. Framsendingskvaliteten for prioritert brevpost har blitt kraftig forbedret i løpet av konsesjonsperioden. Utleveringsfrekvensen er blant verdens beste. 99,97 pst. av alle husstander får post utlevert seks dager i uken, og dette er også blant verdens beste.

Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til at mange av disse tiltakene kommer på grunn av at monopolet er avviklet. Men alt dette er gjennomført – og merk: – med monopol her i landet. Fremskrittspartiet og Høyre hevder videre at Regjeringen går tilbake i tiden og går baklengs inn i framtiden – samtidig. Hvordan er dette mulig? Dette viser presisjonsnivået på den analysen som kommer fra op-

posisjonen. De viser også til at Posten er en offensiv og nytenkende bedrift. Nettopp dette er poenget. Også dette er riktig, men det skjer altså i monopolsituasjon.

Det er etter mitt syn ikke særlig attraktivt å deregulere postmarkedet, men det ville være særlig uklokt og etter regjeringspartienes mening lite heldig for Posten Norge AS dersom det norske postmarkedet åpnes for konkurranse fra selskaper med stor kapitalstyrke som kan operere med base i eget, beskyttet hjemmemarked. Dette ville ha vært tilfellet dersom vi skulle gjort slik Bondevik II-regjeringen ønsket, og forsert dereguleringen. Jeg mener det er grunn til å spørre seg om hvorfor det er så viktig for opposisjonen med denne dereguleringen når dagens situasjon fungerer meget godt.

Finansieringen av kommersielt ulønnsomme tjenester gjennom enerett og krav til enhetsporto er en mer solidarisk ordning enn å øke bevilgningene over statsbudsjettet. En slik ordning er for øvrig ikke unik for postsektoren. Også på luftfartsområdet har vi en solidarisk ordning, der overskuddet fra de største flyplassene dekker underskuddet på regionale flyplasser. Underskuddet på Avinors regionale flyplasser i 2006 blir fullt ut finansiert på denne måten.

Jeg mener det er et riktig og godt vedtak som Stortinget skal fatte i dag. Jeg vil også benytte denne muligheten til å takke statsråden for å ha vist handlekraft i denne saken, og vi har gjennom dette fått nok et bevis på at Regjeringen er på rett spor og stadig leverer gjennom å følge opp Soria Moria-erklæringen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bård Hoksrud (FrP) [10:12:46]: Jeg registrerer at representanten Wickholm i dagens Dagbladet har skrevet at «det for Frp er viktigere med billigere post for storbedriftene enn at folk flest skal få post levert 6 dager i uken og benytte samme porto over hele landet».

La meg stille spørsmål om representanten Wickholm har lest innstillingen og det Fremskrittspartiet har sagt, og vil representanten beklage de feilaktige påstandene om de synspunktene han hevder at Fremskrittspartiet har i denne saken?

Har representanten Wickholm mistillit til Posten og alle de ansatte som sier de er klare til å møte konkurransen og ønsker å forberede seg på det som sannsynligvis kommer til å skje i 2009, når EU velger å liberalisere og åpne for full konkurranse innenfor postmarkedet?

Truls Wickholm (A) [10:13:33]: Jeg takker for spørsmålet.

Som jeg redegjorde for i mitt innlegg, er det knyttet stor usikkerhet til om EU faktisk kommer til å gjennomføre denne dereguleringen av postmarkedet. Som jeg sa, vil det være meget uklokt av Norge å sette seg i en situasjon hvor vi får ulike konkurransevilkår for Posten Norge sammenliknet med postselskapene i de andre EU-landene.

Så mener jeg videre at Fremskrittspartiet ikke bare kan hevde at de er for ting uten å synliggjøre på hvilken måte

de skal følge opp forslagene. Jeg synes det er en klok ordning at vi bruker overskuddet fra de pengene Posten tjener på de store utsendingene, til å finansiere brevporto for vanlige folk. Jeg synes også det er en dårlig idé at vi skal ta penger fra f.eks. barnehager og sykehus for å subsidiere brevporto i Norge.

Trond Helleland (H) [10:14:39]: Jeg vil takke representanten for et engasjert innlegg, et varmt forsvar for en ideologi som sier nei til konkurranse og ja til monopol. Det som representanten ikke nevnte i sitt innlegg, er jo at alle posttjenester som vedrører brev over 50 gram, er konkurranseutsatt. Posten Norge klarer seg veldig godt i den konkurransen.

I sosialdemokratiets høyborg, Sverige, har postmonopolet vært opphevet i over ti år. Representanten viste stadig til at det er de store bedriftene som har tjent på dette. Men han sier ingenting om hvem som har tapt, eller om noen har tapt. Det er slik at opposisjonen her i huset ønsker at det skal være seks dagers postombæring, og vi ønsker at det skal være enhetsporto. Hva er da faren ved å åpne den siste delen av postmarkedet for konkurranse? Er det noe annet enn ideologiske skylapper som hindrer det?

Truls Wickholm (A) [10:15:45]: Jeg takker representanten Helleland for et utmerket spørsmål.

Det er helt klart andre ting enn ideologi som gjør at vi velger å gjøre det vi nå gjør. Høyre er i likhet med Arbeiderpartiet i en situasjon der vi har begrensede midler å bruke på statsbudsjettet. Vi mener derfor at det ikke vil være særlig heldig om vi skulle finansiere postomdeling seks dager i uken og enhetsporto ved å ta penger fra eventuelt barnehager eller sykehus. Jeg regner med at representanten Helleland kan være enig i det. Vi synes derfor at det er mye bedre at de sterke kommersielle aktørene i Norge som sender mye post, er med på å subsidiere brevporto for folk flest her i landet. På den måten oppnår vi det beste i sosialdemokratiet og noe som denne regjeringen står for også, en god blandingsøkonomi.

Jan Sahl (KrF) [10:16:52]: Representanten Truls Wickholm innledet sitt innlegg med å si at vi i dag sikrer Postens framtid i Norge. Med all respekt for det som skjer i dag – det er to Bondevik-regjeringer som har vært med på å forme utviklingen av Posten Norge. Det er en suksesshistorie, til tross for at dagens regjeringspartier har strittet imot hele veien.

Nå vet vi at det ikke bare er opposisjonspartiene som ønsker en utvikling av Posten å la det den tidligere regjering la opp til, men det ønsker også Posten Norge AS selv. Jeg synes selskapet fortjener utrolig ros for den jobben de har gjort i en omstillingsprosess der de har hatt med seg fagforeningene på veien, og de har levert resultater som er glitrende.

Mitt spørsmål er: Hva er det Arbeiderpartiet vet som skal telle mer enn det Posten selv vet, om sin utvikling framover?

Truls Wickholm (A) [10:17:57]: Jeg takker representanten for spørsmålet. Som Sahl sa, er det all grunn til å gi stor ros til Posten for det omstillingsarbeidet de har vært gjennom. Stortingsflertallet prøver heller ikke å understå det som Posten Norge har fått til, og den bedringen i tilbudet som har skjedd for veldig mange folk.

Det er også slik at denne regjeringen ikke ser på Posten Norge som en ren kommersiell aktør i markedet. Vi mener at Posten er der for å ivareta svært viktige samfunnsoppgaver og skal være et infrastrukturnett for hele landet. Da er det bekymringsfullt når noen kommuner melder inn at de er redd for å miste sine posttjenester hvis Posten Norge skulle få lov til å bestemme selv. Her må politikerne ta et overordnet ansvar og se på hva som er best for hele landet, ikke bare for Posten.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Bård Hoksrud (FrP) [10:19:11]: Spørsmålet om å opprettholde eneretten til forsendelse av brev er et prinsipielt spørsmål. Det denne saken egentlig dreier seg om, er om vi som politikere skal ivareta forbrukernes interesser, eller om det er fagforeningene som skal styre landet.

De kreftene som er imot konkurranse, og som nok en gang reverserer tidligere vedtak gjort i denne sal, viser en klar venstredreining. Samtidig ser det ut til at de samme partiene ikke evner å se utfordringene som vil måtte løses når EU vedtar at alle land må oppheve sine monopoler. Hva skal da skje med de ansatte og bedriftene når de ikke har fått mulighet til å omstille seg til dette? Jeg frykter at flertallet med sitt forslag til vedtak gjør Posten en bjørnetjeneste når man bare lukker øynene for de trender som viser en framtid med økt konkurranse på tjenester.

Stortinget har ved flere anledninger hatt denne saken til behandling. Senest i sesjonen 2004–2005 vedtok man at Postens enerett til brevpost over 50 gram skulle opphøre fra 1. januar 2007. Det er dette vedtaket de rød-grønne nå ønsker å ta omkamp på. De rød-grønne hevder at den vedtatte fjerning av Postens enerett på brev, vil innebære et dårligere posttilbud, og at dette spesielt vil ramme distriktene. Videre hevder Regjeringen at endringene vil bidra til at kvaliteten på tjenesten vil gå ned. Dette er det sosialistene alltid hevder, men som gjentatte ganger er motbevist. Fremskrittspartiet synes det er synd at de rød-grønne ikke har tro på at Posten vil klare å møte konkurransen fra andre aktører. Fremskrittspartiet synes det er svært trist at flertallet ikke har større tillit til en så bra bedrift med flere tusen dyktige ansatte, der det tidligere har vist seg at man klarer å omstille seg på en god og positiv måte, og ikke minst at man har klart å møte konkurranse fra andre aktører på de områder der det allerede er konkurranse. Fremskrittspartiet er ikke redd for at forslaget om litt mer konkurranse vil svekke Posten Norge AS. Vi er tvert imot overbevist om at Posten, som den dyktige bedriften den er, vil bruke tiden fram til 2009 til å posisjonere seg, slik at den er rustet til å ta opp konkurransen når EU liberaliserer sitt postmarked.

Regjeringens forslag kommer også i et merkelig lys når man vet at på de aller fleste områder der man har åpnet

for full konkurranse, har faktisk både prisene, utvalget og kvaliteten blitt langt bedre enn det de var før man fikk konkurranse. Jeg vil trekke fram ett område der konkurransen med all tydelighet har vist seg å fungere svært godt, nemlig dagligvarebransjen. Dette er en bransje som klart har vist at når man får konkurranse og den blir reell, går prisene ned og kvaliteten opp. Dette skjer fordi man ønsker å gi den beste servicen, ha de beste prisene og nye produkter, slik at kundene skal være fornøyd og komme tilbake. Det er heller ikke slik at matvarene er vesentlig dyrere i distriktene enn i de sentrale strøkene, nettopp fordi kjedene vet at kundene kjenner igjen merkevaren, enten man er i Oslo eller man er i Kirkenes. Jeg er overbevist om at det også vil være slik for Posten og eventuelt andre som ønsker å formidle brev. Selv om eneretten forsvinner, er jeg overbevist om at Posten, med sitt omdømme og den tillit de har i markedet, vil klare seg svært godt i konkurranse med andre aktører.

Jeg mener at regjeringspartiene i sin argumentasjon svartmaler følgene av å liberalisere monopolet, noe det ikke er grunnlag for dersom man ser på erfaringene fra de land som allerede har liberalisert posttjenestene sine. Her har det vist seg at den tidligere monopolisten har klart seg svært godt, og at brukerne har fått et like godt tilbud etter at man har åpnet for flere aktører.

Til slutt vil jeg bare uttrykke min forundring over at en så liten del av Postens virksomhet som det formidling av brev under 50 gram faktisk er, skal utløse et krav om videreføring av en så alvorlig regulering som det et monopol faktisk er.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [10:23:02]: Jeg vil gjerne stille representanten Hoksrud et spørsmål. Fremskrittspartiet hevder jo at de er for folk flest. Men i denne saken, som i så mange andre saker, er det grunn til å sette et stort spørsmålsteget ved dette. For i denne saken er partiet for storbedrifter flest. En liberalisering som Fremskrittspartiet er tilhenger av, vil i beste fall føre til at industriell massepost vil få en reduksjon i portoutgiftene, og portoøkningen for folk flest er det som vil finansiere dette.

Er representanten komfortabel med å sende regningen for liberaliseringen til vanlige folk, eller skal Fremskrittspartiet også på dette området sende sjekker rundt til folk, kanskje med billig porto, for at markedet skal shoppe frimerker hos sine egne favoritter?

Bård Hoksrud (FrP) [10:23:52]: Jeg takker representanten for spørsmålet.

Dette er den typiske argumentasjonen til dem som er imot konkurranse og som ønsker monopol. Jeg har tro på konkurranse. Telenor, som tidligere var en monopolbedrift, og hvor det nå er åpnet for full konkurranse, har vist at den er en dyktig bedrift, som klarer å konkurrere, gi rimeligere priser til kundene og bedre kvalitet på tjenestene sine. Det viser at når man tar bort monopolet og åpner for konkurranse, blir det bedre for alle, også for privatkundene. Jeg er overbevist om at Posten fortsatt vil kunne klare

å levere veldig gode tjenester til kundene – til privatpersoner like godt som til bedriftene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Trond Helleland (H) [10:25:05]: Denne saken er nok et eksempel på at den rød-grønne regjeringen setter Norge i revers – noe vi innenfor samferdselspolitikken nå begynner å venne oss til.

Høyre er ikke enig i at eneretten for Posten Norge AS er avgjørende for fortsatt å sikre rimelige og gode posttjenester i hele landet. Jeg viser til Innst. S. nr. 132 for 2004-2005 «om å avvikle eneretten til Posten Norge AS», der komiteens flertall understreket at dagens gode kvalitet på posttjenestene skulle opprettholdes over hele landet også etter avvikling av eneretten. Flertallets uttrykte målsetting var at tjenestetilbudet i distriktene ikke skulle svekkes ved en avvikling av Postens enerett. Posten Norge AS ønsker selv å være i forkant av utviklingen innenfor Den europeiske union når det gjelder liberalisering av postmarkedet, og det tas sikte på at EUs postmarkeder åpnes for fri konkurranse fra 1. januar 2009.

Samtidig er det ikke ønskelig at Norge i fremtiden forhindres i å kunne stille høye krav til de leveringspliktige tjenestene, videreføre enhetsporto og sikre fortsatt postomdeling seks dager i uken.

Det er positive erfaringer fra andre land der monopol på postmarkedet er avvirket. Postens tilpasning til en situasjon med økt konkurranse har allerede bidratt til at det er blitt flere tilgjengelige ekspedisjonssteder, at kvaliteten på framsending av prioriterte brev har økt, at kundene er mer tilfredse, at utleveringsfrekvensen er blant de beste i verden, og at klagehåndteringssystemet er stadig bedre kjent blant publikum.

Dette er argumenter som representanten Wickholm også brukte i sitt innlegg. Men det var jo en enestående hyllest til regjeringen Bondevik IIs postpolitikk som der kom fram, og det takker jeg for.

Høyre vil stemme imot innstillingens forslag til vedtak i dag – som de rød-grønne partiene står bak. Vi vil stemme imot forslaget, og vi vil stå på det vi har nevnt før, nemlig at konkurranse vil gagne også postmarkedet.

Stortinget vedtok i mars 2005 å avvikle eneretten til Posten Norge AS fra 1. januar 2007. Posten Norge har selv ønsket å fjerne eneretten, og Posten har etablert konkurrerende virksomhet til de statlige postverkene i Sverige, hvor eneretten ble fjernet på 1990-tallet, og i Danmark, hvor man er i samme situasjon som i Norge.

Jeg har lyst til å berømme Posten Norge AS for offensiv satsing. Vi frykter at denne satsingen nå kan bli satt tilbake av den rød-grønne flertallsregjeringen. Posten er positiv til fjerning av eneretten fordi det vil gi dem en mulighet til å ligge i forkant av utviklingen. Vi mener også at dette vil bidra til at Posten vil være godt rustet, og vil være i stand til å ta opp konkurransen når EU i 2009 sannsynligvis liberaliserer og åpner postmarkedet.

Regjeringens forslag er å gå tilbake i tiden. Det vil kunne bidra til å skade Posten Norge AS' mulighet til å møte den framtidige konkurransen.

Som sagt framstår Posten som en svært offensiv bedrift, som både er innovativ og nytenkende, og som tør å satse.

Enkelte private aktører har forberedt seg på å kunne ta opp konkurransen med Posten når monopolstaten skulle oppheves fra 1. januar 2007. En slik bedrift finnes i mitt eget fylke, nemlig lokalPosten, som i dag driver med postomdeling i Kongsberg-regionen. Denne bedriften så fram til at Postens enerett skulle opphøre, og at man skulle få anledning til å kunne konkurrere med Posten også på omdeling av brev under 50 gram. Forslaget om å opprettholde eneretten til Posten er derfor et stort tilbakeskritt for denne bedriften og kan muligens bidra til at bedriften må vurdere sine planer samt mulighet for videre eksistens.

Høyre er skuffet, men slett ikke overrasket over at Regjeringen på område etter område forsøker å stoppe en positiv utvikling der flere aktører slipper til. Høyre er mer opptatt av at brukerne skal få et godt tilbud gjennom konkurranse på alle typer posttjenester, enn at statlige bedrifter skal opprettholde sin monopolstilling.

Økt konkurranse bidrar til ny dynamikk i markedet, økt kundefokus, utvikling av nye produkter, resultatforbedringer og bedre tilgjengelighet og tjenestetilbud. Som tidligere påpekt ville regjeringen Bondevik II tilpasse regelverket særegne norske forhold, herunder Norges spredte bosettingsmønster. Posten Norge AS ville ha høstet store fordeler av å oppnå tilpasninger og erfaringer i forkant av en utvikling som uansett kommer til å inntreffe som en følge av EØS-avtalen.

Hva er det Regjeringen er redd for? Det virker som om all konkurranse ses på som et onde. Men har innbyggere og næringsliv tapt på at telemonopolet ble opphevet? Har man tapt på at mobilnettet ble åpnet for konkurranse? Har man tapt på at det er innført konkurranse i luftfarten? Har vi som borgere tapt på at NRK-monopolet ble fjernet? Har vi tapt på at veibyggingen ble underlagt konkurranse? Svaret er utvetydig nei!

Men like sikkert som at konkurransen har ført til et bedre tilbud, er det at ett eller flere av dagens regjeringspartier har stemt mot nye forslag som har gitt oss mer å velge i, gitt næringslivet bedre rammebetingelser, gitt flere aktører sjansen og samtidig skapt nye arbeidsplasser.

Jeg håper Regjeringen fjerner sine ideologiske skylapper og tenker på forbrukerne, på kundene og på næringslivet og ikke bare lytter til LOs krav om varig vern av statlige monopoler.

E i r i n F a l d e t hadde her overtatt presidentplassen

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Tor-Arne Strøm (A) [10:30:14]: Jeg oppfatter Høyre dit hen at i luftfarten er det greit at de store flyplassene bidrar til finansiering av de små flyplassene. Det er veldig bra. Inntekter fra sentrale områder går altså til distriktene. Men i denne saken tenker Høyre annerledes. Det er med stor undring jeg leser at Høyre går inn på en ordning med statlige kjøp som skal finansiere seks dagers ombæring og

lik pris på frimerker i hele landet. Er det en ny linje i samferdselspolitikken vi ser fra Høyre? Uansett er det viktig nå å få høre fra Høyre hva de vil nedprioritere for å få plass til de ekstra millionene som skal brukes på statlige kjøp.

Trond Helleland (H) [10:31:03]: Det forsøkes nå framstilt fra det største regjeringspartiet som at dersom man flytter regningen et annet sted, så vil det gå ut over noe.

Det som er realiteten, er at det er en ordning i dag som gjør at Posten kan subsidiere enhetsporto over hele landet og også bidra til seks dagers postombæring. Dette har Posten klart veldig godt fordi de også har fått mulighet til å konkurrere på andre markeder.

Komiteen var hos Posten før – eller var det etter – jul og fikk veldig tydelig illustrert hva Posten nå egentlig tjente penger på. Det var en lang rekke andre virksomheter enn det som går på de minste brevene på under 50 gram. Jeg kan nevne Nor-Cargo, og jeg kan nevne utenlandske selskap som Posten nå driver. Dette har regjeringen Bondevik og stortingsflertallet i forrige periode lagt til rette for. Man har gitt Posten mulighet til å konkurrere og bli en slagkraftig bedrift. Da kan Posten også klare dette med å få konkurranse på de minste brevene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:32:13]: Posten skal gå med posten. Det meiner denne regjeringa – vår nye raud-grøne regjering. Det skal ikkje vera sånn som Høgre no uttrykkjer tydeleg, at det dreier seg berre om éin ting, det at eit selskap skal tena mest mogleg pengar, og så gjev ein blaffen i kva det betyr for dei som skal vera kundar, spesielt dei kundane som bur i grisgrendte strøk. Dei må rekna med at rekinga kjem til å stiga, for alle som kjenner Høgre i posisjon, veit jo at det er éin ting som er viktig for høgresida, og det er skattelette. Og det er ein annan ting som ikkje er så viktig, som me har sett gong på gong, og det er fellesskapsverdiane, som dei prioriterer ned. Blant anna kjenner mange av Høgre-ordførarane rundt omkring i distrikta til Høgres innsparingspolitikk når det gjeld kommuneøkonomien, som får konsekvensar for brukarane der. Så her må ein eigentleg vera litt meir reieleg i diskusjonsforma enn det Høgre no var, med utgangspunkt i at ein legg opp til eit statleg subsidiert regime knytt opp mot porto. Det er jo det ein legg opp til. Då må ein òg ha pengar til det, og slikt plar ikkje Høgre ha pengar til når det knip, når dei viktigaste sakene skal takast fyrst. Dei viktigaste sakene er jo stort sett konsekvent skattelette til dei som allereie har nok, og ikkje å bidra til å få levedyktige distrikt og å ta Noreg i bruk. Så var det sagt.

Vårt utgangspunkt er nemleg å bruka eigarskapen til noko. Eigarskap er noko meir enn å tena pengar, slik Høgre her og andre tenkjer mest på. Eigarskap er å seia at *det* vil me med vår eigarskap. Når Høgre seier styr Posten, og no skal de deregulera og liberalisera – eller kva det no måtte kallast – over heile fjøla, så er det klart at Posten

gjer det. Men no kjem det nokre nye signal, for denne regjeringa er oppteken av å ta Noreg i bruk. Denne regjeringa skal nemleg sørja for at det bur folk i dette landet – i heile landet. Det er utgangspunktet vårt når me varetok Postens 350 år gamle tradisjon med å driva service i heile landet, også i dei innarste bygder i Ryfylke, der eg er godt kjend. Eg veit at postomberinga der fort ville ta slutt på dei små stadene og til småbruka rundt omkring viss det var sånn at marknaden skulle styra dette, slik det kom til å bli med eit Høgre-regime. Då ville prisane gå opp, og saman med ein del andre sentraliseringstendensar ville det føra til ei auka fråflytting frå distrikta.

Det er ikkje denne regjeringa sin politikk. Men det er ein vanleg marknadsøkonomisk politikk, og det er det me snakkar om her – det ideologiske utgangspunktet for dei to regjeringssprosjekta, som me eigentleg diskuterer no. Den raud-grøne regjeringa har eit prosjekt som seier at me skal ta Noreg i bruk, me skal sørja for at folk får service sjølv om dei bur på ein stad med få folk. Høgresida, Venstre og Kristeleg Folkeparti, som riktignok kjem på mange gode forslag i opposisjon, har ein politikk som går ut på at det er marknaden som skal få meir å seia. Penge-setelen tel meir, er deira opplegg. Lat den avgjera, er deira opplegg. For oss er stemmesetelen, folkemakta, det å ha gode tenester til folk flest og ikkje berre til næringslivet, som Framstegspartiet er oppteke av, eit viktig utgangspunkt for vårt politiske grunnsyn. Då er det viktig for denne regjeringa å sørja for at Posten fortset å gjera det Posten har gjort for Noreg.

Sjølvsagt skal ein ha ei modernisering av Posten, slik det har skjedd og kjem til å skje. Men ein skal ha kundefokus, og kundefokus er ikkje berre kundefokus der det bur mykje folk. Kundefokus er nemleg eit fokus over heile landet.

Det høgresida og Framstegspartiet forsøkte på, er på ein måte ein rask EU-tilpassingspolitikk, ein rask overgang til at marknaden skal bestemma meir. Det har denne regjeringa stoppa. Det er eg veldig glad for. Eg er glad for at denne regjeringa nettopp gjer det dei kan for å sørja for at Posten med sitt viktige tenestetilbod medverkar til at arbeidsplassar blir oppretthalde, slik at folk kan bu i heile landet og bruka heile landet. Eg er glad for at me slepp meir av den blå eventyrpolitikken som me har hatt no i fire år.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [10:37:56]: Det er interessant at representanten Langeland og SV sammen med de øvrige regjeringspartier klammer seg til EUs mulige beslutning også i denne saken når de nøler litt. Mer interessant er det å se på Finland og Sverige, som er våre nærmeste naboland, som altså har liberalisert posttjenestene også på dette området tidlig på 1990-tallet. Vi har ikke registrert at det er et folkekrav eller et sterkt politisk krav i de to nabolandene om å få omgjort dette, og at de har en skrekkelig dårlig posttjeneste.

Så snakker representanten Langeland både om ideologi og om eierskap styrt av ideologi. Er det nå slik at den

gode utviklingen som Posten har hatt, og som bl.a. har ført dem på vei inn i Sverige, hvor det er anledning til å konkurrere også om postombæring for brev under 50 gram, skal stoppes? Er det slik at denne regjeringens solidaritet går mot de statsansatte i Norge, og at Posten heretter skal konsentrere seg om oppgaver i Norge for å verne de ansatte?

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:39:04]: Det er klart at Posten sitt hovudfokus skal vera i Noreg. Dei skal betena brukarane i Noreg og først og fremst det.

Dei gode erfaringane som Framstegspartiet er oppteke av å framheva når det gjeld Finland og Sverige, kunne eg tenkt meg at representanten utdjuar litt meir, gjerne i eit seinare innlegg. For mi erfaring er at distriktspolitikken i Sverige har vore ein katastrofe. Det er mange ting som gjer at det blir det, inklusiv det at det blir dyrare å bu i distrikta.

I forhold til eigarskap, som òg representanten spør om, er det klart at denne regjeringa skal ha ein meir aktiv eigarskap. Riktignok har nokon begynt å operera med smykkeskrin. Mitt skrin er eit verktøyskrin, og det verktøyskrinet skal me bruka aktivt til å sørja for at heile Noreg blir teke i bruk, og at forbrukarar og næringsliv i heile Noreg får den same prisen å betala for posten sin. Me ønskjer ikkje framstegspartipolitikk, som gjer det dyrt å bu i distrikta og billig å bu i byane.

Øyvind Halleraker (H) [10:40:15]: Jeg fikk et øyeblikk en assosiasjon til en skattedebatt, og at vi befant oss i det. Men representanten Langeland har selvsagt lagt merke til at i løpet av fireårsperioden som vi har lagt bak oss, fikk husholdningene styrket sin kjøpekraft med 70 000 kr, kommunene gikk så det suste i 2005, og næringslivet går veldig bra for tiden.

Men la meg holde meg til Posten. De ønsker altså selv å fjerne eneretten og vil ha en friere stilling. Posten Norge har vist en offensiv vilje til å tilpasse seg framtidens utfordringer. SV stritter imot. La meg få snu speilet litt for Langeland: Hva er viktigst for SV – å sikre en foreldet organisering gjennom statlig monopolordning eller å tilrettelegge for mer kundeorientert virksomhet, slik bedriften selv ønsker?

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:41:19]: Denne regjeringa ønskjer ein meir aktiv eigarskap. Det er ikkje sånn som Halleraker og den tidlegare regjeringa ønskte, at ein berre skal tena mest mogleg pengar med det ein driv på med. Frå SV og Regjeringa si side har me eit kundefokus, men ikkje berre det fokuset som fører til auka inntekter, men faktisk det fokuset som fører til at Noreg blir teke i bruk, det at det bur folk i distrikta, det at det svarar seg å driva med næringsverksemd i distrikta. Det er vårt utgangspunkt for dette.

At representanten så bruker halve replikken sin på ikkje å snakka om skatt, men likevel snakkar om skatt, viser då at i den praktiske politikken er skattelette det viktigaste. For då trur ein at det blir større aktivitet. Vår politikk er å styrkja kommuneøkonomien og sørja for at høgre-

ordførarane blir tilfredsstilte, slik at dei kan gje eit velferdstilbod, og samtidig sørgja for at posten blir delt ut i heile landet og ikkje berre der ein tener mest mogleg pengar.

Per Sandberg (FrP) [10:42:30]: Jeg synes representanten Langeland hadde en fin innfallsvinkel på sitt innlegg, for der sa representanten: «Posten skal gå med posten». Det er sannsynligvis det som er målet til sosialistene i dette tilfellet, når man reverserer en utvikling i Posten som har vært til det positive for både distriktene, for næringslivet og for privatkundene.

Mitt spørsmål til Langeland går på det å tjene penger. Nå er det slik også, som representanten Helleland påpekte i en svarreplik, at Posten tjener penger på en rekke andre områder. Inntektskildene til Posten er nå vesentlig bedret og styrket i forhold til det som har skjedd i den siste tiden. Er det slik at denne regjeringen og sosialistene i denne salen ønsker å reversere den positive utviklingen, og også nå ønsker å stramme inn på Postens muligheter til å drive kommersielt og skaffe seg inntekter fra andre områder?

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:43:45]: Breidda i denne debatten kjem me tilbake til når me skal diskutera eigarskapsmeldinga. Men det er ikkje tvil om at frå min ståstad ønskjer eg ein aktiv stat som utøver aktiv eigarskap som går lenger enn det bare å tenkja pengar.

Eg er sjølvsagt fornøgd med at Posten, trass i belastande einskapsporto, som Framstegspartiet sikkert framstiller det som, faktisk tener pengar og mye pengar. Så det går an å ha to tankar i hovudet samtidig, og det er det me forsøker å ha. Me skal både sørgja for at folk får posten sin også der det bur lite folk, og me skal sørgja for at prisen er lik over heile landet. Det er vanskeleg å kombinere for ein framstegspartimann, det er eg fullstendig klar over, for der er det pengeboka som skal avgjera alt. For denne regjeringa er det sånn at me ønskjer at det faktisk skal bu folk i heile landet, og at det skal kosta like *lite* å bu heile landet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF) [10:44:56]: Når en lytter til dagens debatt om Postens framtid, kan en få inntrykk av at Posten går en mørk framtid i møte, der alle framskritt og all god utvikling er stoppet, eller en kan velge å tro på dem som sier at dagen i dag er en lykkens dag, for i dag er Posten reddet.

Kristelig Folkeparti mener ikke at dagens vedtak er en ulykke for landet, men for Posten Norge AS er det et tilbakeskritt for mulighetene til å forberede seg på den sterke konkurransen som kommer. Liberalisering eller ikke liberalisering, det som er avgjørende er imidlertid at vi beholder et fortsatt godt posttilbud over hele landet, og det er det bred enighet om i denne sal. Det lover godt for framtiden, uavhengig av skiftende regjeringer og flertalls-konstellasjoner: Posttilbudet skal sikres i hele landet.

Det er et bredt politisk ønske og en bred politisk vilje til å sørge for akkurat det som står i formålsparagrafen i

dagens postlov, der det heter at den overordnede målsettingen på postområdet er «å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av posttjenester til rimelig pris og til god kvalitet».

Posttjenestene har vært og bør fortsatt være en viktig brikke i infrastrukturen for å opprettholde bosetting og næringsliv i hele landet. Landsdekkende posttjenester må videreføres på dagens nivå, og tjenestetilbudet i distriktene skal ikke svekkes. Tiltak for å sikre Postens brukere mot urimelige prisforskjeller skal etter Kristelig Folkepartis mening iverksettes når det er behov for det. Enhetsporto på enkeltsendinger skal videreføres, fordi det fortsatt bør være enkelt og greit å få sendt vanlige brev, og fordi lik pris på disse sendingene er rett og rettfærdig. Statlig kjøp av samfunnsplagte, bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester er et virkemiddel som også i framtiden ved behov skal bidra til å sikre at målet om et tilfredsstillende posttilbud i hele landet blir oppfylt.

Kristelig Folkeparti er altså enig i Regjeringens definerede mål, men Kristelig Folkeparti er ikke enig i at Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 34 for 2004-2005 skal oppheves. Kristelig Folkeparti er ikke enig i at eneretten for Posten Norge AS er avgjørende for fortsatt å sikre rimelige og gode posttjenester i hele landet.

Kristelig Folkeparti vil protestere mot den virkelighetsforståelsen som flertallet prøver å skape. Stortinget vedtok i fjor ikke en lovendring som skulle føre til et dårligere posttilbud. Komiteens flertall understreket at dagens gode kvalitet på posttjenestene skulle opprettholdes over hele landet, også etter avvikling av eneretten. Flertallets uttrykte målsetting var at tjenestetilbudet i distriktene ikke skulle svekkes ved en avvikling av Postens enerett:

«Flertallet viser til at det er en klar og entydig intensjon om å opprettholde dagens høye nivå på tjenestetilbudet i distriktene. Gjennom bruk av virkemidler som enhetsporto på enkeltsendinger, statlig kjøp av ulønnsomme tjenester og et nytt regelverk som er tilpasset de særegne norske forholdene som for eksempel det spredte bosettingsmønsteret, ønsker flertallet å videreføre et godt posttilbud over hele landet, også etter avviklingen av Posten Norge AS' sin enerett på markedet.»

Selv om det hersker uenighet om hvorvidt den siste rest av Posten Norges monopol bør oppheves eller ikke, vil jeg vise til at et samlet storting faktisk er enig om hovedmålene for norsk postsektor. Vi håper denne enigheten opprettholdes. Alle er enige om postombæring seks dager i uken, statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme tjenester dersom det blir nødvendig, enhetsporto, de spesielle forholdene i distriktene og hensynet til topografien. Så lenge det er bred enighet om dette på Stortinget, forblir det slik. Det er på denne bakgrunn Kristelig Folkeparti velger å gi uttrykk for støtte til Regjeringens arbeid rettet mot EUs organer, for å sikre at eventuell reduksjon av folkevalgt styring senere ikke går på bekostning av kravene til de leveringspliktige tjenestene. Det er ikke ønskelig at Norge i framtiden forhindres i å kunne stille høye krav til de leveringspliktige tjenestene, videreføre enhetsporto

og sikre fortsatt postomdeling seks dager i uken. Det er bred enighet i denne sal om at dette er viktige mål og virkemidler som skal videreføres.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:49:52]: Kristeleg Folkeparti blir, har eg inntrykk av, meir og meir einig i det denne regjeringa står for – det har eg òg registrert i andre saker – men vel likevel å halda fast på dei feila ein har gjort før, for å seia det litt upresist. Men med den erfaringa Kristeleg Folkeparti har frå regjering – der ein har understreka at det er viktig f.eks. å halda oppe eit godt service-tilbod ute i kommunane, sørgja for at det vert nye badebasseng osv, men i praktisk politikk kuttar på dei tinga som ein understrekar er viktig – er ikkje representanten redd for at ved berre å formulera ord og ikkje i praksis vedta ei retning for eigarskapen på Posten i forhold til einskapsporto, vil nettopp framtidige regjeringar, f.eks. med Framstegspartiet i spissen, kutta i subsidieringa for å sørgja for seks dagars ombering?

Jan Sahl (KrF) [10:50:55]: Vi har vært med i to regjeringer og bidratt til en suksesshistorie for Posten – som jeg også oppfatter at dagens regjeringspartier er helt enig i. Posten har hatt en utvikling i Norge som har vært bemerkelsesverdig, og det har vært en trend i retning av større liberalisering. For Kristelig Folkeparti er det uomtvistelig at Postens eierskap ligger fast. Det er ikke det det er spørsmål om her. Det spørsmålet går på, er om Posten skal få lov til å bli fullt ut liberalisert, et ønske som Posten selv har, og som vi i Kristelig Folkeparti tror vil være med på å styrke Postens posisjon i framtiden når de skal ut i en knalltøff konkurranse med et liberalisert postmarked i hele Europa.

Truls Wickholm (A) [10:51:56]: Det er jo lett å skjønne at et parti som Høyre, som har programfestet troen på at den usynlige hånds gode, hjelpende tiltak i markedet til enhver tid skal redde oss alle, mener det de mener. Men Kristelig Folkeparti har, etter det jeg oppfatter, ikke denne ideologien, og man hevder jo også at man er for et godt tilbud i hele landet, det skal være postomdeling seks dager i uka. Vi ser jo at Posten Sverige nå vurderer å gå ned til fire dager.

Jeg vil utfordre representanten Sahl til å si hvor han skal kutte for å få de 310 mill. kr som skal til for å opprettholde seks dagers ombæring og enhetsporto i hele landet. Er det fra sykehjem han skal ta det, eller er det fra barnehagene? Er det ikke bedre at vi lar det markedet som faktisk har penger, være med og subsidiere denne delen av Posten?

Jan Sahl (KrF) [10:52:59]: Hvis det blir nødvendig å bruke penger på å subsidiere markedet, har Kristelig Folkeparti i tidligere saker vist at vi er villige til å være med på det. Men vi tror nettopp at den utviklingen som Posten nå er inne i, og det tøffe markedet som Posten kommer til å møte med et liberalisert Europa, krever at

Posten i større grad får frie hender til å delta og forberede seg på denne konkurransen, og at det totalt sett vil være positivt for det totale postmarkedet i Norge.

Jeg kan jo replisere tilbake: Posten Norge er jo allerede i dag ute og konkurrerer i Europa gjennom CityMail, noe som vi ser på som positivt. Posten henter inntekter på andre områder, som også kan brukes til å styrke postmarkedet i Norge. Det er denne konkurransen de forbereder seg på og ønsker å gå inn i, for å møte det som kommer om to år, og det støtter Kristelig Folkeparti.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [10:54:22]: Senterpartiet meiner det er viktig at heile landet er sikra likeverdige posttenester til lik pris. Posttenestene er ein viktig del av den totale infrastrukturen i samfunnet, og vi meiner ein må oppretthalde eit godt og rimeleg posttilbod i heile landet. Vi vil ikkje godta ei utvikling som går i retning av store geografiske skilnader på kva tenester som blir tilbydde, og kva dei kostar. Postomdeling seks dagar i veka til alle husstandar og vidareføring av einskapsporto er viktige delar av posttilbodet som vi meiner ikkje må bli svekte.

Den førre regjeringa arbeidde målretta for å liberalisere den norske postmarknaden og overlata viktige offentlege infrastrukturtenester til private aktørar, sjølv om det kom klare åtvaringar om at ei slik utvikling kunne føre til dårlegare posttenester i distrikta. Eg er glad for at vi har fått eit nytt politisk fleirtal som er oppteke av at posttenestene skal vere ei viktig brikke i infrastrukturen for å halde oppe busetjing og næringsliv over heile landet, og at Regjeringa no foreslår å oppheve vedtaket om å oppheve eineretten til Posten.

Som følgje av EU sitt postdirektiv vart det i 2003 fastsett ein tidsplan for ein gradvis reduksjon av einerettsområdet. Ifølgje postdirektivet skal postmarknaden i EU vere heilt liberalisert frå 2009. Men det knyter seg no usikkerheit til om medlemslanda i EU blir samde om ei ytterlegare liberalisering, og om når dette i så fall skal skje. Ei full avvikling av eineretten i Noreg frå 2007 ville innebære at Noreg liberaliserer raskare enn EU. Det ser eg ingen grunn til at Noreg skal gjere.

I proposisjonen slår Samferdsledepartementet fast at liberalisering vil kunne føre til auka prisforskjellar på posttenester, og at einerett er eit godt verkemiddel for å fremje geografisk prisutjamning. Prisutjamning er enklare å gjennomføre i ein marknad med einerett, fordi lønsame område elles blir utsette for konkurranse frå nye aktørar utan krav til leveringsplikt og geografisk einskapsporto. For 2006 blir det lagt til grunn at einerettsoverskotet til Posten blir stort nok til å dekkje kostnadene med ulønsame posttenester. Senterpartiet sluttar seg til synspunktet om at ei finansiering av ulønsame tenester gjennom einerett og krav til einskapsporto er ei meir solidarisk ordning enn å auke løyvingane over statsbudsjettet for å utjamne prisane i distrikta.

Erfaringar frå Sverige, som har opna postsektoren sin for konkurranse, viser at det særleg er verksemder med store postvolum som har fått billegare tenester. Samstun-

(Sollied Øveraas)

des har Posten Sverige bedt om å bli fritaken for kravet om postomdeling fem dagar i veka. EU har minstekrav om postomdeling fem dagar i veka, medan vi i Noreg har krav om postomdeling seks dagar i veka. Det er sannsynlegvis på grunn av konkurransesituasjonen at Posten Sverige ber om lemping på kravet til postomdeling. Det er verdt å merke seg at forbrukarar og distrikta ser ut til å bli taparane i samband med liberaliseringa i Sverige.

Noreg arbeider aktivt for å påverke EU sitt arbeid slik at det ikkje blir vedteke eit forslag om ytterlegare liberalisering som vil gjere det vanskeleg for Noreg å oppretthalde eit godt og rimeleg posttilbod i heile landet.

Det er positivt at også opposisjonen stiller seg bak Regjeringa sine mål for postsektoren. Eg registrerer samstundes at opposisjonspartia vil fortsette liberaliseringa og meiner dei har andre verkemiddel for å oppretthalde einskapsporto, seks dagars postomdeling osv. Dette vil i tilfelle krevje store løyvingar over statsbudsjettet, eller det vil kunne føre til ei nedbygging av tenestene i ulønsame område. Eg har også merka meg at det ser ut til at dei tidlegare regjeringspartia har noko ulike vurderingar av korleis dei vil løyse dette.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [10:58:51]: Representanten Sollied Øveraas er veldig opptatt av å oppretthalde bosettingen og kobler dette direkte opp mot posttjenestene. Nå er det jo ikke slik at det er noen ny trend at folk flytter fra distriktene. Det har de gjort gjennomgående de siste 25–30 årene, og kanskje mer når Senterpartiet har styrt landet.

Mitt spørsmål gjelder det som står i innstillingen, bl.a. fra Senterpartiet, der man nærmest sier at man vil avvente hva EU gjør. Det har også gått ut en pressemelding fra Samferdselsdepartementet om at man ikke ønsker en videre liberalisering før EU gjør det. Så mitt enkle spørsmål er: Hva vil scenarioet være, og hva vil Senterpartiet gjøre i 2009 når EU måtte kreve at Norge også åpner for full konkurranse innenfor posttjenestene?

Eli Sollied Øveraas (Sp) [10:59:57]: Først: Eg trur det er stor avstand mellom Framstegspartiet og Senterpartiet når det gjeld synet på kva slags hovudoppgåve Posten Norge AS har. For Senterpartiet er det svært viktig å leggje til grunn sterke samfunnsøkonomiske spørsmål og ikkje berre sjå på bedriftsøkonomiske omsyn.

Som eg sa i innlegget mitt, vil Regjeringa jobbe aktivt i forhold til EU. Kva som skjer langt fram i tid, er ikkje ei oppgåve for meg å ta stilling til her.

Borghild Tenden (V) [11:00:46]: Jeg merket meg at representanten ikke svarte på spørsmålet fra Per Sandberg. Senterpartiet vil vente på EU. Det synes jeg er oppsiktsvekkende i seg selv. Men hva vil de gjøre i 2009 hvis det nå er slik at det blir full liberalisering?

Eli Sollied Øveraas (Sp) [11:01:09]: Som eg svarte representanten Sandberg, sa eg i innlegget mitt at denne

regjeringa vil jobbe opp mot EU for å hindre at vi får full liberalisering. Som eg også gjorde greie for, og som det står i innstillinga, veit vi ikkje pr. i dag om det er semje i EU om full liberalisering. Så når det gjeld den usikkerheita som ligg der frå fleire land om full liberalisering, må vi vente og sjå fram i tid. Men at Senterpartiet vil gå inn for det som representanten Tenden her stiller spørsmål om: Det er vi ikkje positive til.

Per Sandberg (FrP) [11:02:01]: Jeg vil gjerne prøve en gang til, for jeg synes det svaret jeg fikk på min første replikk, var meget oppsiktsvekkende.

Jeg formoder at Senterpartiet har ambisjoner om å sitte i regjering ut denne perioden. Hvis ikke, er det et signal om noe annet. For hvis det er slik at representanten Sollied Øveraas ikke har noen tanker om hva som måtte være Postens situasjon i 2009, er det total ansvarsfraskrivelse. Jeg synes egentlig at representanten bør signalisere overfor Posten, klart og tydelig, hva denne regjeringen, eller sosialistene, vil måtte gjøre hvis EU krever at Norge skal ha full konkurranse og full liberalisering innenfor posttjenestene. Noe annet er meget oppsiktsvekkende.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [11:02:48]: Først vil eg seie at vi ikkje kan ta stilling til eit såkalla krav som representanten Sandberg hevdar det er frå EU, når vi veit at det er diskusjon i EU-landa. Det er usemje i EU-landa. Vi må jo få lagt fram for oss ei sak om dette før vi kan ta stilling til det.

Så sa eg også i innlegget mitt – og det håper eg representanten frå Framstegspartiet la merke til – at denne regjeringa jobbar aktivt med tanke på at det ikkje skal bli full liberalisering innanfor dette området.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Borghild Tenden (V) [11:03:41]: I denne saken om Posten har vi fått synliggjort hvor viktig symbolpolitikk kan være – en symbolpolitikk som hemmer gjennomføringen av gode og lønnsomme løsninger for alle, befolkningen i distriktene inkludert.

Denne saken blir for meg en romantisering av statseide monopoler, en romantisering som vi i Venstre ikke kan være med på. Derfor vil vi stemme imot dette forslaget fra den rød-grønne regjeringen her i dag om å oppretthalde eneretten til Posten Norge AS.

De rød-grønnes hovedargument er at en liberalisering av brevposten ville ha gått ut over distriktene. Jeg vil understreke at dette er et skremselsbilde. Bondevik II-regjeringen ønsket å liberalisere markedet, men var samtidig helt klar på at enhetsporto og postomdeling seks dager i uken skulle bestå. Regjeringen Bondevik II ville også at regelverket skulle tilpasses særegne norske forhold.

De rød-grønnes vedtak står i kontrast til gode erfaringer med liberalisering av Postens monopol på andre områder. Vi har fått en rekke nye tjenester, som f.eks. Post i Butikk. Dette har blitt en suksess over hele landet. Også kvaliteten på framsending av prioriterte brev har økt. Kundene er tilfredse, utleveringsfrekvensen er blant de

beste i verden, og klagehåndteringen er godt kjent blant publikum.

Jeg husker godt Senterpartiets kamp mot å legge ned postkontor. Alle postkontor skulle bevares! Tenk om vi fortsatt hadde sittet på alle de postkontorene nå – i vår elektroniske tidsalder. Vi må ta virkeligheten inn over oss og være framtidsrettede. Noe annet blir fryktelig dyrt.

Det er også underlig at Regjeringen opprettholder Postens enerett, på tross av at Posten selv er imot dette. Det er et faktum at store deler av det norske postmarkedet allerede er åpent for konkurranse. Brevpost blir stadig sterkere utfordret av e-post, Internett og annen elektronisk kommunikasjon. Posten Norge AS kunne også ha høstet store fordeler av å oppnå tilpasninger og erfaringer i forkant av en utvikling som uansett kommer til å inntreffe som en følge av EØS-avtalen.

Venstre deler ikke de rød-grønnes tro på at postmonopolene vil bestå i Europa, og at EU kommer til å reversere sin politikk om deregulering på området.

En rettfærdig konkurranse er positivt for alle. Særlig viktig er det at monopol- og konkurranseutsatt virksomhet ikke får drive side om side i samme selskap eller i samme marked. Regjeringspartiene hevder at konkurranse fra utenlandske postbedrifter i beskyttede hjemmemarkeder vil være en trussel mot Posten Norge i et liberalisert norsk marked. Det er riktig at beskyttede bedrifter er en trussel mot konkurranseutsatt virksomhet. At Posten Norge har enerett i ett markedssegment, er en konkurransefordel for Posten i andre markeder som er konkurranseutsatt her i landet. Dette går ut over konkurrentene til Posten Norge.

Monopolers fall har tidligere gitt lavere priser for brukerne, et mangfold av nye tjenester og mange nye små og mellomstore bedrifter.

Til slutt: På vegne av brukerne, på vegne av Posten Norge og på vegne av Postens konkurrenter beklager jeg og Venstre sterkt regjeringspartienes vedtak om å opprettholde Postens brevmonopol.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Stein Knutsen (A) [11:07:38]: Venstre har hele tiden vært tilhenger av liberalisering av postmarkedet. Venstre mener også at Posten skal høste store fordeler av å være i forkant av utviklingen i EU.

Jeg spør om representanten fra Venstre kan peke på hvilke fordeler Posten Norge vil ha dersom utenlandske aktører med stor kapitalstyrke, som med stor sannsynlighet opererer med en base i et beskyttet hjemmemarked, etablerer seg i Norge for å konkurrere med Posten Norge?

Borghild Tenden (V) [11:08:21]: Jeg takker for det spørsmålet.

Den beste måten å imøtekomme det på er at Posten styrker seg selv. Det gjør den best – og det sier de selv – ved fri konkurranse.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:08:56]: Sidan Postverket vart oppretta i 1647, har eineretten vore eit sentralt verkemiddel for å nå det grunnleggjande postpolitiske målet om rimelege og gode posttenester i heile landet. Regjeringa meiner at eineretten til Posten framleis vil vere grunnleggjande viktig for å sikre rimelege og gode posttenester i heile landet. Difor har Regjeringa lagt fram forslaget som vert debattert her i dag, om å halde ved lag eineretten for vanleg adressert brevpost under 50 gram òg etter 1. januar 2007.

Posten har opp gjennom åra vore ein viktig del av den infrastrukturen som har gjort det mogleg å halde oppe ein spreidd busetnad og eit næringsliv over heile landet. Regjeringa legg stor vekt på den viktige samfunnsoppgåva Posten har hatt. Me meiner at den oppgåva òg skal leggjast vekt på i framtida.

Det er frå Høgre og Framstegspartiet sine representantar i innstillinga uttalt at forslaget frå Regjeringa er eit skritt tilbake i tid. Eg er ikkje einig. Som kjent er det inga skam å snu. Etter mi meining er det god og ansvarleg postpolitikk å setje ein stoppar for ei full liberalisering av postmarknaden når dette tydeleg er eit blindspor.

Eg er glad for at heile komiteen støttar Regjeringa sitt arbeid retta mot EU i tilknytning til denne saka. EU er i gang med ein større revisjon av postregelverket med sikte på ei ytterlegare liberalisering av postmarknaden frå 2009. Eit EU-forslag skal etter planen verte vedteke innan utgangen av neste år. Eg fryktar at eit forslag frå EU vil kunne innebære reduserte krav til omfang og kvalitet på dei samfunnsplågde tenestene. Eg trur likevel at Noreg, i allianse med andre land som er opptekne av å sikre tenestetilbodet, kan sikre krav til geografisk einskapsporto og seks dagars omdeling i veka òg i framtida.

Eineretten gjer det mogleg å halde fast på krav om geografisk einskapsporto for sendingar innanfor einerettsområdet. Geografisk utjamning av prisane er enklare å gjennomføre i ein marknad med enerett ettersom lønsame område elles vil verte utsette for konkurranse frå nye aktørar utan plikt til å halde like prisar.

Som det er peika på i stortingsproposisjonen om å halde ved lag eineretten, er eineretten etter Regjeringa si oppfatning eit godt verkemiddel for å sikre finansieringa av ulønsame posttenester i distrikta. Saman med eventuelle direkte statlege overføringar medverkar overskotet frå eineretten til å finansiere såkalla ulønsame posttenester.

Finansiering av ulønsame tenester gjennom enerett og krav til einskapsporto er òg meir solidarisk enn å auke løyvingane til ulønsame tenester over statsbudsjettet. Lønsame område og tenester er på den måten med på å sikre gode og rimelege tenester i ulønsame område, slik me til dømes har det innanfor luftfarten.

Komiteen sine medlemmer frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre har vist til positive erfaringar frå andre land som har avvikla eineretten. Eg legg til grunn at medlemmene i fyrste rekkje tenkjer på Sverige, som er eitt av svært få land som har opna for full konkurranse på postmarknaden. Dei fleste landa i verda ser som oss at eineretten

framleis er eit sentralt verkemiddel for å sikre eit godt tenestetilbod.

Erfaringar frå Sverige tyder på at det fyrst og fremst er kundar med store postvolum i dei mest folketette områda i Sverige som tener på liberalisering. Det har ikkje i særleg stor grad dukka opp lokale operatørar i distrikta som har teke opp konkurransen med dei store operatørane.

Sverige har krav om utdeling av post fem dagar i veka mot seks dagar i Noreg. Trass i at kravet allereie er lågare i Sverige enn i Noreg, har Posten Sverige uttalt at dei ynskjer at krava vert lempa. Sannsynlegvis verkar konkurransesituasjonen på den svenske marknaden slik at Posten Sverige ynskjer å utlevere post færre enn fem dagar i veka.

Noreg har i endå større grad enn Sverige utfordringar knytte til m.a. avstandsuremper for næringslivet og spreidd busetnad. Dette gjer det sannsynleg at berre ein liten del av landet vil vere attraktivt for andre operatørar. Dette er noko som distrikta vil tape på.

Lønsemda i Posten er i dag betre enn nokon gong. Samstundes er kvaliteten på dei samfunnspålagde tenesene svært god. Post i Butikk har vore ein stor suksess. Denne positive utviklinga har skjedd uavhengig av eineretten. Regjeringa ynskjer ikkje å risikere at ytterlegare konkurranseutsetjing fører til at den positive utviklinga stoppar opp.

Ei avvikling av eineretten frå 1. januar 2007 ville ha vore raskare enn EU sin tempoplan. Eg vil òg presisere her i dag at det er usikkert om postmarknaden i EU vert fullt ut liberalisert. Fleire land er skeptiske til ytterlegare liberalisering. Blant anna har no Estland, som tidlegare har liberalisert postmarknaden fullt ut, varsla at dei vurderer å innføre einerett igjen. Nederland har nyleg utsett ytterlegare liberalisering, som var planlagt frå 2007.

Sjølvsagt om auka konkurranse kan føre til betre posttilbod for enkelte, særleg verksemdar med stort volum, meiner eg at omsynet til vanlege forbrukarar og distrikta må vege tyngst i denne saka. Denne regjeringa ser på posttenestene som ein viktig del av infrastrukturen for å halde oppe busetnad og næringsliv i heile landet. Dagens vedtak vil medverke til å sikre eit landsdekkjande tilbod om formidling av leveringspliktige posttenester til rimeleg pris og med god kvalitet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [11:14:25]: Statsråden er i sitt innlegg, på samme måte som representanten Sollied Øveraas og representanten Wickholm tidligere i dag, inne på dette med å beskytte eget hjemmemarked. Statsråden skriver også i en pressemelding av 5. mai i år at hun ikke ønsker «ein situasjon der Posten får konkurranse på sin eigen heimemarknad for vanleg brevpost, samtidig som selskapet ikkje får høve til å komme inn på heimemarknaden til konkurrentane». Nå er situasjonen at Posten Norge faktisk er inne og konkurrerer i Sverige. Da er mitt første spørsmål til statsråden: Innebærer de vedtak som blir gjort her i dag, og det som blir sagt og slått fast av statsråden og andre fra de sosialistiske partiene, at man nå ønsker å be-

grense Posten og reversere Postens muligheter til å gå inn i andre markeder og konkurrere?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:15:28]: Posten konkurrerer i Sverige og har òg starta eit arbeid i Danmark, med Regjeringa si velsigning. Posten konkurrerer i den delen av marknaden som òg er konkurranseutsett i Noreg, og som er den største delen av marknaden. Å konkurranseutsetje den resterande delen vil medføre ulemper for Posten i mange hundre millionar-klassen. Det heilt eksakte talet har ein ikkje, men eg har høyrta tal som varierer frå 300 mill. kr og oppover til det doble, og kanskje endå meir, for det som eineretten er verdsett til.

Som sagt, Posten konkurrerer i den delen av marknaden i Sverige som òg er konkurranseutsett i Noreg, der Posten òg i Noreg sjølvsagt møter konkurranse frå aktørar frå andre land.

Trond Helleland (H) [11:16:33]: Jeg registrerer at den nye regjeringen på flere områder – vi hadde nylig en annen sak også – viser til EU og på en måte klynger seg til et håp om at EU skal endre sin politikk for at Norge og den rød-grønne regjeringen skal bli tilfredsstillt.

Det er vel fortsatt sånn at postdirektivet som EU har vedtatt, står fast. Det er vel fortsatt sånn at det er satt en tid – 2009 – for å åpne postmarkedet. Statsråden viste som eksempel til Estland og Nederland. Kan statsråden gi Stortinget et svar på – muligens også skriftlig – på hvilke måter Norge arbeider aktivt overfor EU? Hvem er det vi arbeider mot? Hva slags forventninger har statsråden til at arbeidet skal føre fram? Og hva vil Regjeringen gjøre dersom EU gjennomfører postdirektivet? Vil den da legge ned veto?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:17:38]: I motsetnad til den førre regjeringa har denne regjeringa eit offensivt arbeid inn mot EU for å kome tidleg inn i saker og påverke der me ynskjer andre vedtak enn det ein legg opp til.

I denne saka har me store alliansar. Det er mange land som har reist sterk motstand mot full liberalisering av posttenestene, nettopp fordi ein ynskjer å sikre post til alle delar av landet. Eg har hatt møte med kommissæren med ansvaret for posttenestene i EU tidlegare i år, og møtte stor forståing for det norske synet. Eg har møtt min irske kollega og min engelske kollega. Eg har stadig møte med dei nordiske kollegaene mine, der eg òg tek opp dette spørsmålet og andre spørsmål som er vitale for den norske utviklinga. Så eg meiner at i denne saka har me eit aktivt arbeid på gang inn mot kommisjonen og inn mot andre europeiske land for å hevde det norske synet. Eg har òg invitert kommissær Barrot til Noreg. Eg har tenkt å ta han med meg langs kysten, vise han dei små kystsamfunna og seie at her har me faktisk postombering fem dagar i veka, og det har me intensjon om å fortsetje med.

Jan Sahl (KrF) [11:19:01]: Statsråden skryter av utviklingen i Posten Norge over tid. Det gjør Kristelig Folkeparti også. Men denne utviklingen har faktisk

Senterpartiet vært konsekvent kritisk til. I så måte følger ministeren opp en kjent linje.

Selskapet ønsker fortsatt å få lov til å utvikle seg og styrke sin posisjon i påvente av den konkurransen som kommer. Ministeren vil stanse dette. Vi har i dag en postomdeling som når hele landet seks dager i uken. Vi har hatt en kraftig forbedring av oppfølgingsmålene. Hva er det ministeren kjenner til som selskapet Posten Norge AS ikke kjenner til, og som gjør at man nå vil stanse en utvikling som er så positiv som den vi har hatt?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:20:02]: Det er ingen tvil om at det er grunn til å rose Posten for å ha takla ei tøff omstilling. Ikkje minst har dei tilsette i Posten gjort ein stor jobb, i lag med leiinga, for å få dette til.

Det er ulike roller å sitje og styre eit selskap og å sitje og styre eit land. Regjeringa er oppteken av på både kort og lang sikt å sikre at alle lokalsamfunna i dette landet har gode posttenester. Å ta vekk eineretten veit me vil medføre store kostnader for Posten. Den kostnaden kan me sjølvstakt kompensere for gjennom å kjøpe tenester, som me òg gjer på andre område. Me meiner at så langt det er mogleg, er det betre at ein finansierer dei såkalla ulønsame tenestene gjennom at Posten får anledning til å nytte midlar frå dei lønsame tenestene innanfor dette området. Me kan sjølvstakt ikkje subsidiere andre område med midlar ein har innanfor eit monopolbelagt område.

Borghild Tenden (V) [11:21:14]: Jeg har et spørsmål til statsråden: Hvilke erfaringer har statsråden med den konkurransen som er på post over 50 gram?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:21:28]: Det er nok litt vekslende erfaringar rundt om i landet med den konkurransen. Seinast i valkampen i fjor kom partiet Høgre i Vik kommune med sterk kritikk av Posten fordi dei ikkje fekk levere inn sitt valkampmateriell i Vik, men måtte bruke ein heil dag på å reise til Sogndal for å få levert det inn. Det er eitt eksempel.

Eg har fått meldingar frå bedrifter i Utkant-Noreg som føler at det er vorte lang veg for innlevering og ulike typar tenester. Det har eg teke opp med Posten. Posten er obs på det og ynskjer å gjere noko med det. Det er eit lite teikn på akkurat det som me er opptekne av å hindre, nemleg at næringslivet og fastbuande i distrikta skal få dårlegare tenester enn det ein har i sentrale strom.

Bård Hoksrud (FrP) [11:22:36]: Jeg har lyst til å følge opp spørsmålet fra representanten Per Sandberg.

Statsråden sier at Posten Norge bare konkurrerer på de samme postområdene i Sverige som man gjør i Norge. Betyr det da at Posten Norge ikke konkurrerer i Sverige på områder som Posten har enerett på i Norge i dag? Dersom man ikke gjør det, lurer jeg på: Hva med postkontorene i Distrikts-Sverige, og de ansatte i det statlige postvesenet i Sverige? Hvor er solidariteten til statsråden for disse? Stopper den ved svenskegrensen, eller mener man at Posten skal trekke seg ut av den aktiviteten man har i Sverige, hvor det er full konkurranse? Man sier at man ikke ønsker

å åpne for full liberalisering i Norge, nettopp fordi Posten ikke slipper til på de andre landenes hjemmemarked. Men faktisk i Sverige og Danmark gjør man jo det fra Postens side. Da burde man være åpen for å åpne for konkurranse også i Norge.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:23:38]: Hovudårsaka til at denne regjeringa har lagt fram denne saka, som me då får tilslutning til i Stortinget i dag, er å sikre at vanlege folk, forbrukarar, og ikkje minst distrikta, skal få like gode tenester som i sentrale strom.

Eg er usikker på om eg forstod spørsmålet heilt rett, for å vere heilt ærleg. Eg skjønner ikkje kva dette har med solidaritet til dei tilsette på svenske postkontor å gjere. Men fakta, slik eg får dei framstilt, er at ein konkurrerer innanfor dei områda som òg er konkurranseutsette i Noreg, og slik sett kan den svenske posten konkurrere i Noreg på likeverdige vilkår. Det er mogleg at eg misforstod deg, og då må du kanskje få presisere spørsmålet.

Bård Hoksrud (FrP) [11:24:24]: President, hvis jeg kan få lov til å presisere ...

Presidenten: Det er nok mulig å presisere det litt senere, vi holder oss til replikken.

Bård Hoksrud (FrP) [11:24:31]: OK.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Arne Sortevik (FrP) [11:25:00]: La meg bruke noen sekunder av de tre minuttene til saksordføreren, representanten Wickholm fra Arbeiderpartiet, bare for å slå fast at Fremskrittspartiet ønsker seks dagers ombæring – ikke fem dager, som jeg tror statsråden feiluttalte – og enhetsporto. Så når man fra Arbeiderpartiets side uttaler noe annet, er det faktisk både feil og mot bedre vitende.

Denne saken bærer fra de sosialistiske regjeringspartienes side preg av en viss fundamentalistisk fortvilelse over en utvikling man ikke liker. Samtidig kan man snu det rundt og si at virkemidlet og løsningen faktisk blir en ganske puslete og pusete sosialisme. Det er slik at man har flertall, man har verktøy hvis man vil bruke verktøyet. Da kunne man faktisk sette bremsene på for fullt og si at Posten skal få tilbake sitt totale monopol i Norge. Da hadde man brukt flertallet, og brukt makten sin. Det vil man ikke, formodentlig fordi man innser at veldig mye av den omstillingen som Posten har gjennomført, takket være dyktige ansatte og god ledelse, er både viktig og riktig for kundene – brukerne av Postens tjenester. Og de er jo helt fraværende i denne debatten. Det kan vel kanskje være riktig og viktig å minne om at Posten selv gjennom sin omstilling har spurt sine brukere og sine kunder om hvordan de opplever prosessen. Så langt jeg har oppfattet, er det i hovedsak gode tilbakemeldinger. Det er en god omstilling, som alle har medvirket til i bedriften, og det er en god omstilling, som også kundene applauderer.

Det er altså slik at Posten har fått ny eier med denne sosialistiske regjeringen. Det er tydeligvis en eier som ikke applauderer resultatene av omstilling, og som gjennom å stoppe og reversere denne sisten biten av liberaliseringen av Postens virksomhet faktisk uttrykker mistillit både til ansatte og til ledelse.

Det er også slik at det er litt ulike regnestykker på hva det innebærer å ha dette siste gjenværende monopolområdet. Noen hevder at det dreier seg om en milliard, altså tre ganger så mye som Posten selv oppgir. Poenget er i alle fall at det er høyst tvilsomt om denne monopolgevinsten som trolig er der ved å ha enerett på brev under 50 gram, kommer brukerne til gode. Tvert imot er det grunn til å tro at Posten, slik virksomheten står i dag, bruker en del av monopolgevinsten sin til å kjøpe seg opp både i Sverige og også i annen virksomhet i Norge – konkurranseutsatt virksomhet i Norge. Hvis man har et kundeperspektiv, burde man absolutt oppheve resten av monopolet. Men kundeperspektiv og brukerperspektiv er jo fremmedord for den sosialistiske regjeringen utgått fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Tor-Arne Strøm (A) [11:28:34]: Høsten 2004 foreslo Bondevik II-regjeringen å avvikle eneretten til Posten fra 1. januar 2007. Forslaget ble vedtatt av Stortinget, men Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet stemte imot dette og ønsket ikke å avvikle eneretten til Posten. Så det som ligger på bordet i dag, kan jo ikke komme som noen stor overraskelse. En full avvikling av eneretten fra 1. januar 2007 ville innebære en forsert liberaliseringstakt i forhold til EU.

Posttjeneste er viktig i infrastrukturen for å opprettholde bosetting og næringsliv i hele landet. Den overordnede målsettingen på postområdet er å sikre et landsdekkende posttilbud av likeverdige tjenester til samme pris og med god kvalitet.

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet er i utgangspunktet svært negative til en deregulering av postmarkedet og mener at det vil være uklokt og lite heldig for Posten Norge AS dersom det norske postmarkedet åpnes for konkurranse fra selskaper som kan operere med base i eget, beskyttet hjemmemarked. Det ville være tilfellet dersom dereguleringen ble forsert.

Vi er også kjent med at det er knyttet usikkerhet til om full deregulering i det hele tatt kommer til å bli gjennomført. Hvorfor skulle man da i Norge forsere dette? – Jeg bare spør.

Vi er også kjent med at i Sverige, som har gjennomført en full deregulering, har selskapet CityMail tatt store markedsandeler i det lukrative markedet for industriell massepost. Dette er store utsendelser som foregår i et lite geografisk område, og dette er veldig god business. Det er også grunn til å tro at det vil være liten interesse for å overta postomdelingen i distriktene, hvor det ofte er langt mellom kundene, og da vil nok det statseide selskapet være den tapende part. Derfor ser jeg fram til det vedtaket som vil bli gjort her senere i dag.

Til slutt – og her vil jeg avlegge representanten Sortevik en visitt: Vi er ikke imot omstillinger og forandringer, og vi har ikke mistillit til ansatte og ledelse.

Per Sandberg (FrP) [11:31:13] (komiteens leder): Debatten er egentlig ikke helt til å bli klok av. Hvis jeg skal prøve å summere opp og finne fram til hva som ligger til grunn for at sosialistene her ønsker å reversere en videre utvikling i Posten, må det være det at de ikke ønsker å forsere utviklingen, selv om de ser at det er nødvendig og det vil komme. Jeg vil påpeke at det vil jo være å gjøre Posten en bjørnetjeneste, for de settes da i en situasjon hvor de ikke kan forberede seg, og de kommer i en særstilling – hvis jeg får lov til å si det – i forhold til å møte økt konkurranse. Det hadde vært til det beste for Posten hvis de nå kunne forberede seg på en full liberalisering og full konkurranse innenfor EU i 2009. Da hadde Posten Norge kommet i den situasjonen som sosialistene her ønsker seg, og som representanten Hallgeir Langeland var inne på, i forhold til at det ikke er det å tjene penger som er viktig, men det er å levere tjenester. Men dette har en viss sammenheng, for hvis ikke Posten greier å tjene penger, må den regjeringen som sitter nå, også ut med subsidier på et eller annet tidspunkt. Uavhengig av næringslivets ståsted må de tjene penger for å levere tjenester av kvalitet. Det er også Posten uttrykkelig klar på. Derfor har de hatt en positiv utvikling hvor de faktisk kan vise til resultater, nesten alle er fornøyd med den utviklingen som er, og Posten tjener penger og har andre inntektskilder som er med på å styrke tjenestetilbudet til kundene.

Det som burde vært utgangspunktet for alle i en debatt som denne, er jo kundene. Jeg mistenker da sosialistene for å ha et annet utgangspunkt. Men jeg står fortsatt igjen med et lite spørsmål. Jeg etterlyser fortsatt hvorvidt det er Truls Wickholm og statsråd Navarsete, alene, nærmest, som ønsker å reversere dette. For det er ikke kommet signaler fra kundene, eller signaler fra Posten, om at de vil stoppe denne forseringen. Da må det jo være enkelte politikere og enkelte politiske partier som av ideologiske grunner ønsker å stoppe den utviklingen som er på gang.

Jeg må få lov til å vise til representanten Hallgeir Langeland igjen som sier at man skummer fløten – Posten skal ikke være kommersiell. Men de er jo det. Og da er mitt spørsmål: Ønsker man å stoppe den positive utviklingen som Posten har i forhold til å gå inn på kommersielle områder for å tjene penger? For representanten Hallgeir Langeland sier jo det motsatte. Det skal ikke være oppgaven til Posten – de skal ikke være kommersielle. De har bare én oppgave, og det er å gå med posten, sier Hallgeir Langeland. Ja, og hvis de skal gå med posten, da må vi i hvert fall øke subsidiene til Posten Norge AS.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:34:36]: Dagens vedtak er ikke ein mistillit til dei tilsette og leiinga i Posten. Tvert imot har Regjeringa stor tillit til Posten. Men som aksjeselskap styrer Posten etter aksjelova, og Regjeringa styrer etter Soria Moria-erklæringa. Det er ein stor forskjell. I tillegg styrer Posten etter signal frå storting og regjering. Me skal seinare i haust diskutere postmeldinga og får godt høve til å diskutere Posten i heile si breidd.

Representanten Sortevik hevda at Posten brukar ein del av monopoloverskotet til å subsidiere konkurranseframstøyt i andre land. Konesjonen til Posten fastset at

overskot frå einerettsområde skal verte brukt til å dekkje eit underskot frå same tenester i ulønsame område. Anna bruk av overskot frå einerettsområde kan berre verte gjort for å finansiere ulønsame tenester som er bedriftsøkonomisk ulønsame for Posten. Det er viktig å streke under dette, for det verkar som om det rår ei viss forvirring. Det er altså ikkje lov å finansiere konkurranseutsette tenester med eit overskot frå einerettsområde. Men ein kan altså finansiere ulønsame tenester. Det er nettopp derfor Regjeringa er oppteken av å behalde denne ordninga, slik at ein i dei delar av landet der det ikkje er lønsame tenester, kan halde oppe dei tenestene på ein god måte.

Post- og teletilsynet, som er tilsynsmyndigheita etter konsesjon, fører tilsyn med at Posten overheld krava. Eg har ikkje fått opplysingar som tyder på at Posten bryt det strenge forbodet mot ulovleg kryssubsidiering.

Til representanten Sandberg: Opposisjonspartia skryter av Posten i dag, og det er all grunn til å skryte av Posten – dei har vore gjennom ei stor omstilling, og dei har ei positiv utvikling. Då må det vere eit paradoks for opposisjonspartia at denne utviklinga faktisk har skjedd medan Posten held på det enkelte omtalar som eit monopolområde, som ein gjerne vil fjerne. Det har ikkje vore til hinder for ei positiv utvikling for Posten dei seinare åra. Eg trur ikkje det på noko vis vil vere til hinder for ei vidare positiv utvikling av Posten, men det vil hjelpe oss som styresmakter å sikre at Posten kan vareta det me er opptekne av, nemleg dei samfunnsmessige oppgåvene, det å sikre folk i alle delar av landet, både langs kysten og i bygdene, eit likeverdig tilbod, lik pris på tenestene, postombering seks dagar i veka. Det er den samfunnsmessige sida som denne regjeringa er oppteken av, og som kanskje andre ikkje er fullt så opptekne av når ein er mest oppteken av å auke konkurransen.

Utgangspunktet til denne regjeringa er nemleg kundane, men òg enkeltpersonar og bedrifter i heile landet. Me ynskjer å ha ein aktiv politikk for å sikre at alle skal nytte godt av den infrastrukturen som Posten skal utgjere òg i framtida.

Truls Wickholm (A) [11:37:59]: Det kunne være et poeng å understreke for opposisjonen at vi i dag reverserer et vedtak – vi reverserer ikke virkeligheten. Vi viderefører den situasjonen som Norge har i dag, hvor Posten har vokst og utviklet seg til å bli en god bedrift. Å hevde at vi nå reverserer utviklingen, blir derfor litt spesielt.

Posten Norge har monopol på en liten, men lønnsom del av dagens marked. Men Posten har også krav og forpliktelser knyttet til seg som konkurrentene ikke har. Det blir derfor helt feil å hevde det som representanten Tenden gjør, nemlig at en opphevelse av monopol på brev under 50 gram vil gi alle like konkurransevilkår.

I Sverige har Posten Sverige mistet inntekter og markedsandeler. På grunn av dette ønsker de å slippe kravet om omdeling fem dager i uken, altså én dag mindre enn i Norge.

Jeg tror at opposisjonen, i en situasjon hvor de hadde blitt tvunget til å prioritere mellom å bevilge 300 mill. kr til statlig kjøp av posttjenester og å bevilge 300 mill. kr til

skole, sykehus eller eldre, ikke ville ha valgt posttjenestene. Taperne ville være vanlige folk – og særlig folk i distriktene.

De rød-grønne ønsker en politikk for hele landet, ikke bare for de store byene. Vi har en realpolitikk der vi sikrer dette. Vi har ennå ikke fått svar på hvor opposisjonen skal hente de 300 mill. kr det ville koste å finansiere det statlige kjøpet. Jeg velger derfor å tolke de flotte ordene om seks dagers postomdeling og enhetsporto for hele landet som ren retorikk fra opposisjonens side.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 2625)

S a k n r . 2

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 183 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 65 (2005-2006))

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

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen 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.

Første taler er Hallgeir H. Langeland, som legger fram saken på vegne av saksordføreren, som er Torstein Rudihagen.

Hallgeir H. Langeland (SV) [11:41:07]: Ny regjering betyr ny politikk. Det har denne salen fått merke – ikkje minst på samferdselsområda – gjennom dei auka løyvingane me fekk igjennom allereie i statsbudsjettet, og gjennom den oppfølginga det fekk i revidert budsjett. Desse løyvingane er store – og større enn dei den tidlegare regjeringa og samarbeidspartnarane klarte å få til.

I dag er det slik at me skal rydda opp i ein del saker, noko som òg viser at denne regjeringa går vidare når det gjeld handlekraft på samferdselsområdet. Men lat meg leggja til: Me er ikkje i mål. Budsjettet for 2007 blir ein milepæl når det gjeld korleis me kan få visa fram vår eigen politikk på alle samferdselsområda. Og det ser eg fram til.

Eg har vore opposisjonspolitkar stort sett heile mitt liv, men eg har alltid vore oppteken av å skapa fleirtal for den politikken eg står for. Derfor var SV i førre periode med på å få fleirtal – saman med den førre regjeringa – for fleire saker på ulike område. Det som er litt merkeleg med saka i dag, er at dei som den gongen var i posisjon – og derfor hadde moglegheit til å skapa fleirtal og spelerom – i dag kjem med dei gode forslaga som dei sjølve ikkje

fekk til då dei faktisk hadde makt. Det er ein måte å driva politikk på som eg – og iallfall dei som stemmer på oss – finn litt underleg. Den politikken som ein kunne ha gjennomført då ein var i posisjon, føreslår ein rett etter at ein er komen i opposisjon – ein gjorde altså ikkje noko med dette mens ein sat i regjering.

Det klaraste eksempelet på dette i dag er Finnfast-saka: Regjeringa ryddar faktisk opp i ei sak som låg i fleire år hos den førre regjeringa – ho låg der og kom ingen som helst veg. Finnfast-saka låg fast. Saka kom ikkje til Stortinget, trass i at det tallause gonger blei bede om at ho måtte bli behandla.

Denne regjeringa handlar. Etter fire månader hadde me fått vedteke Finnfast, med ei finansiering som me kanskje kunne ha ønskt var annleis, men det var dette ein klarte å få til på så kort tid – og som den førre regjeringa faktisk ikkje fekk til.

Som det står i innstillinga – og i proposisjonen som Regjeringa har lagt fram – har ein sett på dei ulike moglegheitene ein hadde for å avgrensa levetida til bomstasjonen på Sokn. Me har klart å avgrensa ho noko, men ikkje så mykje som me gjerne hadde håpt når det gjeld det å bruka ferjeavløysingsmidlar. Men det er i samsvar med det den tidlegare regjeringa gjorde med omsyn til korleis dette blir finansiert.

Me vil koma tilbake til – som det står i innstillinga – eit nytt takstsystem for ferjer når me har fått rapporten om dette, som vil bli lagd fram i 2006. Då blir òg prinsippet om gratis ferjestrekningar – som Høgre og Framstegspartiet plutsleg har funne på no, etter å ha lese Soria Moria-erklæringa – lagt fram.

Sjølv har eg stor tru på at me skal få nokre stader opp å gå. Eg var sjølv på Smøla 1. mai og synest at det ville vera ein god stad å starta eit prøveprosjekt med gratisferjer. Men me får venta til me får utgreiinga før det eventuelt kan bli eit gratis ferjetilbod der – for å kunna reisa ut og sjå på dei flotte vindmølleparkane.

Så til ei problemstilling som me blei gjort merksame på i brevs form til komiteen i dag frå samferdselsministeren, og som det er nødvendig å dvela litt ved. Irene Johansen frå Arbeidarpartiet og andre har stått sterkt på for at ein ikkje skal redusera framdrifta i E18-prosjektet i Østfold. Me har no blitt bedne om å signalisera kva me meiner knytt opp mot at ein kan ta ut masse nettopp for å unngå forseinkingar, og dermed òg sannsynlegvis unngå større rekningar. Eg vil berre seia at frå regjeringspartia si side har me vore veldig fornuftige og rydda opp i den saka tidlegare, ikkje minst med utgangspunkt i det presset som har vore i saka frå Østfold-benken, og ikkje minst frå Arbeidarpartiet sin representant i transport- og kommunikasjonskomiteen, med utsikt om at ein faktisk kan få til ei billigare løysing ved å gjera det på den måten. Så regjeringspartia er innstilte på å følgja opp det brevet og gje tydelege signal til samferdselsministeren om at det er greitt.

Irene Johansen (A) [11:46:30]: Denne stortingsproposisjonen omhandler en del saker under programkategorien 21.30 Vegformål. Jeg viser til merknadene våre i saken

og til saksordførerenes redegjørelse og skal kun kommentere én av sakene, som er Østfoldpakka fase 1.

Stortinget hadde ved behandlingen av St.prp. nr. 1 for 2005-2006 følgende merknad:

«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med at Østfold fylkeskommune i sitt vedtak til høringsuttalelse til Nasjonal transportplan og handlingsprogram våren 2005, ba om at Østfoldpakka fase 1 revideres i 2006. Flertallet støtter en slik revisjon og ber om at Regjeringen følger opp dette. Det er i denne sammenheng ønskelig at det kan legges opp til mest mulig kontinuerlig utbygging av E18.»

Jeg er tilfreds med at dette arbeidet er satt i gang. Det har imidlertid blitt avdekket at kostnadsoverslaget for prosjektet Krosby–Knapstad er vesentlig høyere enn tidligere beregnet. Dette har medført at arbeidet med revisjon av Østfoldpakka tar lengre tid enn beregnet, og at saken ikke kan fremmes for Stortinget i vår. Departementet sier imidlertid at de vil komme tilbake til saken i statsbudsjettet for 2007, og at det er et mål å forsere utbyggingen av E18 i Østfold.

Utbyggingen av firefelts motorvei på E6 og E18 og videre utbygging av dobbeltsporet jernbane fra Moss og sørover er hovedelementene i Østfoldpakka fase 1, jf. St.prp. nr. 68 for 2001-2002. Alle prosjektene er hovedferdselsårer fra Norge til Sverige og videre nedover i Europa.

Status i prosjektene er:

- E6 til firefelts motorvei forventes fullført i løpet av 2008.
- E18 til firefelts motorvei ble åpnet i oktober 2005 på strekningen Sekkelsten–Krosby, mens strekningen Momarken–Sekkelsten ventes åpnet høsten 2007.
- I Handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2006–2015 er de resterende strekninger på E18 planlagt ferdige i 2015. Disse strekningene er ønsket forsert.
- Jernbaneutbyggingen i Østfold, med jernbanetunnel gjennom Moss, er vedtatt i gjeldende Nasjonal transportplan og prioritert foran parsellen Haug–Onsøy, jf. også Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 for 2005-2006.

Det er klart uheldig for framdriften av disse vei- og jernbaneprosjektene i Østfold at en revisjon av Østfoldpakka tar lengre tid enn beregnet og ikke blir ferdigstilt i vår. Når det nå likevel er slik, er det viktig at departementet holder stort trykk på saken. Jeg er derfor veldig glad for at departementet sier de vil komme tilbake til saken i statsbudsjettet for 2007, og at de jobber for å få fram denne saken med tanke på en forsering av E18.

Jeg er også glad for at statsråden har informert Stortingets transport- og kommunikasjonskomite i dag om at hun vil ta opp under behandlingen av denne saken behovet for uttak av masse på E18 på strekningen Krosby–Knapstad, til bruk på den strekningen som er under bygging i dag. Denne informasjonen kom for sent til å kunne tas med i denne proposisjonen, og det er klart uheldig. Det må likevel ikke stoppe videre utbygging av E18 i Østfold. Det er derfor tilfredsstillende at saken blir informert om her i

dag, og at den blir gjort nærmere rede for i sammenheng med budsjettet for 2007, slik også saksordføreren sa.

Per Sandberg (FrP) [11:50:07] (komiteens leder): Det ble sagt av representanten Langeland at vi har en ny regjering, og at vi har en ny politikk. Jeg tror ikke at jeg skal ta det opp til diskusjon her i dag. Den anledningen har vi hatt i åtte måneder, og vi vil nok sannsynligvis kunne videreføre den debatten også i resten av denne perioden hvis Regjeringen måtte sitte ut perioden.

Jeg har registrert at representanten Langeland og flere fra regjeringskonstellasjonen signaliserer at det er budsjettet for 2007 som gjelder nå, og at det virkelig skal komme et stort løft innenfor samferdselssektoren. Det gleder vi oss til i Fremskrittspartiet. Jeg tror faktisk at det kan ligge noe i det også, for i kommuneproposisjonen, som skal behandles i dette huset, registrerer jeg at Regjeringen legger opp til nullvekst for kommunesektoren i 2007. Det betyr selvfølgelig at Regjeringen har frie midler å benytte på vei og annen infrastruktur. Jeg håper det er strategien fra denne regjeringen, og at den statsråden vi har til stede i dag, endelig får gjennomslag for sine sterke ønsker om økt innsats på infrastruktur. Vi imøteser derfor budsjettet for 2007 med glede.

Men til det som ligger her i dag: Hvis det er slik at Regjeringen har vist handlekraft, hadde Fremskrittspartiet ønsket seg en større mengde saker der man virkelig kunne grepet fatt i de akutte problemene vi har innenfor infrastrukturen i Norge. Likevel er det et par av disse sakene som faktisk viser hvor galt det kan gå når man har den type planlegging og prosjektering når det gjelder korridorane våre i Norge. Derfor er det viktig fra min og fra Fremskrittspartiets side igjen å presisere at det er viktig nå å fokusere på at vi får fullfinansiering av korridorane og av hele prosjekter, i stedet for å ta prosjekter stykkevis og delt. Nå må vi ha lært alle sammen at dette med å prosjektere bitvis, eller kilometer for kilometer – hvis jeg får si det slik – går galt. Og det er ikke minst Østfoldpakke fase 1 et klart svar på.

La meg også kort få kommentere den – hvis jeg får lov til å si det – søte mailen vi fikk fra statsråden i dag. Det er klart at den kom sent. Men vi er særdeles fornøyd med at statsråden informerer oss om det, for dette er helt i tråd med Fremskrittspartiets politikk. Når vi har presisert at vi ønsker oss 100 pst. finansiering av dette i én pakke, innebærer det at det skal legges til rette for det på alle mulige måter, så her har statsråden selvfølgelig Fremskrittspartiets støtte. Mitt poeng er at vi må tenke mer helhetlig med hensyn til denne typen planer og prosjekteringer for å unngå slike misser i framtiden. Det gjelder også rv. 150 Ulvensplitten–Sinsen, som går i den samme kategorien, der en får overslag og ikke har planlagt godt nok.

Men når det fra regjeringspartienes side påstås at man skal forsere Østfoldpakke fase 1, er det feil. Det vil bli en forsinkelse her, og det beklager vi sterkt. Det var også derfor vi gikk imot en revidering. Vi ville iverksette det umiddelbart for å få det ferdig.

Når det gjelder Finnfast, er det meste sagt. Men jeg tror fortsatt ikke at det siste ordet er sagt. Jeg tror nok vi kan

få flere runder i forhold til det. Og jeg vil bare kort presisere at det fortsatt er smålig – direkte smålig – av staten ikke å bevilge de siste 40 mill. kr som var nødvendige for at denne bommen kunne fjernes i tråd med avtaler som lå på bordet. Men jeg registrerer at Regjeringen nå legger helt nye prinsipper til grunn. Det gjelder for øvrig også rv. 55 i Sogn og Fjordane. Her prøver Regjeringen seg igjen på et nytt prinsipp, der man nå skal innføre bompengefinansiering av rassikring. Det er klart at Fremskrittspartiet er sterkt imot det! Vi mener at staten – og absolutt statsråden fra Senterpartiet – burde vært seg sitt ansvar bevisst i forhold til det som går på rassikring, og selvfølgelig finansiert det direkte over statsbudsjettet for å få fjernet de farlige forholdene som er der.

Når det gjelder takstsystem, vil jeg bare opplyse representanten Langeland om at Fremskrittspartiet har programfestet gratis riksveiferjer. Det er ikke noe nytt fra vår side. Det gjorde vi i 2005. Men når det gjelder et nytt takstsystem, synes jeg dette er litt merkelig. Jeg håper statstråden vil redegjøre litt for dette, fordi man ønsker provenynøytralitet, men man ønsker gratis ferjer og rimeligere ferjer. Dette henger ikke sammen.

Til slutt vil jeg fremme de forslagene som Fremskrittspartiet står bak i innstillingen.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har tatt opp de forslagene han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [11:55:40]: Først en liten tilbakemelding til representanten Langeland. Han er jo svært opptatt av Høyres politikk om dagen og bruker mye tid på det i sine innlegg. Det kunne være interessant å spørre representanten om hvordan det føles å sitte i regjering, i posisjon, med alle sine urealistiske forslag fra opposisjonstiden langt nede i skuffen. Høyre, derimot, fører en ansvarlig politikk både i opposisjon og i posisjon. Men tiden står jo ikke stille, og vi innser at det fortsatt er rom for nytenkning og nye løsninger. Derfor kommer vi selv sagt også med det i opposisjon.

Flere har vært innom den skuffelsen som komiteen uttrykker for at Østfoldpakke fase 1 nå ikke blir lagt fram, slik vi bad om i budsjettinnstillingen fra i høst. Jeg skal ikke bruke så veldig mye tid på det, for det tror jeg vi er enige om. Men jeg tror det er nødvendig at departementet ser nøye på saken, slik at det ikke blir noen uheldige konsekvenser i forhold til utbyggingstempoet i denne saken.

I dag er det parsellen Krosby–Knapstad vi ser på, men parsellen nærmest Akershus ligger jo enda lenger fram i tid. Der er det faktisk størst trafikk, helt opp mot 16 000 ÅDT. Og vi har på andre motorveistrekninger i landet sett at det gir en sterk forbedring med henyn til ulykker, spesielt alvorlige ulykker. Ellers må jeg nok få si at jeg tror kanskje et slikt prosjekt som dette, som vi jo fikk beskrevet da komiteen var på sin tur i Østfold, ville ha stått seg på å bli realisert som et OPS-prosjekt, hvor man altså fikk mulighet for å ta hensyn til alle synergier i prosjektet.

Så litt om Finnøy. En samlet komite var opptatt av Rennfast/Finnøy-problematikken og forlenging av innkrevingsperioden på bomstasjonen på Sokn. Vi følte vel

alle at vi var i grenseland, og at vi – både flertallet og mindretallet – derfor anviste løsningsforslag for å avhjelpe denne ekstrabelastningen. Departementet har ikke tatt noen av forslagene til følge. Det er altså ikke noe bidrag fra staten til denne løsningen. At man nå foreslår at lavere rente kommer Rennfast til gode, er jo ikke noe bidrag i så henseende. Det skulle ellers bare mangle at ikke *det* skjedde!

Så til forslagene som er avvist. Lånet til Rennfast på 16,7 mill. kr, som vi bad om å få overført, er ikke engang vurdert i dokumentet. Det burde være rimelig, i den situasjonen man står oppe i. Så spørsmålet er: Hvorfor er ikke dette kommentert i det hele tatt?

Når det gjelder ordningen med innsparer ferjetilskudd, ønsket flertallet seg en endring som ville styrket økonomien i prosjektet. Departementets svar har etter min mening klare mangler. Argumentet om at det å utbetale et engangsbeløp vil svekke andre ferjesamband, er rent bokholderi. Staten kan betrakte det som et lån og beregne seg en diskonteringsrente for hele perioden som ville gitt bedre økonomi i prosjektet og dermed redusert Sokn-perioden. Slik det er nå, er det i realiteten bompengeselskapet som må finansiere dette med atskillig høyere rente, som gir lengre Sokn-periode. Departementet hopper også lett over det faktum at økt trafikk ved fortsatt ferjedrift ville kreve fornying av materiell og øke tilskuddsbehovet for staten. Vi har i våre merknader vist til at Hordaland fylkeskommune har en lignende ordning for sine ferjeavslutningsprosjekt, som har fungert utmerket. Her kan staten lære.

Til slutt vil jeg si noen ord om AutoPASS. At Regjeringen nå stopper den utviklingen som man har arbeidet for i lang tid, er etter min mening et tilbakesteg. Jeg håper at statsråden vil vurdere dette på nytt. Her ligger Norge i forkant internasjonalt. Mange ser til oss for det vi har greid å få til, og jeg håper inderlig at denne utviklingen ikke stopper opp.

Jeg tar med dette opp de forslagene som vi står sammen med andre om i innstillingen.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp de forslag han har referert til.

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

Jan Sahl (KrF) [12:01:15]: Jeg vil gjerne benytte sjansen til å si litt om noen av sakene i proposisjonen og litt om Kristelig Folkepartis generelle samferdselspolitiske prioriteringer og holdninger, siden dette er en samleproposisjon knyttet nært opp til revidert budsjett.

Fremkommelighet er et viktig stikkord for Kristelig Folkeparti. Gode og hensiktsmessige transportløsninger er helt nødvendig for bosetting og næringsliv. Vegnettet er en livsnerve for regional og lokal utvikling og er viktig både i distriktene og i sentrale områder, spesielt der veg er eneste transportmulighet. Altfor mange blir hver eneste dag drept eller alvorlig skadet i trafikken.

I tråd med dette er Kristelig Folkeparti skuffet over at Regjeringen ikke kommer til Stortinget med en revidering av Østfoldpakke fase 1, slik Østfold fylkeskommune ber om. Vi forutsetter at dette ikke skaper ytterligere forsinkelser, og vi forventer en forsering av E18 i Østfold. Kristelig Folkeparti støtter i likhet med det tidligere talere har uttrykt, opplysningene som kom i statsrådens e-post om E18 til komiteen i dag, og ser det som positivt.

Manglende rassikring kan også øke ulykkesrisikoen og skape utrygghet. Kristelig Folkeparti har derfor i vårt alternative reviderte budsjett foreslått ytterligere økning til rassikringsposten, i tillegg til den økningen vi foreslo i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2006. I tråd med dette er vi svært positive til at rassikringsprosjektet Fatlaberget i Sogn og Fjordane nå realiseres. Innsats for rassikring er viktig for at befolkningen skal føle trygghet, og for at folk og næringsliv skal ha et sikkert og stabilt transporttilbud.

Nå må representantene fra regjeringspartiene slutte med å si at Finnfast

«etter flere års utsetting av førre regjering, no endeleg er vedteke».

Det stemmer rett og slett ikke. Forrige regjering utsatte ikke Finnfast. Vi skal være enige om at behandling av slike saker tar tid. De skal gjennom mange instanser og mange nivåer, men da denne saken kom til den forrige regjeringen, ble den behandlet i ekspressfart. Når det er sagt, ønsker Kristelig Folkeparti å gi Regjeringen ros for at den har lagt velviljen til og forsøkt å begrense bompengeperioden på Sokn. Vi er svært tilfredse med at Samferdselsdepartementet har konkludert med at fordelene ved lavere rente bør komme trafikantene i Sokn bomstasjon til gode. Vi mener det er klokt at innkrevingsperioden på Sokn på denne måten reduseres med to–tre måneder til om lag fem måneder, regnet fra 15. mars 2006.

Når Kristelig Folkeparti ikke lar saken ligge med dette, er det fordi vi ønsker en vurdering også av de andre forslagene til hvordan en forlenging av bompengeperioden på Sokn kan unngås. Vi er klar over at det nå er en flertallsregjering som styrer Norge. Vi håper imidlertid at det ikke betyr at forslag til alternative løsninger ikke tas opp til vurdering. Vi har ikke registrert at departementet har vurdert de tre forslagene som lå i mindretallets merknader i Innst. S. nr. 95 for 2005-2006. Vi fremmer derfor forslagene i dag, i håp om at de nå blir vurdert. Dette er altså forslag til løsninger som kan forkorte bompengeperioden på Sokn uten at ytterligere statlige midler bevilges.

Jeg tar herved opp mindretallsforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Avslutningsvis vil jeg peke på at mange lokalsamfunn er avhengige av ferjer. Riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonsnett for innbyggere og næringsliv. Det er avgjørende med et best mulig tilbud når det gjelder frekvens og kapasitet. Kristelig Folkeparti foreslår derfor i revidert nasjonalbudsjett å øke bevilgningene til drift av riksvegferjene med 5 mill. kr.

Når det gjelder takstsystemet, synes Kristelig Folkeparti det er positivt at det skal arbeides videre med det, slik at vi kan sikre en best mulig ordning for trafikantene.

Siden jeg har litt tid til slutt, ønsker jeg også kort å komme innom representanten Langelands henvisning til opposisjonspartiene om vår iver etter å fremme saker. Representanten Langeland er nå i regjering, og sannsynligvis skal han sitte lenge i regjering, men på sikt kan han komme i opposisjon. Da skjønner jeg det slik at konklusjonen er at han skal slutte å fremme forslag. Det kan jo gjøre det litt enklere for en kommende regjering.

Presidenten: Representanten Jan Sahl har tatt opp det forslaget han har referert til.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [12:06:35]: Bondevik II-regjeringa med samferdsleminister Torild Skogsholm frå Venstre i spissen innførte i førre stortingsperiode utprøving av nytt takstregulativ i riksvegferjedrifta gjeldande frå 1. mars 2003. Utprøvinga gjaldt først fem ferjesamband, og vart så utvida til å gjelde åtte samband.

Senterpartiet var positivt til at passasjerar fekk reise gratis, men svært skeptisk til at det var næringslivet som skulle betale kostnadane. Det kom også sterke innvendingar frå næringslivet då dette vart innført.

For Senterpartiet er det viktig å redusere transportkostnadene for næringslivet, som er totalt avhengig av ferjer for å få fram produkta sine til marknaden. Vi er derfor svært nøgde med at takstforsøka vert avslutta frå 31. desember 2006, med unntak av sambandet Flakk–Rørvik. Like eins er Senterpartiet nøgd med at det vert arbeidd vidare med takstsystemet med sikte på å oppnå effektiviseringsgevinstar. Det er òg positivt at det vert arbeidd vidare med innføring av ei felles betalingsordning for alle riksvegferjene.

Ei innføring av eit rabattkort som kan nyttast i heile landet, vil medføre ein stor fordel for brukarane. Ikkje minst vil dette vere svært gunstig for næringslivet som transporterer varer over store avstandar og gjennom mange ferjesamband.

Som sagt innleiingsvis var det Bondevik II-regjeringa som innførte utprøving av nytt takstregulativ. I og med at denne ordninga skulle vere provenynøytral, vart kostnadane påførde næringslivet. Eg merkar meg derfor med undring at Høgre og Venstre, som i regjeringsposisjon bidrog til at næringslivet fekk ekstra kostnadar, no i form av vedtak foreslår eit takstsystem som ikkje må føre til at kostnadane vert velta over på næringstransportar. Det kan vel bety ei erkjenning av at denne ordninga neppe har vore noka god ordning for næringslivet.

I Soria Moria-erklæringa varsla Regjeringa at ho ville setje i gang eit utgreiingsarbeid om gratis ferje på riks- og fylkesvegnettet. Ein rapport om dette skal liggje føre i 2006. Dette arbeidet er i gang. Dette stør Venstre i fleirtalsmerknaden saman med regjeringspartia og Kristeleg Folkeparti. Samtidig står dei saman med Høgre om eit forslag om ei snarleg prøveordning med gratis riksvegferje. Dette heng dårleg saman.

I førre stortingsperiode følgde eg svært mange samferdsledebattar i Stortinget. Eg registrerte aldri interesse frå dåverande samferdsleminister frå Venstre for prøveordningar med gratis ferje. Så vidt eg veit, kom det heller

aldri forslag om dette frå førre regjering. Det står i sterk kontrast til det som representanten Halleraker sa i innlegget sitt om at Høgre førde same politikk i opposisjon som i posisjon.

Denne regjeringa har vist, og skal fortsetje å vise, handlekraft når det gjeld ferjepolitikken. Det verkar derfor både komisk og lite seriøst når dei to tidlegare regjeringspartia Høgre og Venstre fremjar forslag om å setje i verk saker som denne regjeringa har varsla, men som dei sjølve aldri fremja i posisjon.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:10:38]: Eg vil fyrst gje uttrykk for at eg er godt nøgd med den tilslutninga som er i komiteen til sakene i samleproposisjonen. Eg skal kommentere nokre av sakene.

Det er i samleproposisjonen varsla at me vil kome tilbake til E18 Krosby–Knapstad i budsjettet for 2007. Eg har merka meg at komiteen har hatt og har eit ynske om rask framdrift.

Eg har nyleg fått opplyst frå Statens vegvesen at det alt i 2005 vart teke ut masse på prosjektet E18 Krosby–Knapstad. Stortinget har førebels ikkje hatt oppstart av E18 Krosby–Knapstad til handsaming. Arbeidet på Krosby–Knapstad vart gjort for å sikre masse til bygging av prosjektet mellom Sekkelsten og Krosby. Statens vegvesen har no orientert om at det òg er planlagt arbeid på prosjektet E18 Krosby–Knapstad i 2006, denne gongen for å sikre masse til bygging av prosjektet E18 Momarken–Sekkelsten.

Vegvesenet har opplyst at fylkesmannen har sett krav til at inngrepet på Krosby–Knapstad, av omsyn til ein lokal flaggermusbestand, må gjerast om sommaren. Av omsyn til framdrifta håpa eg at Stortinget ville vere samd i at det kan utførast arbeid på E18. Eg er veldig nøgd med dei signala eg har fått frå denne talarstolen i dag om at så kan skje. Viss ikkje ville ein ha mist ein heil sesong og måtta ha venta på grunn av fylkesmannen sitt vedtak. Eg er takksam for at ein har vist velvilje i salen i dag.

Vegvesenet har opplyst at slik masseflytting mellom prosjekta på E18 vil vere nødvendig ut frå eit mål om rasjonell utbygging av vegen. Eg er ikkje nøgd med at informasjonen om dette kom for seint til at eg kunne gjere greie for dette i proposisjonen. Eg vart kjend med situasjonen fyrst dei siste dagane. Eg skal gjere nærare greie for saka i samband med statsbudsjettet for 2007.

Når det gjeld rv. 150 Ulven–Sinsen, kjem Samferdselsdepartementet – som komiteen òg nemner – tilbake til eit revidert kostnadsoverslag, vidare framdrift og finansiering av prosjektet når nærare avklarings ligg føre.

I St.prp. nr. 38 for 2005-2006 om Finnfast vart det lagt til grunn eit finansieringsbidrag på 65 mill. kr ved å forlengje innkrevjinga i Sokn bomstasjon på E39 i Rennesøy med sju–åtte månader. I samband med handsaminga av denne proposisjonen bad Stortinget Regjeringa om å vurdere justeringar i finansieringsopplegget for å redusere perioden for den forlengde innkrevjinga. Moglege justeringar ville vere å nytte lågare lånerente enn det som er lagt til grunn i St.prp. nr. 38, og raskare utbetaling av dei innspara ferjetilskota.

Regjeringa har vurdert slike justeringar, og sidan bompenge-selskapet har inngått ny fastrenteavtale, kan det leggast til grunn ei lågare lånerente enn det St.prp. nr. 38 la til grunn. Regjeringa har føreslått at denne fordelten skal kome trafikantane i Sokn bomstasjon til gode. Det tyder at innkrevjingsperioden vert redusert med to–tre månader til om lag fem månader, rekna frå 15. mars i år. Eg er glad for at fleirtalet i komiteen er samd i denne vurderinga.

Når det gjeld utbetaling av det innspara ferjetilskotet, tilrår ikkje Regjeringa at det vert gjort endringar i prinsippet om tidspunktet for utbetaling. Ei eingongsutbetaling av ferjetilskotet vil bryte med tankegangen i modellen som er innarbeidd og følgd i alle tidlegare saker. Ei eingongsutbetaling vil føre til at ferjebudsjettet reelt sett vil verte svekt, og konsekvensen vil enten vere reduksjon i ferjetilbodet og/eller auka takstar, eller at ein må tilføre posten midlar frå andre postar på vegbudsjettet. Eg er difor glad for at fleirtalet sluttar seg til Regjeringa sitt forslag om å halde fast ved den opphavelige modellen for utbetaling av ferjetilskotet.

Eg skal òg seie litt om rv. 55 mellom Sogndal og Leikanger. Der er det to rasutsette parti, eit ved Stedjeberget og eit ved Fatlaberget. Arbeidet på Stedjeberget er godt i gang, og det er raskare framdrift enn føresett. Prosjektet skal etter planen verte opna for trafikk sommaren 2007. Dei siste åra har det vore fleire stengingar på rv. 55 ved Fatlaberget. Det er gjennomført tiltak med reinsking og oppsetjing av fangnett som sikrar mot dei minste nedfalla, men sikring mot større steinsprang kan berre skje ved å bygge ein tunnel. Prosjektet vil vere svært viktig for å auke trafikktryggleiken på vegen, og vil føre til at Leikanger og Sogndal kommunar kan vidareutviklast som eit felles bu- og arbeidsområde. Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,2 km ny veg og ein 2,3 km lang tunnel. Anleggsarbeida er planlagde å starte hausten 2006, med opning for trafikk i 2008.

I stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan vart det av den dåverande regjeringa lagt til grunn at 50 pst. bompenge-del skulle gjelde. Fleirtalet i samferdselskomiteen meinte at sjølv om hovudregelen må vere 50 pst., ville ein òg vere fleksibel i område med lite trafikkgrunnlag. Eg er samd i den vurderinga. Eg meiner det er viktig å gjennomføre rassikringa av Fatlaberget så fort som mogleg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:16:20]: Vi har fått en ny regjering, som det er sagt flere ganger i både denne og foregående sak. I denne saken får vi noe ny politikk. Den er tilgjengelig fryktelig dårlig. Det å finansiere rassikringsprosjekter med bompenger er en fryktelig dårlig politikk.

Der Regjeringen kunne skape ny, viktig og solidarisk politikk, avslø den. Nå har statsråden nettopp gjentatt begrunnelsen i saken, at man ikke tilrår en modell med tidlig utbetaling av ferjeavløsningsmidler. Poenget er selvfølgelig ikke – som statsråden fortsatt argumenterer med – at dette skal gå på bekostning av andre poster i inneværende års budsjett, men det skal være en forskuttering fra en stat som har mange penger. For å hjelpe på omkostningene

ved spleiselagprosjekter må det selvfølgelig være å se på som et lån, og behandles som et lån, også i de statlige budsjettene.

Så derfor blir mitt spørsmål: Mener statsråden virkelig det hun nå sier? Hvis man skulle velge ny politikk og sikre forskuddsutbetaling av ferjeavløsningsmidler for å lette finansieringen som andre enn staten er med og betaler, skulle man altså hente de pengene fra andre steder i budsjettet i stedet for å låne dem ut, og på den måten lette finansieringen for andre som betaler statens regning?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:17:51]: For det fyrste var det veldig synd at den førre regjeringa med støtte frå Framstegspartiet ikkje fekk fremja Finnfast, så me kunne fått sett korleis ein ynskte å finansiere prosjektet. Det vart liksom med store ord i valkampen. Dessverre er det ikkje rett det som vart sagt, at det var gjort eit raskt og godt arbeid av den førre regjeringa. Det raske og gode arbeidet måtte gjerast etter regjeringsskiftet.

Det er slik, som eg hevdar, at me har ei budsjettramme som vert vedteken i budsjettet. Tillèt ein ein auke på ein plass, betyr det kutt på andre plassar. Eg registrerer at Framstegspartiet har eit anna syn på det, og har ein annan måte å budsjettere på enn andre parti, men eg held meg til den budsjettramma som eg vert tildelt gjennom dei ulike budsjettrundene. Og då er det faktisk slik at det å auke ramma ein plass, betyr kutt andre stader.

Øyvind Halleraker (H) [12:19:03]: Det gjelder et tema som er tatt opp tidligere, nemlig provenynøytraliteten. Jeg vil våge den påstand at dette er et beløp som samfunnet antagelig ville fått inn igjen totalt sett ved at man fikk en bedre effektivitet og også besparelser på billettørsiden.

Det er nettopp dette med AutoPASS jeg vil spørre statsråden om. Der har vi hatt – etter det jeg vet i alle fall – en enighet om at her skal ambisjonen gå videre til å dekke ikke bare bomstasjoner, men ferjer, kanskje parkeringshus og også bensinstasjoner for forbrukerne. Nå stopper dette opp. Dette er altså en ordning som ville lettet hverdagen for trafikantene i betydelig grad, og jeg synes det er beklagelig. Er statsråden enig med meg i dette?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:20:10]: Den førre regjeringa sette i gang fleire prøveprosjekt for å prøve ut eit nytt takstsystem. Etter at prøveprosjekta vart avvikla, har det vore ei evaluering, og det har vore ei høyring med ulike instansar. Næringsinteresser og ikkje minst lokale styresmakter har hatt moglegheit til å få seie si meining. Høyringsrunden etter forsøka var svært negativ, og det gjekk fyrst og fremst på at kostnadene vart vurdert ulike tilpassingar fann eg at det fekk så uheldige utslag at eg stoppa den prosessen. Eg vil gå vidare med å sjå på korleis me kan utvikle eit takstsystem som ikkje får dei uheldige utslaga som ein la opp til med dei forsøka ein hadde i den førre perioden. Derfor har me teke ein tenkjepause.

Jan Sahl (KrF) [12:21:18]: Jeg har forståelse for at Regjeringen ikke forholder seg til mindretallsforslag fra Stortinget, men av og til kan det jo ligge noen godbiter i mindretallsforslagene, og det kan jo også være slik at en flertallsregjering av og til kan ha behov for et mindretall.

Når det gjelder Finnfast, fremmet altså et mindretall et forslag i tre punkter, som kunne ha ført til at vi kanskje hadde kommet betydelig ned i den tiden vi hadde trengt å ha bommen oppe på Sokn. Jeg har tidligere gitt uttrykk for at jeg er glad for det som er gjort der.

Jeg bare repeterer de tre punktene i forslaget, og så ber jeg om ministerens kommentarer til dem:

- å overføre rentefritt lån fra Rennfast på 16,7 mill. kr til Finnfast
- at drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet ikke skal finansieres i nedbetalingstiden ved hjelp av ferjeutløsningsmidler fra fylke og kommune, men finansieres over ordinært budsjett
- på vanlig måte å legge til grunn trafikkgrunnlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:22:26]: Regjeringa vurderte dei ulike elementa òg i forhold til å overføre rentefritt lån på Rennfast, og vurderinga vart lagd fram i proposisjonen. Ein vurderte det slik at ein ikkje gjekk inn på den ordninga.

Når det gjeld dei andre punkta, har eg sjølv sagt vurdert dei, men eg har ikkje kome til at eg vil gå inn på dei. Eg er heilt samd med representanten Sahl: Me skal lytte til mindretalet, og me skal òg ta mindretalet særdeles på alvor. Eg ynskjer òg at denne salen skal byggje breie fleirtal så langt det er mogleg.

Det var òg eit punkt som vart nemnt, om å leggje til grunn trafikkgrunnlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet på vanleg måte. Det er innført ei ordning med kvalitetssikring av prosjekt. Det var førre regjering som gjorde det prinsippet gjeldande, og det var i den prosessen at trafikktalet vart endra.

Bård Hoksrud (FrP) [12:23:44]: I en tidligere sak forstod ikke statsråden spørsmålet mitt, så jeg skal prøve å være klar og tydelig nå.

Jeg registrerer i proposisjonen at statsråden nå har stoppet endringer i takstsystemet. Spørsmålet mitt er: Vil statsråden gå bort fra det som lå til grunn med provenynøytralitet, slik at det med kjøp av riksveiferjer blir borte, slik at riksveiferjene skal bli gratis, slik Regjeringen egentlig ønsker? Kan statsråden bekrefte at hun vil ta hensyn til det når hun jobber videre med denne problematikken?

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:24:24]: I Soria Moria-erklæringa er det slått fast både at ferjene er ein del av riksvegnettet, og at Regjeringa vil arbeide for å gjere den belastninga mindre, altså å gjere bruk av ferjene rimelegare og å greie ut ei ordning med gratis ferje. Me er i gang med begge delar. Me sette ned takstane med 5 pst. på verdikort frå 1. mai. Me er i gang med ei utgreiing om gratis ferje og skal, når ho er avslutta, vurdere om me skal få enkelte strekningar som prøveprosjekt for gratis ferje.

På spørsmålet om me skal gå vekk frå provenynøytralitet, ligg det i det eg no har sagt, at i alt som Regjeringa gjer framover i ferjesektoren, skal det vere eit overordna mål ut frå Soria Moria at det skal verte rimelegare for folk å bruke ferjene. Derfor kunne me heller ikkje gå vidare med det prosjektet som låg frå førre regjering, som faktisk ville ha gjeve ein stor kostnadsauke for enkelte grupper, ikkje minst for næringslivet.

Øyvind Halleraker (H) [12:25:40]: Jeg tolker det forrige svaret fra statsråden positivt når det gjelder takstregulativet. Det kan av og til være klokt å ta en pause, se hvor man befinner seg, og hvor man vil gå videre, men jeg håper ikke at det betyr at man legger ned ambisjonsnivået om nettopp å utvikle AutoPASS-systemet. Her har Norge vært i forkant, og er det fortsatt, med å videreutvikle det systemet, også for nordisk interoperabilitet og videre også i europeisk perspektiv. Det håper jeg er en del av det statsråden tar seg tid til å tenke gjennom i pausen.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:26:27]: Som eg sa i mitt førre svar, slo det systemet ein hadde på utprøving, uheldig ut for ein del grupper. Eg har framleis ikkje fått noko godt svar på om me kan få til eit system med AutoPASS der ein kjem betre ut. Det må me eventuelt kome tilbake til.

Eg kan ikkje i dag slå fast at me får eit system med AutoPASS, men det er klart at eg skjønar representanten Halleraker sitt ynske om at ein skal få eit enklast mogleg system. Det enklaste systemet ville sjølv sagt vere å få til gratis ferje, slik at me slapp både AutoPASS og andre ting. Det er ei god målsetjing å jobbe fram mot. Men til dess det kan skje, er iallfall statsråden og Regjeringa sin intensjon at me skal forenkla systemet best mogleg, til beste for dei reisande som brukar ferjene langs kysten.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

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

Ingrid Heggø (A) [12:27:55]: Eg ynskjer å dra fram ei av sakene i samleproposisjonen, og det gjeld rassikring av Fatlaberget i Sogn og Fjordane. Dette er ei sær saks viktig vegstrekning for at vi skal ha ein bu- og arbeidsmarknad i Indre Sogn. Det har verkeleg vore ein lang og krunglete veg fram til vi er komne så langt som vi er i dag.

Då ordførar Olav Lunden i Leikanger tok opp saka på konstituerande kommunestyremøte den 30. oktober 2003, ja, då hadde denne saka ikkje hatt framgang på 15 år!

Utgreiinga viste at det var mogleg å bompengefinansiera rassikring av Fatlaberget. Godkjenning i kommunestyra i Leikanger og Sogndal kom på plass i januar 2005, og i april same år vart bompengeselskapet stifta.

Denne bompengefinansieringa av rassikring av Fatlaberget er godt forankra i lokalmiljøa, både i Leikanger og i Sogndal. Det må i dag vera ein gledeleg dag for Leikanger-ordføraren, som nettopp hadde rassikring av Fatlaberget som sin tiltredingslovnad for folket i Leikanger for tre år sidan.

Dei 500 personane som pendlar ut av Leikanger kvar dag, kan ferdast trygt, dei 240 personane som pendlar inn til Leikanger kvar dag, kan ferdast trygt, og – sist, men ikkje minst – 100–120 skuleelevar som ferdast dagleg på denne strekninga, kan òg ferdast trygt. Ja, det er ein lette for alle som ferdast på denne strekninga, og for alle som bur i området, at vi no får på plass denne rassikringa.

Svein Roald Hansen (A) [12:29:46]: Jeg vil gjerne uttrykke glede over at man i Stortinget i dag sørger for at man kan fortsette med å ta ut masse i et fjell som ligger på en strekning av E18 som ennå ikke er såkalt tatt opp til utbygging. Det at man kan gjøre det på så kort varsel, viser at man har evne til smidighet for å få gjort fornuftige ting. Når jeg likevel tar ordet, er det fordi man jo undres på hva det er med et regelverk som gjør at en slik opplagt ting må innom Stortinget. Riktignok er dette huset opptatt av å styre hver eneste veikrone til den veistubben som det er flertall for, men så detaljorienterte kan vi vel ikke være at vi også skal bestemme hvilke fjell man skal sprengre i stykker for å få stein til den veien! Det kan i hvert fall ikke være slik at en fylkesmann – flaggermus eller ikke flaggermus – kan si nei til å ta ut masse i et fjell som ligger litt lenger framme på strekningen, selv om ikke dette huset har vedtatt at en kan begynne å bygge der. Alternativet er jo å sprengre i stykker et annet fjell, og i dette tilfellet ville man fått for mye stein når man siden skulle sprengre ut det fjellet som man nå kan sprengre i stykker. Jeg håper derfor statsråden også kan se på hvor, i hvilken detalj, denne djevelen sitter, slik at vi kan slippe å ha politisk behandling i det hele tatt. Dette er noe som entreprenøren burde kunne vurdere ut fra hvor det er mest fornuftig og rimelig, og hvor det vil gi den beste utbyggingen.

Jeg har blitt fortalt, jeg vet ikke om det er sant, at tunnelen fra Tromsø sentrum til flyplassen kom i stand på følgende måte: Det skulle bygges et tilfluktsrom, men entreprenøren sluttet ikke å sprengre før han var gjennom fjellet på den andre siden. Da var hullet der, og myndighetene ble tvunget til å asfaltere, så veien kom. Det er ikke noen forbilledlig måte å gjøre det på, men den andre ytterligheten er jo å lage et så strengt regelverk at man ikke kan begynne å legge til rette på en strekning som skal komme, selv om en nå ikke riktig vet når den kommer, og selv om den altså ikke er besluttet å komme. Derfor håper jeg statsråden kan gå tilbake og finne ut i hvilken detalj det er dette problemet sitter, og så komme tilbake til Stortinget og få løst det.

Øyvind Halleraker (H) [12:32:27]: De tre minuttene jeg har til rådighet, skal jeg ikke benytte. Jeg vil etter statsrådets svar her i dag bare få anmode om at det forslaget som er fremsatt fra Høyre og Venstre, gjøres om til et oversendelsesforslag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2625)

S a k n r . 3

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene (Innst. S. nr. 184 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:43 (2005-2006))

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 medlemmer av Regjeringen.

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

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

– Det anses vedtatt.

Første taler er Borghild Tenden, deretter Bendiks H. Arnesen. Presidenten kan ikke se at representanten Borghild Tenden er i salen. Da vil presidenten gi ordet til Bendiks H. Arnesen.

Bendiks H. Arnesen (A) [12:34:36]: Jeg mener å ha god kjennskap til hva fylkesveiene har å si for distriktene, og når det gjelder det fylket jeg kommer fra, har jeg bokstavelig talt følt dårlig fylkesveistandard både på kroppen og på bilen.

Jeg kommer altså fra et fylke som har svært mye fylkesvei som ligger i vanskelig terreng, og som dessverre fortsatt er i dårlig stand. Spesielt om våren i teleløsningen kan det noen steder være helt uframkommelig, og grusveiene minner mer om en potetåker enn om vei. Dette skaper selvfølgelig store problemer både for næringsliv, pendlere og andre som må benytte slike veier.

Dette er altså veier som er avgjørende for at fiskeri, havbruk, landbruk og andre næringer skal kunne drive sin virksomhet, og for at folk skal kunne bo i livskraftige bygder og kystsamfunn. Dette er veier som er helt avgjørende for den store verdiskapingen som skjer i våre distrikter.

Dårlig bæreevne, smal veibredde og manglende fast dekke fører ofte til at det må foretas svært kostbare omlastinger for å få råstoff inn, og for å få ferdige varer ut til markedet.

Med dagens store og tunge trailere sier det seg selv at disse ikke kan ferdes med full last langs smale og dårlige fylkesveier. Dette medfører ofte at lettere og mindre transportmateriell må frakte produktene til og fra områder med dårlig veistandard. Alle forstår at slike forhold raskt gjør betydelig innhogg i distriktsbedriftenes lønnsomhet og ikke stimulerer til bosetting.

I Troms har situasjonen til tider vært så vanskelig at det har vært vurdert å bryte opp dårlig asfalt på fylkesveier og legge grus på dem, dette fordi veiene blir rimeligere å reparere på den måten enn ved å reparere dårlig asfalt. Dårlig asfalt kan jo også være direkte trafikkfarlig.

Politikerne i mitt hjemfylke har prioritert fylkesveiene høyt innenfor de små budsjettene de har hatt til rådighet de siste årene, men til tross for dette er det fortsatt mye dårlig fylkesvei. Fylket har rett og slett ikke hatt penger nok til å komme à jour med vedlikeholdet på grunn av det store omfanget og vanskelig – og kostbart – terreng å jobbe med.

Vi vet at det er store forskjeller fra fylke til fylke hva angår antall kilometer fylkesvei, hva slags terreng disse veiene ligger i, og hvor stort vedlikeholdsbehovet er.

Etter min mening blir det derfor ikke riktig å lage en økonomisk pakke som drysses ut over alle fylkene. Det er fylker med det største antall kilometer fylkesvei og de mest kostbare utbyggingene som om mulig må få ekstra hjelp til å komme à jour med vedlikeholdet.

Det viktigste er at fylkeskommunene får såpass store totale økonomiske rammer at de makter de oppgavene de er pålagt. Noen fylker vil uansett trenge ekstra hjelp fra staten for å komme à jour med vedlikeholdet og for å få en akseptabel standard på fylkesveiene sine. Dette har også noe med fordeling å gjøre og hvor mye av den totale rammen den enkelte fylkeskommune må bruke på å få på plass en akseptabel veistandard.

Dette bør Regjeringen vurdere og være åpen for i sitt videre arbeid.

E i r i n F a l d e t hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Neste taler er sakens ordfører, som nå er ankommet.

Borghild Tenden (V) [12:39:19] (ordfører for saken): Jeg beklager det inntrufne. Det skal aldri skje igjen.

Venstre ser at det er behov for økt satsing på fylkesveinettet. Derfor er det bra at Fremskrittspartiet har fokusert på dette, selv om vi ikke kan støtte måten de ønsker å løse denne utfordringen på. Vi har også sett at statsråden er svært opptatt av fylkesveiene våre, og at hun har lovet mye i denne sammenheng både i valgkampen og nå som statsråd. Dette ser vi fram til skal realiseres.

Store deler av fylkesveinettet vårt er ikke dimensjonert for dagens trafikk. Venstre er sterkt bekymret for at etterslep på veivedlikehold og trafikkøkning kan få store konsekvenser for bl.a. trafikksikkerheten. Venstre mener derfor det må satses på veivedlikehold, særlig av trafikksikkerhetshensyn.

Det er derfor behov for en gjennomgang av hvordan denne utfordringen kan løses uten at fylkeskommunens økonomi kveles. Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre foreslår derfor i dag at det utarbeides en plan for utfordringer på fylkesveinettet. Jeg merket meg som sagt at enkelte regjeringspartier gikk offensivt ut i valgkampen og lovet bedre fylkesveier. Da er jeg forundret over at de ikke støtter dette forslaget.

Jeg har god kunnskap om forholdene på fylkesveiene i Akershus fylkeskommune. Skolebarn må kjøres korte strekninger fordi det er livsfarlig å ferdes på enkelte veier. Denne kjøringen genererer enda mer trafikk, så dette er en

ond sirkel. Fylkesveiene er ikke dimensjonert for dagens trafikk tetthet. Årsaken til dette uføret i Akershus er bl.a. elevveksten i videregående skole. Økonomien er spesielt stram på grunn av økende tilflytting til fylket, med en elevvekst på rundt tusen elever pr. år. Dette sluker det meste av pengene til fylkeskommunen. Utdanning, som er lovpålagt, tar 66,5 pst. av Akershus' midler, mens samferdsel sitter igjen med ca. 16,5 pst. – og dette skal gå til veivedlikehold, kollektivtrafikk, trafikksikkerhet osv. Akershus er i den situasjonen at det får verken storbymidler eller regional utviklingsstøtte og følgelig kommer svært dårlig ut.

I den siste utgaven av «Vegen og Vi», utgitt av Statens vegvesen, kan vi lese om trafikkutviklingen i prosent pr. fylke, prognoser og reelle økninger. Det er skremmende å se hvordan disse tallene spriker. Dette må vi ta på alvor. Og med den rørende tverrpolitiske enigheten jeg tror vi kommer til å møte her i dag, ser jeg ingen grunn til at dette ikke skal skje. Nå avventer vi initiativ fra Regjeringen i neste års budsjett.

Arne Sortevik (FrP) [12:42:36]: Etterslepet på offentlig veinett i Norge er dessverre dokumentert til overmål. Sist ute var Opplysningsrådet for Veitrafikken, som i samarbeid med Statens vegvesen har anslått etterslepet på alle tre veikategoriene til vel 40 milliarder kr – 12 milliarder kr på riksveier, 11,5 milliarder kr på fylkesveier og 17 milliarder kr på kommunale veier.

Norge blir rikere og rikere – samtidig blir norske veier dårligere og dårligere. Når norsk veikapital forfaller, er det ikke bare bileiere og næringsliv som betaler. Dårlige veier er dårlig samfunnsøkonomi, lengre transporttid, ekstra utgifter til drivstoff og vedlikehold, ekstra utslipp og ekstra ulykker.

Etterslep i veivedlikeholdet har økt gjennom mange år. Skiftende regjeringer og skiftende flertall kan sikkert finne grunner til å skylde på hverandre. Det som opptar folk flest, er ikke politisk skyldoppgjør, men derimot politisk handling som kan rette opp situasjonen innenfor en akseptabel tid.

Konsekvensene av dårlig vedlikehold kjenner vi altfor godt gjennom mange år innenfor skolesektoren. Mange års dokumentasjon av omfattende vedlikeholdsbrist og elendige forhold for norske skoleelever førte til at et samlet storting fra og med statsbudsjettet for 2002 satte i gang et omfattende program med opprustning av skolebygg i kommuner og fylkeskommuner. Det gjøres ved bruk av rente- og avdragsfrie lån.

I de fem årene som snart er gått, er det brukt 12 milliarder kr på slik opprustning, og programmene er blitt utvidet flere ganger underveis. Det nytter, det viser seg igjen, og det er villighet hos kommuner og fylkeskommuner til å bruke slike lån.

Skal vi få til samme opprustning av offentlig veinett, må det etter Fremskrittspartiets mening en kraftig innsats til, først og fremst fra staten.

I dette Dokument nr. 8-forslaget tar Fremskrittspartiet for seg fylkesveiene. Vi mener vi må bruke samme oppskrift som for skolebygg for å få fjernet etterslepet innen-

for veivedlikehold i landets fylker – mellom 11 og 12 milliarder kr. Dette kan ikke fylkene klare selv innenfor rimelig tid, og tiden er også viktig i forhold til å forhindre ytterligere forfall. Forfall i veivedlikeholdet på fylkesveiene er ikke bare merkbart – det nærmer seg katastrofe, sier representanter for busselskaper, for lastebilnæringen og fra bedrifter over hele landet.

Fremskrittspartiet har i forslaget omtalt to ulike løsninger. Den ene løsningen omfatter fylkeskommunal egenandel. Her er mulig fordeling én tredjedel tilskudd, én tredjedel statlige lån og én tredjedel fylkeskommunal egenandel. Fremskrittspartiet peker på at samlet ramme bør være 10 milliarder kr fordelt over fem år.

Det er den løsningen statsråden har kommentert i sin vurdering av forslaget. Hun avviser dette først og fremst med den begrunnelse at en slik ordning binder opp fylkeskommunale midler i lang tid, og at dette må prioriteres mot andre tiltak som fylkeskommunene har ansvar for. Det er helt riktig, men den prioriteringen tror Fremskrittspartiet fylkeskommunene er i stand til å gjøre selv. Fremskrittspartiet tror faktisk at mange fylkeskommuner ville være interessert i en slik ordning. Men dette er det altså ingen av de øvrige partiene som vil være med på.

Begrunnelsen fra regjeringspartiene har vi egentlig for lengst fått utenfor stortingsalen. I bladet Transportforum nr. 4 for 2006 betegner representanten Torstein Rudihaugen fra Arbeiderpartiet dette forslaget som et «demonstrasjonsforslag». Det er selvsagt ikke ment som en politisk demonstrasjon, men som et konkret politisk forslag med en konkret, praktisk løsning.

Den andre løsningen som er foreslått i dokumentet, og som gjentas i Fremskrittspartiets forslag i innstillingen – herved opptatt – er et todelt forslag om statlige tilskudd og statlige lån. Det har statsråden ikke kommentert, heller ikke de andre partiene.

La meg legge til: Skulle man ha den oppfatningen at 50 pst. tilskudd for å få gjort noe som virkelig monner med fylkesveiene, er for mye, kunne man jo foreslå en ren blåkopi av ordningen for opprustning av skolebygg. Men heller ikke det er kommet fra andre partier. Man vil rett og slett ikke, trolig av den enkle grunn at dette er et godt forslag fra Fremskrittspartiet. Det er synd for fylkeskommunene, men først og fremst er det synd for innbyggerne og for næringslivet i landets 19 fylker.

Forfallet på landets veinett må stoppes! Fremskrittspartiet har et konkret forslag som kan føre til at vi får rustet opp fylkesveinettet i løpet av fem år ved hjelp av tilskudd fra staten og lån fra staten. Det er synd at ingen vil være med.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [12:47:44]: Høyre deler den bekymringen Fremskrittspartiet beskriver i forslaget som vi behandler her i salen i dag. Etterslepet på vedlikeholdet er stort og økende, og situasjonen er i høyeste grad alvorlig. Derfor foreslår Høyre – sammen med Kristelig Folkeparti og Venstre – å be Regjeringen utarbeide en egen plan

for hvordan man vil løse denne utfordringen på fylkesvegnettet.

Når vi i dag fremmer vårt eget forslag, er det derfor ikke på grunn av uenighet om virkelighetsbeskrivelsen i forslaget som er til behandling. Tallenes tale er klar nok. Ifølge nye tall fra Vegdirektoratet er etterslepet i vedlikehold på vegene nå på formidable 14 milliarder kr på riksveger og 11 milliarder på fylkesveger. Dette er dramatiske tall. Vi kan slå fast at bevilgningsnivået til vedlikehold av veg er altfor lavt og må økes. Det har vært en økning i bevilgningene de senere år, men på langt nær nok.

Gjenanskaffelsesverdien av vegnettet er på bortimot 400 milliarder kr. Vi må prioritere vedlikehold, så ikke regningen for å sette vegnettet i akseptabel stand blir u håndterlig. Vi må gjøre noen tydelige grep, skal vi ha en rimelig sjanse, for det er et godt stykke fram.

Fylkeskommunene makter tydeligvis ikke å håndtere sitt ansvar på dette området. Fylkesvegene blir erfaringsmessig fort en salderingspost når andre pålagte oppgaver skal utføres. Det må derfor skapes mer forutsigbarhet i bevilgningsnivå og prioritering. Slik det er i dag, taper hele samfunnet.

Fylkesvegene er på mange måter kapillærnettet i vegsystemet vårt, og mange viktige eksportbedrifter, særlig på kysten, ligger i enden av slike vegger, fordi de har en nærhet til sjø. Store deler av dette fylkesvegnettet er ikke dimensjonert for dagens trafikk og kjøretøyer. Det er derfor på mange strekninger behov for ikke bare vedlikehold, men også en standardheving.

Vi har, som nevnt, et forslag her i dag, og mener problemet må angripes på en annen og grundigere måte enn vi gjør i dag. I tillegg til å øke bevilgningene må vi utrede en hensiktsmessig framdriftsplan og organisering, samtidig som lokalt selvstyre selvsagt må ivaretas. Skal man komme dette etterslepet til livs, må vi tenke nytt og bruke ressursene til veg på best mulig måte.

Jeg vil ta opp forslaget som Høyre er med på i innstillingen.

Presidenten: Representanten Øyvind Halleraker har tatt opp det forslaget han refererte til.

Jan Sahl (KrF) [12:51:01]: I dette private forslaget tar Fremskrittspartiet opp et viktig tema. Vedlikeholdsetterslepet på både riksvegene og fylkesvegene er stort, altfor stort, og det er ikke tvil om at etterslepet skaper problemer. Folk klager på dårlig vegstandard, og de som er satt til å reparere og utføre vedlikeholdet på vegene, ser at det bare blir mer, ikke mindre, å gjøre.

Det private forslaget fra fremskrittspartirepresentantene peker altså på et viktig tema. Det er bare synd at virkemidlene som foreslås, ikke er spiselige. Enten er de urealistiske og ugjennomførbare, eller så er de rett og slett i strid med grunnleggende prinsipper som Kristelig Folkeparti setter høyt.

La meg si litt om et slikt grunnleggende prinsipp aller først, nemlig lokaldemokrati. Begrunnelsen for at vi i Norge ikke har et system der sentralmakten har all makt, er at vi tror på prinsippet om at noen beslutninger bør tas

nærmest mulig «folk flest». En skulle tro at det var viktig for partiet «for folk flest», men nei, det er ikke alltid ord og handling henger i hop.

Den vet best hvor skoen trykker, som har den på, heter det. I et demokratisk samfunn må beslutningene tas så nær dem det gjelder, som mulig. Et velfungerende lokaldemokrati er svært viktig. Kristelig Folkeparti ønsker derfor å arbeide for at staten styrer gjennom rammer, slik at kommunenes handlingsfrihet øker og lokaldemokratiet styrkes.

Jeg er ikke i tvil om at folk gjerne vil ha mer penger til vegene. Problemet er bare at med den ordningen Fremstegpartiet foreslår, bindes fylkenes budsjett opp. Sentrale myndigheter vedtar at veg skal prioriteres. Det betyr at noe annet må nedprioriteres, for politikk er å prioritere: Hvis vi vil ha mer til ett område, må vi kutte på et annet område – det er realiteten.

Kristelig Folkeparti mener fylkeskommunen skal få beholde friheten til å styre egne budsjetter. Og med en regjering som stadig lover å styrke økonomien til kommunene og fylkeskommunene, får vi håpe fylkene faktisk får mer midler til vegdrift og vedlikehold. Det skal i så fall få Kristelig Folkepartis støtte, selv om det må kunne sies at Regjeringen har brukt fjorårets økning i frie midler til kommunene vel mange ganger. Det er utrolig hvor langt de strekker, disse kronene – til skoler, til eldrepleie, til sykehus, til vegvedlikehold osv.

Den tiltakspakken som foreslås i Dokument nr. 8:43, er ingen god løsning på den utfordringen som foreligger, men forslagsstillerne peker på et viktig behov. Fylkene klarer faktisk ikke å håndtere vedlikeholdet av fylkesvegene med de budsjettene de disponerer i dag. Kristelig Folkeparti ber derfor Regjeringen i forslags form om å komme tilbake med en plan om hvordan utfordringene på fylkesvegnettet skal løses.

Eli Sollied Øveraa (Sp) [12:54:34]: Ifølge tal fra Vegdirektoratet er etterslepet på vegvedlikehold rundt 43 milliarder kr. Det tilsvarer nesten 93 000 km veg. Beløpet fordeler seg slik: ca. 17 milliarder kr på det kommunale vegnettet, ca. 14 milliarder kr på riksvegnettet og ca. 12 milliarder kr på fylkesvegnettet. Det er altså betydelege summer det her er snakk om!

Regjeringa sin ambisjon er å snu denne negative trenden, som har utvikla seg over mange år. I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa forplakta seg til å følgje opp vedtaket i Nasjonal transportplan, noko som vil bety ein auke på om lag 2 milliarder kr årleg i høve til Bondevik II-regjeringa sitt framlegg til samferdsleformål.

Gjennom tilleggsproposisjonen for 2006, samt forslag i revidert statsbudsjett, er ramma til samferdsle auka med 833 mill. kr. Det viser at denne regjeringa har vilje til å satse på samferdsle.

Senterpartiet deler fullt ut dei bekymringane som forslagsstillerane frå Framstegpartiet gir uttrykk for når det gjeld standarden på fylkesvegnettet. Eg synest det er prisverdig at Framstegpartiet både er oppteke av og engasjert i mangelen på vegvedlikehold på dette viktige nettet. Men det er eit paradoks at gjennom dei budsjettforlika som Framstegpartiet har vore med på saman med Bondevik

II-regjeringa, utgjorde auken på vegvedlikehold innanfor riksvegnettet elles 1 mill. kr. Det viser at det er langt mellom liv og lære også når det gjeld vedlikehold innanfor vegnettet vårt.

Fylkesvegnettet er fylkeskommunane sitt ansvar. Derfor er det viktig for både Regjeringa og Senterpartiet at kommuneøkonomien vert vesentleg styrkt. Eg merkte meg at representanten frå Kristeleg Folkeparti nærmast harselerte over at Regjeringa greidde å auke rammene til kommunesektoren. Men eg har eit retorisk spørsmål: Korleis hadde det sett ut dersom vi ikkje hadde fått denne auken? At kommunesektoren fekk 5,7 milliarder kr meir i 2006 enn i 2005, betyr at også den fylkeskommunale økonomien vart styrkt. Og med ei romslegare ramme aukar moglegheita for at fylkeskommunane kan bruke meir pengar til vedlikehold av fylkesvegnettet.

Når det gjeld det konkrete framlegget frå Framstegpartiet om ei frivillig, statleg låneordning for å ruste opp vegnettet, meiner Senterpartiet at det er eit interessant forslag.

I innstillinga understrekar medlemene frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre at det er fylkeskommunane som har ansvaret for fylkesvegnettet, samtidig som dei erkjenner at fylka ikkje greier oppgåvene innanfor «tilgjengelige, økonomiske rammer», som det står i innstillinga. Betyr det at desse partia – Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre – meiner at rammene til kommunesektoren dei siste fire åra har vore for låge – for små? Dei same partia fremjar no forslag om at det er Regjeringa som skal leggje fram ein plan for å løyse utfordringane på fylkesvegnettet. Og då må eg spørje: Kva slags plan er det desse partia snakkar om? Er det ei stortingsmelding? Er det eit forslag om auka satsing på kommunesektoren? Er det eit forslag om øyremerkte midlar? Eg synest merkningen frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre heng dårleg saman med forslaget. På den eine sida argumenterer dei med at dette er eit fylkeskommunalt ansvar, og på den andre sida vert departementet bede om å leggje fram ein plan for korleis Regjeringa skal løyse utfordringane på fylkesvegnettet!

Skal vi løyse desse utfordringane, trengst det pengar. For Senterpartiet er det viktigaste verkemiddelet å auke rammene til kommunesektoren. Det arbeidet er Regjeringa godt i gang med, og det skal ein halde fram med.

Statsråd Liv Signe Navarsete [12:59:40]: Det er store utfordringar knytt til vedlikehold av norske vegar. Dette er bakgrunnen for at Regjeringa i sitt tillegg til regjeringa Bondeviks budsjettpropplegg for 2006 og i revidert budsjett 2006 til saman har auka løyvingane til vegvedlikehold med 201 mill. kr.

Vedlikeholdsetterslepet for fylkesvegane er noko lågare enn for riksvegnettet, som er rekna ut til å verte 14,5 milliarder kr pr. 1. januar 2007. Det er urovekkjande at vedlikeholdsetterslepet for fylkesvegnettet vil auke med det nivået som er på løyvingane i dag.

Det aukande etterslepet på fylkesvegnettet fører til ulemper for trafikantane, i form av både fleire ulukker, auka reisetid og høgare transportkostnader. Dersom vedlikeholdet ikkje vert utført til rett tid, viser erfaringane at

(Statsråd Navarsete)

skadane vert meir omfattande og kostnadskrevjande å reparere på eit seinare tidspunkt.

Bereevne og geometri på fylkesvegane er ofte langt under det som vert kravd for tungtrafikk. Dette fører til at vegdekka fort vert ujamne og med store telehiv i periodar av året. Om lag 55 pst. av fylkesvegnettet har aksellast på ti tonn.

Eg går ut frå at me alle er einige om at standarden på fylkesvegnettet er for dårleg. Spørsmålet vert difor korleis me på best mogleg vis kan oppnå ei betring av standarden. Regjeringa har valt å gjere dette gjennom det styringssystemet som eksisterer i dag, ved, som eit første skritt, å auke overføringane til kommunane med fleire milliardar kroner på statsbudsjettet for 2006. Gjennom kommune-proposisjonen for 2007 har Regjeringa varsla at opptrappinga skal halde fram.

Eg gjer merksam på at det er fylkeskommunane som i dag har ansvaret for kostnadene til investeringar, vedlikehald og drift av fylkesvegnettet. Fylkeskommunane kan fritt prioritere dei frie inntektene til forskjellige område utan at nokon av midlane er øyremerkte til t.d. samferdsel og vedlikehald av fylkesvegnettet. Fylkeskommunane har ikkje hatt moglegheit til å setje av tilstrekkeleg med midlar til fylkesvegnettet på grunn av for tronge budsjettammer og sjølv sagt trong for midlar til andre viktige område, som t.d. skule. Sjølv om me ikkje har nokon garanti for at det vert nytta meir midlar til fylkesvegnettet, er ein auke i overføringane til kommunane det viktigaste bidraget for å få dette til. Eg er glad for at ein samla opposisjon no synest å slutte seg til Regjeringas politikk for å auke løyvingane til kommunar og fylke.

Forslaget i Dokument nr. 8:43 som vert handsama her i dag, legg opp til ei øymerking av midlar. Forslaget om å ta igjen etterslepet til vedlikehald på fylkesvegane utgjør statlege tilskot og ei låneordning til fylkeskommunane. Forslaget seier at kostnadene skal delast med ein tredjedel statleg tilskot, ein tredjedel statleg lån med kompensasjon til renter over fem år og ein tredjedel eigenfinansiering frå fylkeskommunane. Når forslaget skal ha ei ramme på 10 milliardar kr, vil det verte sær store verdiar som vert øyremerkte både gjennom statlege tilskot og gjennom eigenfinansiering frå fylkeskommunane. Sistnemnde eigenfinansiering må unngåeleg finansierast gjennom dei frie inntektene.

Slik eg ser det, skal me halde fram med den praksisen at det er fylkeskommunane som har ansvaret for desse prioriteringane. Eg synest difor det er ryddig av fleirtalet i komiteen å avvise ei slik tiltakspakke, bygd opp på den måten som Framstegspartiet har fremja forslag om.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Borghild Tenden (V) [13:03:24]: Jeg ser i avisen «Vegen og vi» at samferdselsministeren nå har satt i gang et arbeid med å få laget mer realistiske prognoser for trafikkveksten på norske veier. Det er veldig bra. Vi ser at det er veldig store forskjeller mellom fylker når det gjelder prognoser og reelle økninger. De som kommer aller dår-

ligst ut her, er Østfold, Akershus og Vestfold. Mitt spørsmål er: Vil statsråden love spesielle tiltak til fylker der spriket er størst mellom prognoser og reelle økninger? Er det det som er intensjonen med det arbeidet som nå er satt i gang?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:04:07]: Arbeidet med å få reelle prognosar er sjølv sagt knytt til arbeidet med Nasjonal transportplan, der ein skal ha oppdaterte tal, slik at ein ikkje byggjer framtidens samferdselspolitikk på forelda talmateriale. Det er det einaste svaret eg kan gje på det. Om det vil føre til omprioritering av midlar, kan eg ikkje svare på i dag. Eg har heller ikkje svar på korleis prognosane vil sjå ut når me har fått dei ferdige.

Bård Hoksrud (FrP) [13:04:53]: Jeg lurer på om statsråden kjenner til pakken som den forrige regjeringen innførte når det gjelder vedlikehold av skolebygg. Kommunene stod i kø på grunn av de store behovene de hadde, til tross for at dette bare var et lån over fem år, og uten at man fikk pengene av staten. Man fikk bare rente- og avdragsfritt lån i fem år. Dette viser jo at kommunene står i kø for å komme inn på den typen ordninger.

Statsråden var også inne på at Regjeringen ønsker å sikre kommunale veier med de pengene man bevilger til kommunal sektor. Man skal sikre eldreomsorg. Man skal sikre 10 000 nye hender i omsorgsyrkene, man skal sikre veier – det er ikke måte på hva man skal sikre med de bevilgningene Regjeringen har kommet med så langt.

Men kjenner statsråden også til at fylkene Buskerud, Telemark og Vestfold nå låner penger for å gjøre noe med de dårlige fylkesveiene? Hva vil statsråden gjøre for å følge opp det?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:06:05]: Statsråden er kjend med låneordninga for skulebygg. Etter det eg forstår, fungerer det rimeleg greitt. Eg har ikkje detaljkunnskap om dette. Eg sat ikkje i Stortinget i førre periode, og heller ikkje i regjering. Men eg er kjend med det, det er eg.

Det viktigaste midlet for å oppnå ei betre satsing på fylkesvegane er uomtvisteleg at kommunar og fylkeskommunar får tilført meir midlar over ramma, slik at ein får reell prioritering.

Eg har sjølv sete ti år som regionalpolitikar. Eg har òg diverse år bak meg som lokalpolitikar og har sett på at den kommunale økonomien har skranta, for å seie det slik, i ein del år. Det fører sjølv sagt til at dei lovpålagde tenestene som ein må utføre, som vidaregåande skule for fylkeskommunens del, vert prioriterte, og då går det ofte ut over fylkesvegane.

Eg kjenner til vedtaket som er gjort i BTV-samarbeidet, om å låne 100 mill. kr. Det er nettopp den fridomen, sjølv sagt, som fylkeskommunane har. Dette er fylkas ansvarsområde. Eg er kjend med fylkeskommunanes og KS sitt ynske om at ein større del av vegnettet skal overdragast til nye regionar, og det er eit sterkt press i høve til det. Eg ventar sjølv sagt at ein no viser at ein prioriterer vegnettet òg i dag, for å vise at ein kan evne det i framtida.

Arne Sortevik (FrP) [13:07:46]: En av tre varianter i Fremskrittspartiets løysning er en ren blåkopi av den ordningen som gjelder for skolebygg. Når det gjelder skolebyggordningen, som har fått 12 milliarder kr, kunne man bruke samme argument som statsråden nå bruker, at dette må kommuner og fylkeskommuner klare selv. Stortinget har hatt en helt annen oppfatning. Stortinget har vært enstemmig når det gjelder låneordningen for skolebygg. Der har man enstemmig gått inn og hjulpet kommuner og fylkeskommuner. Hvorfor kan man ikke gjøre det samme når det gjelder veivedlikeholdet i fylkeskommunene, som har samme trange økonomi, og som har et omfattende etterslep? Flere har nevnt tallet, som er mellom 11 og 12 milliarder kr? Hvorfor kan vi ikke tilby iallfall den samme løysningen i forbindelse med veivedlikehold i fylkeskommunene som den vi faktisk har når det gjelder vedlikehold av skolebygg, også i fylkeskommunene?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:08:49]: At me har utvikla ei ordning for skulebygg, betyr ikkje at me skal bruke blåkopi og leggje den ordninga over på samferdsel. Eg registrerer i dag at Framstegspartiet er det einaste partiet som heilt utafør alle budsjettprosessar vil gjere ei slik ordning gjeldande.

I Regjeringa går det føre seg ein budsjettprosess for neste år der me diskuterer både kommuneøkonomi og andre løysingar for å styrkje både fylkesvegar og andre vegnett i landet som treng det. Så me får kome tilbake til det når budsjettet vert lagt fram.

Eg står fast på at det viktigaste ein kan gjere for å sikre både kommunale vegar, som kanskje er dei aller dårlegaste, og fylkesvegar, er å sikre ein god kommuneøkonomi. Me starta på det i fjor. 5,7 milliardar kr la Regjeringa inn. Det er klart at det er mange oppgåver som skal løysast, men det viser seg òg at midlane no i større grad vert brukte på fylkesvegane, heldigvis.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

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

Steinar Gullvåg (A) [13:10:17]: Fylkeskommunene har selvfølgelig et tungt ansvar for vedlikehold av fylkesveiene. Jeg registrerer at flere fylkeskommuner, inkludert min egen, Vestfold, nå låner penger til asfaltering i et forsøk på å råde bot på tidligere års forsømmelser. Det tror jeg vil vise seg å være en god investering.

Mange fylkesveier er nå i en så dårlig forfatning at det ikke lenger er snakk om en ekstraordinær vedlikeholdsinnsetning, men snarere om en ren rehabilitering. Årsaken til den situasjonen vi har fått på fylkesveinettet, er års underfinansiering av fylkeskommunene. Det er først i år, med det krafttaket Regjeringen har tatt for å bedre kommuneøkonomien, at fylkeskommunene ser noen mulighet til å kunne styrke veivedlikeholdet, bl.a. i form av låneopptak. Fortsatt bedring av kommuneøkonomien vil komme til å gi rom for økt vedlikeholdsinnsetning, men det krever selvfølgelig at fylkeskommunene prioriterer fylkesveiene framfor andre gode formål.

Vi har som kjent kommunalt selvstyre her i landet, og vi har et kommune- og fylkestingsvalg om noe over et år. Må jeg få minne om at også staten har betydelige drifts- og vedlikeholdsoppgaver på riksveinettet. Vedlikeholds- etterslepet øker med 800 mill. kr årlig. Selv om Regjeringen nå i forslaget til revidert nasjonalbudsjett gjør en innsats for å øke vedlikeholdsbevilgningene, er det fortsatt mye igjen. Dette kan ikke fortsette i lengden.

Mang en lokalpolitiker og stortingspolitiker har satt merke etter seg i form av en ny vei, en tunnel eller ei bru. Hittil er det ingen som har fått bauta for godt veivedlikehold. Det er synd.

Jan Sahl (KrF) [13:13:07]: Det var innlegget til representanten Eli Sollied Øveraas som fikk meg til å forlenge debatten en kort stund. Hun presterte å si at jeg harselerte med Regjeringens satsing på kommuneøkonomien. Til det vil jeg si: Tvert imot! Jeg fatter ikke hvordan det kunne oppleves slik. Jeg har stor respekt for den økningen som denne regjeringen har gjort når det gjelder kommuneøkonomien. Men det er selvfølgelig slik at selv ikke økningen som denne regjeringen kom med, kan brukes til å løse alle problemer i kommunene. Det var det jeg påpekte. Selv med denne bevilgningen makter en ikke å løse de problemene vi har på fylkesveinettet. Da må det være betimelig å henvende seg til den sittende regjeringen, som jo er en flertallsregjering, og som brukte hele valgkampen til å fortelle om hvem som skulle være ansvarlig når flertallsregjeringen var på plass. Nå er denne flertallsregjeringen på plass, og det lille vi ber om, er å få en oversikt over de utfordringene vi totalt sett har på fylkesveinettet. Så skal vi være med og bidra, og vi skal være med og applaudere for en fortsatt økning på kommuneøkonomisiden, som også kommer fylkeskommunene til gode.

Til slutt vil jeg bare opplyse om at når det gjelder den forrige regjeringen, prioriterte man opp drifts- og vedlikeholdet med de midlene som var til rådighet. Nominelt sett økte vi med godt og vel 18 pst. Reelt sett var det 4,3 pst. økning til drift og vedlikehold av veinettet totalt sett i landet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 2626)

S a k n r . 4

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Petter Løvik og Øyvind Halleraker om å vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund–Oppland grense som offentlig privat samarbeid (OPS)-prosjekt utan bompengar (Innst. S. nr. 185 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:53 (2005-2006))

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 medlemmer av Regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det gis anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen 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.

Jan Sahl (KrF) [13:16:27] (ordfører for saken): Representantene Løvik og Halleraker har fremmet forslag om å be Regjeringen vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund–Oppland grense som OPS-prosjekt uten bompenger. Som saksordfører vil jeg først redegjøre kort for forslaget innhold og behandling i komiteen.

Bakgrunnen for forslaget er først og fremst behovet for store utbedringer på strekningen E136 mellom Ålesund og Oppland grense. Strekingen er på ca. 230 km, og store deler av eksporten fra Møre og Romsdal går på E136. Næringstransporten fra inn- og utland er økende, og trafikksikkerhetsproblemene med fare for tap av liv og helse øker. Forslagsstillerne ønsker med dette forslaget å framskynde et prosjekt som likevel skal utbygges. De mener denne strekingen egner seg som OPS-prosjekt fordi det er vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster å hente på en rask gjennomføring. Forslagsstillerne mener OPS-modellen bør benyttes, og viser til positive erfaringer med store innsparinger, direkte økonomisk gevinst til samfunnet i tillegg til at prosjektet kan tas i bruk tidligere enn ellers.

Komiteens flertall, altså medlemmene fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, avviser forslaget. Flertallet viser til at det nå gjennomføres tre prøveprosjekter etter en OPS-modell, og at en evaluering av erfaringene med OPS-prosjektene skal foretas. Flertallet uttrykker skepsis til bruk av OPS som finansieringsmetode, samtidig som de viser til budsjettbehandlingen, der det samme flertallet ber Regjeringen utrede prosjektfinansiering og det «så raskt at et slikt system kan inngå i finansieringen av prosjekter for budsjettet for 2007».

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at viktige faktorer på strekingen, som at næringstransporten fra inn- og utland er økende, at trafikksikkerhetsproblemene med fare for tap av liv og helse øker, og at trafikkostnadene er økende, taler for at strekingen bør prioriteres når nye OPS-prosjekter skal igangsettes. Medlemmene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere organisering av utbygging og drift av hele eller deler av strekingen E136 Ålesund–Oppland grense som OPS-prosjekt uten bompenger.»

Jeg tar herved opp forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker videre på at eventuelle nye vedtak om bruk av OPS-modellen vil være aktuelle for prosjekter hvor det er vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster ved

en raskest mulig gjennomføring, og hvor prosjektenes størrelse og kompleksitet er framtreddende. OPS-modellen vil også være naturlig der krav til standard på framtidig drift og vedlikehold er uomtvistelig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at bruk av OPS-modellen må utvides betydelig, og fremmer forslag de selv vil gjøre rede for.

Kristelig Folkeparti er tilfreds med at statsråden vil gjennomføre den varslede evalueringen av OPS-finansieringen. Samferdselsdepartementet er i ferd med å forberede evaluering av de tre første prosjektene. Denne evalueringen vil avgjøre om Regjeringen vil foreslå nye OPS-prosjekter. Statsråden har også forsikret om at prosjektfinansiering er lansert som noe nytt og ikke til erstatning for OPS-finansiering. Når man leser innstillingen, kan det se ut som om Regjeringens representanter i salen er betydelig mer kritisk til OPS-modellen enn deres egen statsråd er. Jeg håper dette kan avklares i løpet av debatten.

Kristelig Folkepartiet er positiv til den varslede prosjektfinansieringsmodellen, og vi ser fram til å få mer informasjon om hvordan dette skal realiseres. Vi er innstilt på å støtte igangsetting av flere OPS-prosjekter der det har en faglig og politisk god begrunnelse og er ønsket lokalt.

Jeg tror en samlet komite vil slutte seg til flertallets målsetting om å finne finansieringsmåter for samferdselsprosjekt som sikrer lavest mulig finansieringskostnader.

Til slutt: Jeg har i forbindelse med mitt saksordførerskap vært på befaring på hele den aktuelle strekingen fra Oppland grense til Ålesund. Her er det store behov for oppgradering. Noen prosjekt er i gang, og flere står på vent, bl.a. Tresfjordbrua og innfartsveien til Ålesund. Min anbefaling til statsråden er at hun tar ut innfartsveien til Ålesund – et prosjekt som etter nye beregninger vil være i størrelsesordenen 600–700 mill. kr, hvis man skal ta de tunnelene som nå kan være påkrevet der, og gjennomfører dette etter OPS-modellen.

Presidenten: Representanten Jan Sahl har tatt opp det forslaget han refererte.

Svein Gjelseth (A) [13:21:49]: Arbeidarpartiet har med ei viss undring følgd denne saka. Det vi behandlar i dag, er altså eit privat forslag frå to representantar frå Høgre. Forslaget gjekk i utgangspunktet ut på å bygge ut og drifte strekinga Ålesund–Oppland grense på E136 som eit OPS-prosjekt utan bompengefinansiering. Vi trudde representantane meinte heile strekinga. Men i innstillinga modererer dei seg betrakteleg. Då er det berre snakk om delar av strekinga. Det er freistande å ty til uttrykket: Opp som ein bjørn og ned som ein skinnfell.

For oss som har følgd media i Møre og Romsdal i denne saka, er det i alle fall ikkje det inntrykket som har festa seg, at Høgre vil OPS-finansiere berre delar av strekinga. Det vert også noko merkeleg når representantane frå Høgre akkurat no kjem med forslaget om ytterlegare bruk av OPS-finansiering – dette fordi Bondevik II-regjeringa, med nettopp Høgre i spissen, tok til orde for ei evaluering av dei tre prøveprosjekta med OPS. I den førre regjeringa

sitt forslag til Nasjonal transportplan, som eg reknar med at Høgre enno meiner er eit godt forslag, tok Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre til orde for «en samlet vurdering av erfaringene når alle anskaffelsesprosessene er gjennomført.» Då vert det opp til forslagsstillarane å forklare Stortinget kvifor dei no foreslår OPS-finansiering på endå eit prosjekt før evalueringa er gjennomført. Det kan faktisk verke som om OPS-finansiering er eit ideologisk spørsmål for Høgre meir enn eit svar på ønska om meir pengar til vegutbygging.

Høgre, og sikkert Framstegspartiet, vil nok i denne debatten knivast om kven som er bilistane sin beste ven når det kjem til vegbygging. Då skal dei som er opptekne av nettopp vegbygging, merke seg at Høgre og Framstegspartiet hadde ansvaret for samferdselsbudsjetta i 2002, 2003 og 2005. Dersom desse partia er så rørende einige om at standarden på norske vegar er dårleg, er det ganske merkeleg at Høgre ikkje gjorde meir i regjering i løpet av fire år, og det er like merkeleg at Framstegspartiet, med innflytelse på tre av fire statsbudsjett i den førre perioden, ikkje fekk utført meir på vegsida. Eg trur Kristeleg Folkeparti og Venstre vil stadfeste at det ikkje var dei som heldt igjen når pengane skulle fordelast.

Arbeidarpartiet sitt alternativ til OPS-finansiering er prosjektfinansiering. Det står klart og tydeleg i Soria-Moria-erklæringa at Regjeringa skal greie ut ei slik ordning. Målet med ein slik finansieringsmåte er å få til ei rasjonell og samanhengande utbygging av viktige samferdselsprosjekt. Denne målsetjinga er den same for prosjektfinansiering som for OPS. Men i motsetning til OPS vil vårt alternativ kome ut med langt lågare finansieringskostnader. Ein av grunnane til dette er at staten kan ha heilt andre krav til avkastning på kapital enn private investorar. Eit av hovudmåla med prosjektfinansiering er å sikre lågast moglege finansieringskostnader, slik at midlane vert brukte til bygging av infrastruktur i staden for til dekning av rentekostnader.

I Nasjonal transportplan ligg det inne prosjekt på E136 for 660 mill. kr. utan innkrevjing av bompengar. Dei andre utbyggingsprosjekta på E136 vil det vere naturleg å kome tilbake til ved neste rullering av NTP.

Denne regjeringa har auka samferdselsbudsjettet som Bondevik II-regjeringa la fram, med over 800 mill. kr. Arbeidarpartiet har framleis som målsetjing at Nasjonal transportplan skal gjennomførast. Det målet har vi tenkt å nå.

Arne Sortevik (FrP) [13:26:22]: Kort til foregående taler: Jeg må få lov til å minne om at i ett av de fire årene i forrige periode hadde Arbeiderpartiet avtale med en mindretallsregjering og skrøt fælt over det de fikk til i 2004, også på samferdsel. Det var vel omtrent det samme nivået som Fremskrittspartiet klarte i de enkelte års avtaler. Det har jo Arbeiderpartiet sterk lyst til å glemme – det utbyttet de selv klarte i egne forhandlinger med mindretallsregjering.

Jeg skal være kort, for tiden løper på en fredag. Forslaget fra Høyres representanter om et OPS-prosjekt i Ålesund er et godt forslag, mener Fremskrittspartiet. Derfor

er vi også med på forslaget, og teksten er «hele eller deler av strekningen». Det viser en viss åpenhet, men signalet og retningen er jo ganske tydelig – vi ønsker å bruke OPS-modellen. Det gjør Fremskrittspartiet også i tråd med egne forslag i forbindelse med hovedbudsjettet for 2006 – også tiltrådt etter hvert av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre – om å få flere OPS-prosjekter.

Argumentasjonen i svarbrevet fra statsråden er litt underlig. Ett av argumentene er at dette skulle være et for lite prosjekt. Jeg synes det blir et ganske søkt argument mot eventuelt å bruke en OPS-løsning. Jeg legger også merke til, som andre har vært inne på, at det synes å være et tydelig sprik når det gjelder åpenhet og villighet til evaluering av de tre pågående OPS-prosjektene, mellom samferdselsministerens uttalelser på den ene side og det som kommer til uttrykk fra andre som representerer regjeringspartiene, spesielt i denne sal. Representanten Torstein Rudihagen har jo for lengst reklamert for at denne regjeringen vil stoppe OPS-prosjektene. Hovedargumentet der er at dette finansieres med dyre private låneopptak. De som har greie på det innen finansnæringen, avviser slike påstander. Det er rett og slett ikke riktig. Det er – om noen – en marginal forskjell i lånekostnader på OPS-prosjekter og direkte statlig finansiering. Så det er et dårlig argument. Men jeg håper at det er statsråden som vinner frem, og at vi får en åpen og romslig evaluering av de tre OPS-prosjektene som er sluppet frem. Ett er avsluttet. Signalet fra alle tre er at det er en modell som virker svært godt, og vi ønsker det utvidet og brukt på langt flere prosjekter.

Så tar jeg opp Fremskrittspartiets eget forslag. Vi vil også benytte anledningen i denne saken til å peke på at nettopp ved å bruke et grep som OPS-løsning, uansett hva man kaller barnet – OPS eller selskap eller utplassering fra det regulære statlige budsjett – så har man faktisk en metode for å få økt veisatsingen og ikke minst for å få behandlet investering i vei som investering og ikke som utgift. Vi ønsker den metoden og den muligheten ytterligere utredet og undersøkt, og det fremmer vi derfor forslag om.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Petter Løvik (H) [13:30:13]: Først til representanten fra Arbeidarpartiet, som var oppteken av kva den førre regjeringa gjorde og ikkje gjorde. Den diskusjonen kan vi ta i andre fora. Men lat meg seie at den førre regjeringa gjorde iallfall det ho hadde lovt både på vegsektoren og på kollektivsektoren, og så får vi sjå om den sitjande regjeringa gjer det same. Så får vi heller ta detaljane etter kvart.

Når det gjeld E136, er dette ei strekning som har fleire delstrekningar som kvar for seg er svært viktige. Vi har Romsdalen frå Åndalsnes og fram til Oppland grense, som er ein svært viktig del av eksportvegen både for delar av Romsdalen og for det meste av Sunnmøre, ein vegstandard som dei som kjenner han, veit er langt frå god nok for dei krava som blir stilte, og den trafikkmengda som er her.

Det andre er Tresfjordbrua, eit brusamband som vil korte inn strekninga med 14 km, og det blir atskillege millionar kilometer innsparde over eit år, i tillegg til at vegen rundt Tresfjorden som i dag blir nytta, er ein trafikkfarleg veg med mange avkøyrslar, ein veg som det uansett må gjerast noko med.

Det tredje er innfartsvegen til Ålesund, Lerstadvegen, som også skrik etter å få ei fornying, få ei forbetring, få ei fullføring.

Desse tre prosjekta til saman eignar seg, slik Høgre ser det, svært godt til ei OPS-finansiering, og eg synest det er trist at vi ikkje får ei løysing i den retninga i dag i Stortinget.

I eit brev av 12. mai, som representanten Sortevik alleie har kommentert litt, seier statsråden ein del ting som eg har lyst til å kome inn på. Det meste av det brevet er ei opplisting av dei tiltaka som den førre regjeringa sette i sving, for det er rett at det skjer mykje, vi fekk forsert sterkt denne strekninga. Det som skjer i Møre og Romsdal på området mellom Sogge bru og Horgheimseidet, er svært gledeleg. Her er også andre delar, bl.a. den farlege Tøssesvingen ved Sjøholt, som allereie er utbetra. Så vi har prøvt å ta delar av dette, og vi la inn 660 mill. kr til denne strekninga. Det er nøyaktig det same som stortingsfleirtalet støtta oss i og gjekk med på.

Det som er den andre innvendinga, er at det er antyda at det er eit for lite prosjekt, som representanten Sortevik var inne på, men også at det er ei svært lang strekning med mange forskjellige parsellar, og det kan det kanskje vere noko i. Eg trur ikkje det er bevisst av statsråden å villeie Stortinget, men i brevet seier ho at det er 230 km frå Ålesund til Oppland grense. Det har det aldri vore, nesten same kva veg du køyrer. Statsråden bommar med bortimot 50 pst. på den lengda. Det er i dag ein avstand på 163 km. Så dei 40-50 pst. på toppen her får ein vel iallfall slå av for kjentfolk, som ein del av oss bruker å seie det.

Det var stilt spørsmål om dette skal vere ei OPS-finansiering av heile prosjektet eller delar av det. Utgangspunktet var utan tvil heile, eit prosjekt på sannsynlegvis 1,2–1,3–1,4 milliardar kr. Det vi har gjort for å imøtekomme dei innvendingane som statsråden trass alt har hatt, var at vi undervegs modererte forslaget til «hele eller deler», fordi det er svært viktig å få gjort endå meir samanhengande på desse strekningane enn det som hittil er gjort, sjølv om mykje er gjort.

Så er det motstanden mot OPS-finansiering. Ja, det kan lagast mange teoretiske innvendingar mot førestillinga om den modellen, men vi har sett m.a. at Orkdalsvegen, som fleire av oss har følgd nøye både i den fasen den blei bygd, og no etterpå, har fungert aldeles glitrande – billigare, betre, raskare. Vi synest at også andre delar av landet bør kunne få del i ein så god ikkje finansieringsmodell, eg vil ikkje kalle han det, men organiseringsmodell for vegbygging i Noreg.

Statsråden og ikkje minst hennar folk i Stortinget har gått svært høgt på banen når det gjeld prosjektfinansiering. Det skal vere eit alternativ til OPS-finansiering. Men eg har aldri fått tak i om det er slik at dette skal tilføre

ekstra midlar, eller om det berre er ein ny måte å prøve å sjå heile prosjektet i samanheng på. I tilfelle det er det siste, er det det same som den førre regjeringa la opp til, ved at vi når vi først set i gang – det vere seg som samband eller anna – seier at no køyrer vi til vi er ferdige. Så det spørsmålet eg har lyst til å utfordre statsråden på akkurat på det området, er: Betyr dette forskottering eller tilførsel av andre midlar? Eller er det rett og slett berre eit ganske tomt uttrykk?

Bjørn Jacobsen (SV) [13:35:38]: Eg vil rose forslagsstillarane for iallfall å ha sjølvinnstikt når dei i merknadene sine skriv:

«Disse medlemmer er oppmerksom på at OPS-modellen er omstridt.»

Eg trudde at etter eit valkampmøte vi hadde i fjor i Molde med representantar frå Kommunalkreditt til stades, var OPS lagt dautt og for lengst gravlagt som idé til å kunne bidra noko særleg til vegutbygging i Møre og Romsdal. Dette går sjølvstakt på hovudinnhaldet i konklusjonen frå Kommunalkreditt: 1 ½ gang mindre veg byggjer ein når ein finansierer ved OPS i staden for å bruke eigne midlar som vi faktisk har.

Så til den aktuelle vegstrekninga. Romsdalen er vi godt i gang med, det veit vi. Vi har Tresfjordbrua, vi har innkjørselen til Ålesund, som ligg der uløyst førebels.

Vi veit at bompengar har vore sentralt i begge desse prosjekta. Eg har sjølv vore mot bompengar inn til Ålesund dersom ein ikkje klarer å finne lokal legitimitet, altså anerkjenning, for å ta i bruk bompengar. Kva har vore gjort frå Høgre si side, og ikkje minst frå Framstegspartiet si side? Det er eigentleg dei som stoppar begge desse prosjekta, fordi dei prinsipielt er mot bompengar og ikkje er villige til å gå i dialog med lokale krefter for å finne ut korleis ein kan legitimere bruk av bompengar. Der ligg ein del av løysinga: å kome i dialog med lokalfolk. Vi veit at inn til Ålesund vil det også vere trafikkgrunnlag nok til å kunne finne ei sånn løysing, sånn at den innfartsvegen eventuelt kan bli bygd fortare.

Så eksportveg: Sjølvstakt er det eksportveg, men vi veit også at når det gjeld Møre og Romsdal, er det to eksportvegar som vil bli framtidens eksportvegar, og som det er satsa for lite på. Først jernbane, som eg ikkje skal bruke mykje tid på. Det neste er jo sjølvstakt på kjøll, vi skal ha mange, mange fleire av trailerane våre over på kjøll. Dei gassdrivne hurtiggåande eksportbåtane skal sjølvstakt byggjast også på verft i Møre og Romsdal, sidan vi først er innom ein helse heim-debatt her. Der ligg moglegheitene. At vi politikarar ikkje har skjont det, er jo eigentleg underleg, når Møre og Romsdals største lastebileigar seier: Eg er ikkje lastebileigar lenger, eg er transportør av containerar, korleis eg får desse containerane til kontinentet, legg eg meg ikkje så mykje opp i, men vi må få på plass det som har med hurtiggåande båtar å gjere, så får vi trailerane bort frå vegane. Waagan seier rett ut: Eg køyrer til Oslo, men ikkje ein meter lenger. Då veit vi kva slags konkurranseforhold trailerane og transportselskapa våre driv under. Båt er også den viktigaste transportvegen utanom Møre og Romsdal for framtida.

Så er det no eingong slik at vi kan tenkje i nye banar. Det er tilfeldigvis fylkesting i Møre og Romsdal over helga. Eg går ut frå at forslagsstillarane er i dialog med sine fylkestingsgrupper om ein der er villig til kanskje å sjå på omprioriteringar på NTP. Vi kan jo ikkje tenkje oss at vi skal la fylkestinget i Møre og Romsdal sitje på sida av denne prosessen. Dei bør jo absolutt vere med og ha ei hand på dette rattet. Så det bør vere ein sentral del av denne debatten, og den bør også vere i fylkestingssamlinga. Det må legitimerast der, uansett kva vi skal kunne få til.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:39:31]: På strekninga E136 mellom Dombås og Ålesund er det foreslått ei statleg investeringsramme på 660 mill. kr for perioden 2006–2015. I handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 er det prioritert å fullføre utbygginga av E136 på strekninga Horgheimsundet–Sogge bru. Prosjektet vert etter planen opna for trafikk ved årsskiftet 2006/2007. I tillegg er det lagt opp til å starte utbygginga av strekninga Monge–Marstein i 2009.

I siste del av tiårsperioden vart det også vurdert som aktuelt å vidareføre bygging av ny innfartsveg til Ålesund frå Spjelkavik på strekninga Breivika–Lerstad. Dette prosjektet vil ikkje kunne sluttførast innan tiårsperioden med statlege midlar dersom strekninga Flatmark–Monge–Marstein skal byggjast ut i samanheng, slik fylkestinget i Møre og Romsdal har teke til orde for. Kostnadene for prosjektet Breivika–Lerstad er usikre, og planarbeidet for det nye alternativet har kome for kort. Prioritering av ny innfartsåre til Ålesund må derfor verte eit tema ved revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019.

I eit OPS-prosjekt får eit OPS-selskap ei heilskapleg oppgåve med å prosjektere, byggje og finansiere eit vegprosjekt, for deretter å ha eit langsiktig ansvar inklusiv drift og vedlikehald for strekninga. I dei tidlegare OPS-prosjekta er denne driftsperioden sett til 25 år.

Eit eventuelt OPS-prosjekt bør vere av ein viss storleik. Vegdirektoratet meiner at investeringa bør vere på minimum 750 mill. kr. Innafor ei slik ramme bør ein også syte for at den strekninga av eksisterande veg som skal inngå i OPS-prosjektet, vert rusta opp med tanke på at den skal halde i minst 25 år, dette fordi det ikkje er gunstig å kome tilbake med nye investeringsprosjekt på ei strekning som eit OPS-selskap har ansvar for under ein OPS-kontrakt.

Eg er lei meg dersom eg har kome i skade for å forlenge strekninga E136 Ålesund–Oppland grense i brevet mitt til komiteen. Men dei investeringsprosjekta som så langt er foreslått og prioriterte, ligg i alle høve på ulike delar av denne strekninga.

For å etablere eit OPS-prosjekt må ein eventuelt definere eit konkret utbetningsprosjekt for ei avgrensa strekning av E136. Dette vil endre dei prioriteringane som ligg føre, og må derfor verte ein del av prioriteringsprosessen for neste Nasjonal transportplan.

Eg vil elles vise til innstillinga til stortingsproposisjonen om OPS-prøveprosjektet E18 mellom Grimstad og Kristiansand, der regjeringspartia m.a. uttalte at dei er skeptiske til bruken av OPS som finansieringsmetode. Eg

viser også til at Bondevik-regjeringa slo fast at det skulle gjennomførast ei evaluering før ein skulle vurdere ytterlegare bruk av OPS-modellen. Eg registrerer at det er enkelt som har endra synspunkt på det i dag.

Eg legg vekt på at me no gjennomfører tre prøveprosjekt etter ein OPS-modell. Kontrakten for det tredje og siste av desse skal verte inngått no i juni. Etter dette vil det verte gjennomført ei evaluering av ordninga, der fordelar og ulemper skal verte vurderte opp mot kvarandre. Eg meiner at dei tre prøveprosjekta vil kunne gje eit godt grunnlag for å trekkje konklusjonar om vidareføring av OPS-modellen, og vil avvente resultatet av evalueringa før eg eventuelt tilrår nye prosjekt etter OPS-modellen.

Men det er altså ikkje slik, som ein kan få inntrykk av, at ein innafor OPS-modellen nesten får eit gratis prosjekt. Me har i dag bindingar på framtidig handlingsplan på 600 mill. kr som følgje av dei OPS-prosjekta som no skal fullførast. Så ein må ha med seg i det heilskaplege biletet at dette sjølv sagt skaper bindingar. Ein annan ting som kan vere verdt å nemne, er at i eit OPS-prosjekt er det private selskap som skal byggje og vedlikehalde. Ein må jo forvente at dei private selskapa også skal berekne seg ei fortjeneste, og det er vel tvilsamt om dei får betre låneordningar enn staten sjølv kan få i marknaden. Så det er fleire grunnar til at regjeringspartia er skeptiske til OPS-modellen, men som ansvarleg statsråd er det viktig for meg at me får gjennomført evalueringa som Stortinget har sagt me skal gjere, og på det grunnlaget tek me stilling til framtida for OPS-modellen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [13:44:29]: Jeg er glad for at statsråden nå gjentok det hun har sagt i brevet, at det skal være en åpen evaluering av de tre forsøksprosjektene. Da er det altså ikke slik at denne regjeringen, som det er gitt uttrykk for fra enkelte hold, spesielt i Arbeiderpartiets gruppe i denne sal, stopper OPS-prosjektene før man faktisk har gjennomført evaluering. Det var godt å høre.

Så har jeg et konkret spørsmål: Ser statsråden at ved å organisere veibygging utenfor de ordinære statsbudsjettene rammer, altså i selskaper, enten det heter OPS, med privat innslag, eller i rene statlige selskap som bare driver med veibygging, kan man faktisk få til et skille i behandling av investeringsprosjekter og løpende utgifter etter kontantprinsippet i statsbudsjettet? Det å få til et slikt skille er jo et mål denne regjeringen har satt seg. Ser statsråden at dette faktisk er en av flere måter å gjøre det på?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:45:36]: Ja, dette er sjølv sagt ein av fleire måtar å skilje drift og investering på. Det kan ein jo òg gjere utan å gå til det skrittet å danne selskap. Regjeringa drøftar eit eventuelt skilje mellom drift og investering, og den debatten får me kome tilbake til på eit seinare tidspunkt. Men å vurdere det er sjølv sagt ei moglegheit.

Ein kan sjølv sagt òg ha statlege eller private selskap utan å gjere eit slikt skifte i budsjetteringsmetodikk. Det er jo nettopp det den førre regjeringa har gjort. Ein har

hatt OPS-selskap. Ein har ikkje gjort noko skilje på statsbudsjettet mellom drift og investering og dermed vurdert investeringsmidlar på ein meir langsiktig måte enn driftsmidlar til jamleg forbruk.

Øyvind Halleraker (H) [13:46:43]: Jeg er glad for statsrådens holdning i denne saken, og at hun også er ryddig i sin fremstilling fra talerstolen. Det kan dessverre ikke sies om alle representanter for flertallspartiene her i dag. Maken til usaklighet som det man hørte i enkelte innlegg, skal man lete lenge etter. Det er det ikke ofte vi hører fra denne talerstol.

Jeg har lyst til å trekke fram et forhold som ikke har vært nevnt, og det er dette med prosjektfinansiering i forhold til bevilgning år for år. I bompengeprojekter som ikke er OPS-projekter, er det i realiteten det samme som skjer, for der forskutterer bompengeselskapene staten år for år til prosjektet er betalt. Så der er det ikke mye å hente.

Jeg har et konkret spørsmål til statsråden: OPS-direktivet vil også komme til å gjelde for Norge. Er departementet aktivt i forhold til arbeidet med dette direktivet som nå pågår i kommisjonen?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:47:49]: For det fyrste: Når det gjeld prosjektfinansiering, er det òg noko som Regjeringa drøftar, og vi vil kome tilbake til ei vurdering av det i neste års budsjett.

Når det gjeld OPS-direktivet, er det eit arbeid som er på gang. Og til liks med andre EU-relaterte saker ynskjer Regjeringa å ha ei offensiv haldning til det. Seinast i går kveld var statssekretæren min i Luxembourg for å møte samferdselsministrane frå dei nordiske landa. Statsråden skulle ha vore der, men på grunn av saker i salen i dag er eg sjølv sagt her! Der drøfta ein aktuelle saker og direktiv som er på gang. Me har eit veldig godt forhold til dei nordiske ministrane og til systemet elles, og vil òg følgje opp denne saka på ein offensiv måte.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 2626)

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

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

Stortingets vedtak av 15. mars 2005 om å avvikle eine retten til Posten Norge AS (Posten) frå 1. januar 2007 jf. Innst. S. nr. 132 (2004-2005) blir oppheva.

Presidenten: Det er regjeringspartiene som står bak innstillingen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 56 mot 48 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 13.57.00)

Votering i sak nr. 2

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

- forslag nr. 1, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre
- forslag nr. 2, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 3, fra Per Sandberg på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 4, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre og Venstre

Forslag nr. 4, fra Høyre og Venstre, er under debatten omgjort til et oversendelsesforslag. Forslaget lyder i endret i form:

«Det henstilles til Regjeringen å:

1. Komme tilbake til Stortinget på egnet måte med et forslag til nytt takstsystem i riksvegferjesamband der man ikke velter kostnader over på næringstransporter.
2. Arbeide med å videreutvikle anvendelsesområdet for brukerbetaling med Autopass, herunder ved betaling på ferje.»

Presidenten foreslår at dette forslaget oversendes Regjeringen uten realitetsvotering. – Det anses vedtatt.

Forslag nr. 3, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget godkjenner fremlagt forslag om bygging av rassikringsprosjektet Fatlaberg på rv. 55 i Leikanger og Sogndal kommuner i Sogn og Fjordane. Stortinget legger til grunn at prosjektet gjennomføres etter foreliggende planer og med oppstart som planlagt, men basert på full statlig finansiering. Stortinget ber om at det fremlegges en egen sak til Stortinget om dette.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.58.31)

Presidenten: Forslag nr. 2, fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen søke å begrense innkrevingen på Sogn utover 1. mars 2006, blant annet ved å vurdere:

1. Å overføre rentefritt lån på Rennfast 16,7 mill. kroner til Finnfast.
2. At drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet ikke skal finansieres i nedbetalingstiden ved hjelp av ferjeavløsningsmidler fra fylke og kommune, men finansieres over ordinært budsjett.

3. På vanlig måte å legge til grunn trafikkgrunnlaget som er anbefalt av Vegdirektoratet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 78 mot 26 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 13.58.53)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:
«Stortinget ber Regjeringen snarlig legge frem en egen sak om prøveordning med gratis riksvegferjer.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ble med 63 mot 41 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 13.59.15)

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Fatla-tunnelen AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv. 55 Fatlaberget og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 65 (2005-2006) og Innst. S. nr. 183 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Presidenten: Presidenten antar at Fremskrittspartiet er imot. – Det er bekreftet.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble bifalt med 82 mot 22 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 13.59.46)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten er det satt fram to forslag. Det er
– forslag nr. 1, fra Øyvind Halleraker på vegne av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
– forslag nr. 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene, basert på statlige tilskudd og låneordning til fylkeskommunene.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 82 mot 22 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.00.21)

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

«Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake med en plan for hvordan de vil løse utfordringen på fylkesvegnettet.»

Presidenten antar at Fremskrittspartiet nå ønsker å støtte forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. – Det bekreftes. Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:43 (2005-2006) – forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om å etablere en tiltakspakke for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ble innstillingen bifalt med 56 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.01.19)

Votering i sak nr. 4

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

- forslag nr. 1, fra Jan Sahl på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Arne Sortevik på vegne av Fremskrittspartiet

Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av flere OPS-prosjekter der det samtidig gjøres rede for hvordan OPS-modellen kan brukes til å skille mellom drift og langsiktige investeringer i statlige budsjetter.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 23 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 14.01.55)

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

«Stortinget ber Regjeringen vurdere organisering av utbygging og drift av hele eller deler av strekningen E136 Ålesund-Oppland grense som OPS-prosjekt uten bompenger.»

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

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:53 (2005-2006) – forslag frå stortingsrepresentantane Petter Løvik og Øyvind Halleraker om å vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund-Oppland grense som offentlig privat samarbeid (OPS)-prosjekt utan bompengar – avvises.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folke-

parti og Venstre ble innstillingen bifalt med 56 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.02.48)

S a k n r . 5

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordenens § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 14.04.
