

**Møte tirsdag den 10. november 2009 kl. 10**

President: Dag Terje Andersen

Dagsorden (nr. 12):

1. Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i reglene om rett til innsyn i Stortingets dokumenter (Innst. 32 S)
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endring i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdepartementet (tilskot til regionale flyplassar) (Innst. 31 S, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009))
3. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant  
Carl Fredrik Lowzow*

**Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant for Høyre Carl Fredrik Lowzow er død, 82 år gammel.

Carl Fredrik Lowzow ble født i Oslo 5. august 1927. Etter examen artium og studier ved Harriot Watt University i Skottland tok han eksamen som maskiningeniør i 1950. I de etterfølgende årene var han ansatt som konstruktør ved Akers mek. Verksted, salgssingeniør ved von der Lippe & Co og elleve år i Dyno Industrier A/S. I denne perioden gjennomførte han studier ved Bedriftsøkonomisk Institutt. Deretter var Lowzow overingeniør på A/S Fjeldhammer Brug fra 1966 og fram til 1985.

Carl Fredrik Lowzow ble engasjert i kommunepolitikken i Skedsmo i begynnelsen av 1960-årene. Han var et aktivt medlem av ulike styrever og utvalg, også i Akershus fylkesting. Lowzow hadde en lang rekke verv i Høyre. På forskjellige tidspunkt var han formann i Lillestrøm, Skedsmo og Romerike Høyre og fra 1978 til 1984 i Akershus Høyre. I samme periode var han også medlem av Høyres sentralstyre.

I tolv år var han styreformann for Sentralsykehuset i Akershus.

Lowzow ble valgt til Stortinget fra Akershus i 1977 og satt her i tre perioder fram til 1989. I sin første stortingsperiode var han medlem av samferdselskomiteen. I neste periode var han medlem av energi- og industrikomiteen, mens han i den siste perioden igjen var medlem av samferdselskomiteen. Lowzow var medlem av fullmaktskomiteen og delegat til FN's generalforsamling. I sin andre stortingsperiode var han styremedlem i Stortingets gruppe av Den Interparlamentariske Union, hvor han i sin siste periode, 1985–1989, var president.

Også etter at han gikk ut av Stortinget, var Carl Fredrik Lowzow aktiv både i politikk og næringsliv. Han var adm. direktør for A/L Skedsmo og Sørums Elforsyning og fikk en ny periode i Akershus fylkesting. Han var medlem av Råd for funksjonshemmede og av Eldrerådet. Lowzow var medlem av Akershus Høyres fylkesstyre på nytt i årene 1995–1999 og engasjerte seg også sterkt i Høyres seniororganisasjon.

Carl Fredrik Lowzow hadde – i tillegg til sine offentlige og politiske oppgaver – en rekke verv i andre orga-

nisasjoner, bl.a. i Norske Sivilingeniørers Forening. Han mottok Norske Sivilingeniørers Forenings Hederstegn i 1985. Han var i mange år medlem av rådet for Den Norske Turistforening.

På Stortinget fikk Carl Fredrik Lowzow gleden av å arbeide på saksområder som stod ham nær. Både innenfor næringspolitikk og samferdselspolitikk fikk han rik anledning til å engasjere seg i store og viktige saker, bl.a. som saksordfører for Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–1993. Han brukte også mye tid på å fremme hjemfylkets interesser og bidrog sterkt til et godt samarbeid på Akershus-benken. Carl Fredrik Lowzow var opptatt av samarbeid og lagspill og nøt stor tillit hos dem han kom i kontakt med på Stortinget.

Vi minnes Carl Fredrik Lowzow for hans virke i Stortinget. Vi lyser fred over hans minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Marit Nybakk overtok her presidentplassen.

Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa overbrakte 5 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Sak nr. 1 [10:07:54]

*Innstilling fra Stortingets presidentskap om endringer i reglene om rett til innsyn i Stortingets dokumenter (Innst. 32 S)*

**Stortingspresident Dag Terje Andersen [10:08:19]:**

Presidentskapet fremmer en enstemmig innstilling om to endringer i reglene om rett til innsyn i Stortingets dokumenter.

Nye regler om det ble vedtatt av Stortinget 16. mars i år, og trådte i kraft 1. april. Etter disse reglene er det i utgangspunktet rett til innsyn også i dokumenter som blir utvekslet mellom stortingsrepresentantene, stortingsgruppene eller gruppesekretariatene på den ene siden og bl.a. Stortingets administrasjon på den andre siden. Spørsmål om innsyn i utredningsseksjonens inn- og utgående dokumenter ble ikke omtalt i innstillingen om de nye reglene.

Helt siden utredningsseksjonen ble opprettet i 1999, har det vært fast praksis at et notat fra utredningsseksjonen er oppdragsgiverens eiendom, og at utredningsseksjonen ikke røper hvilke oppdragsgivere som har spurt om hva.

Bakgrunnen for å gi oppdragsgiveren en fortrolig behandling er å gi dem rom til å kunne arbeide med politiske initiativ uten at det blir kjent for alle.

Presidentskapet mener at sterke reelle hensyn gjør at den praksisen bør bli opprettholdt for utredningsseksjonens dokumenter, og Presidentskapet legger til grunn at det ikke har vært tilsiktet å forandre den praksisen. Derfor foreslår Presidentskapet en tilføyelse i reglene om rett til innsyn i Stortingets dokumenter som går ut på at reglene ikke gjelder for dokumenter som blir utvekslet mellom

stortingsrepresentantene, stortingsgruppene eller gruppesekretariatene på den ene siden og Stortingets utredningsseksjon på den andre.

Den andre endringen gjelder regelen om klager over avgjørelser om innsyn. Den som har fått avslag på en anmodning om innsyn, kan påklage avslaget til direktøren når avgjørelsen er truffet av en tjenestemann som er underordnet direktøren. Avgjørelser som er truffet av direktøren, kan påklages til Presidentskapet. Det foreslås nå presisert for å avskjære tvil at det bare er avgjørelser truffet av direktøren som første instans som kan påklages til Presidentskapet.

**Trine Skei Grande (V) [10:10:46]:** Da de nye reglene ble vedtatt, var Venstre veldig glad for det og støttet det.

Vi er faktisk litt forundret, både over innstillinga, argumentasjonen, hastigheten og framgangsmåten. Hastigheten til Presidentskapet har ført til at denne endringa og innstramma i forhold til offentlighet er gjort uten at saken er sendt på høring.

Vi er gjort kjent med at det har kommet uttalelser fra både Stortingets presselosje, Norsk Redaktørforening, Norsk Journalistlag og Norsk Presseforbund, som i hvert fall er tilgjengelig for Venstre, der alle fire uttaler at de er uenige i denne endringa.

Vi stusser også litt over argumentasjonen. Det framstilles nærmest som at det har skjedd en glipp, men for oss i Venstre har det ikke vært en glipp at disse utredningene skal være åpne. Vi oppfatter også at argumentasjonen mange steder er at slik er det i andre land, og det er det da ikke. Jeg viser til et brev fra presselosjen og de viser til at Bergens Tidende f.eks. har fått innsyn i fem utredninger som Riksdagen har gjort på oppdrag fra Stortinget, mens Stortingets utredningsseksjon ikke gir innsyn i de samme utredningene. Som seksjonssjefen i Riksdagen uttaler til Bergens Tidende søndag 11. oktober 2009:

«Det har alltid vore ope innsyn om kven som stiller spørsmål og kva tema ein ønskjer utgreidd. Det følger av offentlegprinsippet.»

I de parlamentene som har en lignende ordning som hos oss, er det slik at det ikke er hemmelig hvem som stiller spørsmål, hvilke spørsmål og hva som er konklusjonen. Dette får jo den underlige konsekvensen at man kan hente ut dokumentasjon hos én utredningsseksjon, som er hemmelig hos oss. Jeg ser heller ikke hensynet bak en slik hemmeligholdelse. Tankegangen om at et spørsmål er oppdragsgivers eiendom, er en ganske gammeldags tankegang i forhold til offentlighetsloven. Slik sett kunne jo alt holdes hemmelig hvis det er et prinsipp man følger.

Jeg har bare lyst til å henvise til f.eks. den budsjettprosessen vi er i nå, der veldig mange partier stiller Finansdepartementet veldig mange spørsmål om veldig mange ting de ikke kommer til å foreslå. Det er det full åpenhet om. Det blir endatil lagt ut på nettet til full åpenhet for alle hva man har spurt om, og hva som er svaret. Det blir ikke sett på som oppdragsgivers eiendom. Det bidrar til at vi får en bedre debatt. Det bidrar heller ikke til at man tror at alt man har spurt om som parti, er politikk man skal gjennomføre, og det bidrar også til at man utvikler poli-

tikk på en bedre måte, spør du meg. Presselosjen sier i et brev at dersom det samme prinsippet hadde blitt gjort gjeldende for offentlighetsloven, og praktisert etter dette i offentlig forvaltning, hadde offentligheten konsekvent blitt holdt uvitende om en rekke viktige prosesser i samfunnet. Det at man opptrer med at utredninga er noens eiendom, er et prinsipp som bryter fundamentalt med sjølve hovedprinsippet i offentlighetsloven.

Jeg mener at man gjerne kunne ha laget et regelverk som sier at man har et fortrinn som bestiller, som betyr at det kan gjerne være offentlig hva man har spurt om, og hvem som har spurt, men det kan gjerne være slik at man har en eller to måneder der man har et fortrinn som spør til å kunne styre det hvis man ser på det som en del av en politisk kampanje. Slik er regelverket i mange andre parlamenter, at man har et fortrinn når man er så glup at man finner på et spørsmål, men å gå fra det fortrinnet til at alle utredninger skal være hemmelig for alle, er en tolkning av regelverket, en holdning til offentlighetsloven som vi i Venstre i hvert fall ikke kan støtte. Så vi kommer til å stemme mot innskjerpinga som Presidentskapet har foreslått.

**Stortingspresident Dag Terje Andersen [10:15:10]:** Etter Presidentskapets oppfatning foreslås det ikke noen innskjerping. Det foreslås en tydeliggjøring av det regelverket som har vært en forutsetning for utredningssekretariatet siden ordningen med utredningssekretariat ble innført i 1999 – altså en presisering i den teksten som ble vedtatt i mars i år.

Så til spørsmålet om innsyn. Presidentskapets diskusjon om dette kan jeg dele med Stortinget. Det som vi først og fremst har vært opptatt av, er å ivareta opposisjonens mulighet til å kunne utrede, analysere og stille spørsmål om saker de eventuelt vurderer å foreslå, eller, for den saks skyld, ønsker argumentasjon i forhold til det som regjeringen har foreslått, uten at det skal komme til offentligheten før representanten selv velger å offentliggjøre det. Hensikten med det er selvfølgelig å styrke opposisjonens mulighet til å jobbe i forhold til posisjonen, som har noe av den samme muligheten som en statsråd har til å be sitt embetsverk om utredninger i form av interne notater som ikke blir offentliggjort. Man kan på den måten få analysert saker uten at man nødvendigvis konkluderer med at det skal ende opp i et konkret forslag. Det er viktig for demokratiet at opposisjonen også har den arbeidsmuligheten og kan styrke grunnlaget for sine forslag gjennom innhenting av analyser, utredninger, fra et utredningssekretariat. Det er ikke sånn, som representanten Skei Grande sier med henvisning til brevet fra presselosjen, at en tilsvarende praksis av offentlighetsloven ville føre til at all saksbehandling i regjeringsapparatet eller i det offentlige for øvrig ikke ville bli offentlig. Tvert imot, det er faktisk sånn at i offentlighetsloven er det unntak for intern forberedelse i et departement før en sak legges fram. En statsråd har en rekke dokumenter som ikke er offentlige. På samme måte ønsker vi at opposisjonen skal ha mulighet til å utrede saker uten at man er forpliktet til å offentliggjøre dem.

Bare for ordens skyld: Hvis utredningsseksjonen i Det norske storting stiller spørsmål til en utredningsseksjon i et annet land, vil det i utgangspunktet være saker som ikke er unntatt offentlighet, for det gjelder ikke spørsmål fra en representant til utredningssekretariatet. Det gjelder spørsmål fra utredningssekretariatet til en utenforstående instans. Da er de dokumentene offentlige.

Til sist: Det er selvfølgelig opp til representanten gjere å offentliggjøre både utredningen og selvfølgelig den konklusjonen man selv trekker av utredningen i form av et forslag. Vi ønsker altså å legge til rette for at også opposisjonen skal ha arbeidsforhold som gjør at man med grundighet kan møte posisjonen og regjeringen på en godt forberedt måte.

**Trine Skei Grande (V) [10:18:27]:** Jeg er enig i stortingspresidentens bemerkninger om at utredningsseksjonen hovedsakelig tilhører opposisjonen, men det å trekke den konklusjonen at det da er viktig til enhver tid å holde hemmelig alt det som utredningsseksjonen har fått i oppgave, mener jeg ikke er noen styrke for demokratiet. Jeg skjønner ikke hensikten med å forevige et hemmelighetsstempel på alt. Jeg vil bare henvise til at Venstre aldri har hatt som intensjon at dette skal være hemmelig, og vi har heller ikke støttet det tidligere. Så vi er ikke enig med presidenten i at dette bare er å videreføre noe som man allerede har vedtatt, og en korrigerende som man allerede var enig i.

Da utredningsseksjonen ble vedtatt opprettet i 1999, ble det vist til ordninga i Sverige. Det ble da opplyst i saken at representanter er sikret full anonymitet, men at svarene er åpne for alle etter et par uker. Denne ordninga har fungert i veldig mange andre parlament, og jeg skjønner ikke hvorfor vi skal ha større hemmelighold knyttet til det norske parlamentet enn man har i de andre parlamentene som vi har fått ideen fra. Jeg synes det er lurt å se på det at man kan ha en karantenetid for informasjon som gjør at man får et fortrinn, men når man først har foretatt en utredning – når fellesskapet vårt, som er utredningsseksjonen på Stortinget – har foretatt en utredning, skjønner ikke jeg hvorfor det skal være hemmelig for andre hva konklusjonen på den er. Jeg ser ingen forskjell mellom det å bruke utredningsseksjonen og det å bruke regjeringsapparatet prinsipielt i forhold til åpenhet knyttet til ulike utredninger. Vi bruker jo regjeringsapparatet ofte, spesielt knyttet til budsjettprosessen. Så jeg er ikke overbevist av argumentene vi har fått framlagt her, og jeg synes det er dumt at det ikke har vært lagt opp til en større offentlig debatt. Det burde også ha vært en høring knyttet til en sårn endring, for det er helt klart en innstramming i forhold til det som var intensjonen da vi vedtok dette sist. Det var i hvert fall Venstres intensjon da vi vedtok dette sist. Det at andre har foretatt en glipp, mener jeg ikke skal være et argument for at saken ikke skulle ha vært hørt, og at vi ikke skulle ha tatt oss bedre tid.

**Stortingspresident Dag Terje Andersen [10:21:15]:** Jeg vil bare minne om at vi nå snakker om en justering av en tekst som ble grundig diskutert og vedtatt i mars,

med virkning fra 1. april. I den diskusjonen som gikk forut for den grundige behandlingen som da forelå, var det i hvert fall ikke nevnt den intensjonen at dersom representanten Skei Grande eller andre ber om en utredning, skulle den offentliggjøres av utredningssekretariatet. Den kan selvfølgelig også offentliggjøres av mottaker.

Så er jeg enig med representanten Skei Grande i at det er en stor verdi at også representanter kan stille spørsmål til embetsverket i et departement og få det samme fakta-svar og den samme seriøse behandling som det regjeringen får, når man bruker det samme utredningsapparatet. Men det er altså en forskjell, og det er at regjeringen kan bruke utredningskapasiteten også til forberedelse av saker som kanskje ikke engang blir foreslått, nettopp kanskje på grunn av forberedelsen. Det er, i motsetning til de dokumenter som jeg er enig med Skei Grande i at det er en vel-signelse at vi har, altså ikke underlagt offentlighet fordi det er statsrådets egne dokumenter.

Vi ønsker altså å gi opposisjonen den samme mulighet til å kunne utrede og analysere spørsmål uten at dette må offentliggjøres, f.eks. fordi konklusjonen på en slik utredning kan bli at en finner ut at ideen kanskje ikke var så god, eller at en får gode argumenter til en god idé. Det er altså det som har vært praktisert fram til mars i år. Det var ingen argumentasjon i mars om at forandring av regelverket hadde til hensikt å endre praksis. Derfor bringer vi nå teksten i tråd med det som var praksis før mars i år – og som ikke var et hovedtema for forandringene i mars.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 250)

Sak nr. 2 [10:23:15]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endring i statsbudsjettet for 2009 under Samferdselsdepartementet (tilskot til regionale flyplassar) (Innst. 31 S, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 35 minutter og fordeles med inntil 5 minutter til hvert parti i komiteen og inntil 5 minutter til statsråden.

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

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

– Det anses vedtatt.

**Arne Sortevik (FrP) [10:24:28]** (ordfører for saken): La meg innledningsvis minne om at transportkomiteen har til behandling en stortingsmelding om Avinors virksomhet. Så litt senere i høst får vi en bred diskusjon her i Stortinget både om organisering og finansiering av Avinor og luftfartsspørsmål helt generelt.

I denne proposisjonen foreslår Regjeringen at Stortinget gir en tilleggsbevilgning på 150 mill. kr til Avinor over budsjettet for 2009. Bevilgningen skal medvirke til at Avinor gjennomfører de nødvendige sikkerhetsinvesteringer som selskapet tidligere har varslet kunne bli utsatt.

Avinor har stort investeringsbehov de neste årene, og selskapet har utfordringer med å finansiere alle investeringene. Finanskrisen har forsterket disse utfordringene. I lys av trafikknedgang og svikt i inntekt som følge av finanskrisen kommer Avinor til å investere betydelig mindre enn planlagt i 2009. Det er altså tidligere varslet at selskapet foreløpig ville kunne utsette utbedringer ved fem lufthavner – Bergen Flesland, Sandane Anda, Kristiansund Kvernberget, Røst og Tromsø. Konsekvensen av dette kan være at Luftfartstilsynet gir pålegg om kompensierende tiltak som kan redusere transportstandard for disse lufthavnene – altså nokså dramatiske konsekvenser.

Komiteen mener det er riktig og viktig at staten bidrar med et ekstraordinært investeringstilskudd i 2009, som kan sikre at Avinor nå gjennomfører de sikkerhetsmessige investeringene som selskapet tidligere har varslet kunne bli utsatt. En enstemmig komité slutter seg til dette forslaget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at kryssfinansieringssystemet kan skape uforutsigbarhet når det gjelder finansiering av mindre flyplasser i dårlige tider. Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti peker på at staten har et ansvar for å motvirke denne uforutsigbarheten, slik at virksomheten i Distrikts-Norge og de sikkerhetsmessige investeringene ikke blir skadelidende.

Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i Innst. S nr. 355 for 2008–2009 som kom i forbindelse med at finanskomiteen i juni behandlet et forslag om tilleggsløyvinger og omprioriteringer i statsbudsjettet for 2009. Vi hadde flere forslag knyttet til dette. Blant annet viste Fremskrittspartiet i den saken til Regjeringens omfattende utbytte fra Avinor, både i 2007 og i 2008. Vi mente at det var nødvendig allerede i juni å tilbakeføre noen av disse midlene. Vi foreslo derfor å øke bevilgningen med 100 mill. kr i forhold til Regjeringens forslag til revidert statsbudsjett. Det forslaget ble avvist av alle de andre partiene i juni 2009. Men vi er jo glad for at holdningen til spørsmålet om å bedre Avinors finansielle grunnlag for å kunne gjennomføre myndighetspålagte tiltak i november 2009 er tydelig endret, både hos regjeringspartiene og hos de øvrige opposisjonspartiene. Det er bra for sikkerheten ved flyplassene, og det er også bra for alle som bruker flytransport i Norge.

**Magne Rommetveit (A) [10:28:32]:** Regjeringa foreslår i denne proposisjonen at Stortinget gjev ei tilleggsløyving på 150 mill. kr til Avinor for 2009. Løyvinga skal medverka til at Avinor får gjennomført naudsynte tryggleiksinvesteringar. Krava til utforming av flyplassar er skjerpa, spesielt når det gjeld tryggleiksområda kring rullebanane.

Luftfartstilsynet godtok i 2007 Avinors plan for utbyggingar, som inneber at desse krava vert innfridde innan 2013. Avinor har stor trong for investeringar dei koman-

de åra, og selskapet har utfordringar med å finansiere alle desse. Finanskrisa har forsterka desse utfordringane, og den 11. mars i år stod det å lesa i ei pressemelding frå Avinor at selskapet vurderte å frysa planlagde investeringar. Det er nettopp denne situasjonen Regjeringa vil avhjelpa med løyving framlegget me handsamar i dag. Mange viktige tryggleiksprosjekt kan gjennomførast som planlagt som følge av denne løyvinga, og som følge av den løyvinga som er tilrådd i statsbudsjettet for 2010. I proposisjonen er det konkret peika på planlagde prosjekt ved lufthamnene Flesland, Anda, Kvernberget, Røst og Langnes.

Hovudregelen er at drift og utvikling av flyplassar skal handterast innanfor Avinor-systemet. Den solidariske ordninga, der overskotet frå dei lønsame flyplassane er med på å halda oppe dei flyplassane som ikkje er lønsame, er svært viktig for å oppnå regional utvikling, og mange stader i landet er lufthamnene og rutenettet avgjerande for busetjing og sysselsetjing. Det er berre tre–fire flyplassar som gjev overskot, og då er det altså over 40 flyplassar som er avhengige av denne solidariteten, eller kryssfinansieringa om ein vil.

Når me no løyver investeringsmidlar til Avinor, og dermed gjer eit avvik frå hovudregelen om sjølvfinansiering, er det altså samanfaller av inntektsfall og nye kostbare tryggleikskrav som er årsaka. Samstundes som me i dag sikrar investeringar i flytryggleik, er det på sin plass å minna om at også Avinor må setja tæring etter næring, noko selskapet også gjer ved at einskilde investeringsprosjekt som ikkje knyter seg direkte til tryggleikskrav frå Luftfartstilsynet, er lagde på vent. Dei reduserte inntektene vil generelt krevja effektivisering av drifta.

Tidlegare år har det vore teke utbytte frå Avinor, som ein del av den samla utbyttepolitikken. No får altså Avinor tilskot, og staten tek null i utbytte. Som tidlegare nemnt er det òg tilrådd tilskot til same føremålet i framlegget til statsbudsjett for neste år, og det vert heller ikkje då lagt opp til at ein skal ta ut utbytte.

Det er ikkje bra med finanskrisa, som m.a. medfører mindre aktivitet og mindre samkvem mellom folk i landet, og det er heller ikkje eit godt teikn at trafikktalet mot andre land har gått så mykje ned i denne perioden. Men det er både bra og viktig, og også rett, at me i desse for luftfarten noko turbulente tidene likevel klarer å halda eit høgt nivå på investeringar som aukar tryggleiken i luftfarten vår.

I regjeringserklæringa vert det slått fast at ein skal «oppretthalde det regionale flyplassnett». Proposisjonen me er inviterte til å vedta i dag, vil medverka til å tryggja dei regionale flyplassane våre.

**Geir-Ketil Hansen (SV) [10:32:41]:** Jeg tar ordet fordi jeg stusser over ordlyden i merknaden fra komiteens flertall, der det går fram at kryssubsidieringssystemet, altså det solidariske systemet, kan skape problemer for driften av kortbanenettet. Da må jeg si at man er en smule historieløs, for det solidariske prinsippet, altså krysssubsidiæringsprinsippet, er jo det som har bidratt til at vi har fått det regionale flyplassnett vi har i Norge, og det har bidratt til å sikre driften av kortbanenettet. Det har vært naturlig, for flyplassnett i Norge fungerer jo som et eike-nav-system,

og det at vi har et kortbanenett som mater inn passasjerer til de store flyplassene og bidrar til økonomien og overskuddet på de tre–fire største flyplassene i Norge, det er jo nettopp den sammenhengen som har lagt grunnlaget for det spesielle finansieringssystemet vi har på flyplassnettet i Norge. Det er unikt, og det er all grunn til å beholde det.

Så er det jo slik at i tider hvor trafikken går ned og investeringsbehovet er høyt i forhold til å ivareta sikkerheten på flyplassene, er det naturlig at staten går inn slik som man gjør nå, og sikrer at man kan gjennomføre investeringsprogrammet. Det støtter vi selvfølgelig helt opp om. Men å påstå at det solidariske prinsipp, krysssubsidieringen, skal være en trussel mot kortbanenettet, blir totalt feil, og det er historieløst. Det er avgjørende nødvendig at man beholder det for framtiden for å sikre driften av det norske kortbanenettet.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:34:47]** (leiar i komiteen): Kristeleg Folkeparti støttar tilleggsøyvinga til Avinor på 150 mill. kr for å få gjennomført nødvendige sikkerheitstiltak. Kristeleg Folkeparti har merka seg at regjeringspartia ikkje støttar merknaden frå fleirtalet i komiteen, som òg representanten Geir-Ketil Hansen kommenterte i innlegget sitt. Kristeleg Folkeparti er så absolutt for eit kryssfinansieringssystem, men me ser òg at det er nokre utfordringar no, og eg har lyst til å utfordre statsråden, som i nokre artklar blir framstilt som eit «godhjerta råskinn», på følgjande: Er det råskinnen eller er det det godhjarta me vil sjå i forhold til flyplassane våre framover? Eg er for så vidt ikkje ueinig med representanten Hansen, som peiker på at krysssubsidiinga har vore viktig, men eg synest likevel det er viktig at me frå komiteen si side peiker på at me no treng føreseielegheit for dei lokale, regionale flyplassane våre.

Kristeleg Folkeparti har òg merka seg at departementet har auka avgiftene til Avinor meir enn det styret i Avinor foreslo. Det kjem nok av at det er behov for økonomiske innsparingar. Eg har derfor lyst til å gi statsråden eit anna forslag med på vegen, som òg kan gi innsparingar. Det er nemleg slik at sikkerheitstiltaka på norske flyplassar er annleis enn f.eks. på Arlanda, hovudflyplassen i Sverige. Passasjerane må sjølvsgat gjennom ein sikkerheitskontroll før dei går på flyet, men når passasjerar kjem til Arlanda frå utlandet og skal vidare med eit fly regionalt i Sverige, slepp dei å gå gjennom sikkerheitskontrollen. Slik er det ikkje på Gardermoen, og for å bruke Bjørn Kjos sine eigne ord: Dei distriktsreisande som kjem til Gardermoen frå utlandet, må da kunne unngå å gå gjennom ein ekstra sikkerheitskontroll – dei må gjennom to sikkerheitskontrollar. Her kan me sjå til eit system i Sverige som fungerer godt, og som er trygt og godt. Eg skal ikkje be statsråden om å svare på dette her i dag, men eg vil gjerne høyre kva ho ønskjer, og kva ho har å seie i forhold til dei lokale og regionale flyplassane.

**Presidenten:** Presidenten er usikker på om uttrykket «råskinn» er parlamentarisk, men lar det passere siden råskinnen var godhjerta!

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:38:10]:** Eit finmaska nett av flyplassar er avgjerande for at folk sjølv skal kunna velja kvar dei vil bu. Det er òg avgjerande for å sikra eit livskraftig næringsliv over heile landet.

På grunn av auka passasjertal, nye tryggleikskrav og generelt behov for vedlikehald står Avinor framfor store investeringar. Dersom ikkje nødvendige midlar blir tilførte, er alternativet å avgrensa flytrafikken eller leggja ned flyplassar. Det at Regjeringa no går inn med ein ekstraordinær innsats både i 2009 og i 2010, viser at dette tek vi på alvor. Det handlar om avdragsfridom på lån, det handlar om å la vera å ta utbyte, og i tillegg tilskot. Eg er glad for den breie tilslutninga som denne politikken synest å ha i Stortinget.

Ei av hovudårsakene til at vi klarer å halda oppe dette nettet med flyplassar, som er så viktig for så mange, er etter mitt syn nettopp solidaritetsmodellen, altså ein modell som betyr at lønnsame flyplassar er med på å finansiera ulønnsame.

Eg registrerer den uroa som komitéfleirtalet lét koma til uttrykk i ein merknad i høve til dei tidene vi no er inne i. Eg kan berre forsikra at Regjeringa følgjer nøye med på situasjonen. Det er òg det som gjer at vi har kome med dei forslaga som no er fremja.

Eg er tilfreds med at Framstegspartiet står åleine om å villa erstatta dagens modell med løyvingar over statsbudsjettet. Sjølv er eg ikkje i tvil om at dersom ein gav solidaritetsmodellen på båten, vil det å halda oppe ei rekkje flyplassar vera meir i fare, for då handlar dette om eit kutt i ein budsjettpost.

Så har eg blitt utfordra på nokre andre punkt. Det eine er avgiftspolitikken. Der er det altså eit forslag ute til høyring om harmonisering mellom inn- og utland. Så er det spørsmål om størrelsen på avgiftene. Der er det å seia at styret i Avinor fyrst foreslo 4 pst. auke i avgiftene. Så renonserte dei det, til null i påslag. Det forslaget som no ligg føre, handlar altså om 1 pst. Det betyr 8 kr pr. billett.

Så er det slik at her er referert ein karakteristikk av denne statsråd som eg er utfordra på. Då skal mitt svar vera at eg kjem til å vera tøff i høve til å krevja både konsolidering og effektivitet frå Avinor sjølv. Det trur eg er nødvendig. Eg skal òg vera tøff i høve til dei mål som er sette når det gjeld å halda oppe det finmaska flyplassnettet som vi i dag har. Det er ei overordna og svært viktig målsetjing. Dersom det då kan bli oppfatta som godhjerta å koma med forslag å la det som no ligg føre i dag, og det som ligg føre i 2010, så kan eg leva med det.

Så vil eg i tillegg seia at Stortinget vil bli invitert til fleire debattar framover som gjeld Avinor, både i samband med stortingsmeldinga, som Sortevik var inne på, og òg statsbudsjettet. Dette er den første ordvekslinga vi har mellom ny statsråd og ny komité, og eg ser fram til eit konstruktivt samarbeid både når det gjeld Avinor og andre saker.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Øyvind Halleraker (H) [10:43:30]:** Siden jeg ikke har hatt ordet i debatten, får jeg ønske statsråden til lykke med jobben fra denne talerstolen.

Jeg vil følge litt opp det spørsmålet som Hareide hadde til statsråden om en lettere hverdag for transittpassasjerer på Gardermoen. Det er jo slik at 600 000 passasjerer har kommet borti dette i løpet av et år. Jeg vet også at din forgjenger var positiv til å få løst dette, men at det har stoppet opp i Finansdepartementet.

Sist onsdag hadde jeg et spørsmål til statsråd Johnsen fra denne talerstol, hvor han faktisk var så pass positiv at jeg oppfattet det som et ja – at han ville løse det. Så jeg vil anbefale deg å følge saken videre og kanskje presse litt ekstra på, slik at vi kan få gjort reisen lettere og mindre besværlig for veldig mange flypassasjerer til andre destinasjoner enn Gardermoen.

**Presidenten:** Presidenten vil bemerke at all tale skal rettes til presidenten.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:44:42]:** Det er nok ei spesiell utfordring på den eine sida å følgja tryggleiksføresegnene som til kvar tid gjeld, og sjå på kva for føresegner det er nødvendig å vareta, og det å sørgja for gode, praktiske ordningar både på Gardermoen og på andre flyplassar. Eg kjem til å følgja opp det tipset som kom frå Hareide, som gjeld Arlanda, og eg kjem til å gå nøye inn i dei drøftingar og spørsmål som har vore her i Stortinget frå før, knytt til dette. For eg er, som representanten Halleraker, oppteken av at føresegnene skal handterast så praktisk som mogleg.

**Knut Arild Hareide (KrF) [10:45:59]:** Me har dessverre sett mange eksempel på at Avinor har sett seg nøydd til å nedprioritere tiltak som er heilt nødvendige for å sikre god tilgjengelegheit for bevegelseshemma. Det er nok å nemne Stavanger lufthavn Sola, der det har vore stor konflikt med brukarorganisasjonane fordi Avinor ikkje har råd til å investere i gangbruer til dei nye flyutgangane. Ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur må det sørgjast for universelt utforma løysingar. Altfor mange møter i dag hindringar i form av dårleg tilrettelegging.

Så mitt spørsmål til statsråden er: Kva vil statsråden gjere for å sikre at Avinor følgjer opp diskriminerings- og tilgjengelegheitslova på ein fullgod måte ved alle landets lufthamner.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:47:00]:** Det jo slik at no er det ei ny diskrimineringslov, eller ei lov om universell utforming, som blir gjennomført frå 1. januar 2010.

Eg vil seia meg einig med representanten Hareide i at det er ei stor utfordring å sikra betre tilgjengelegheit. Det er eigentleg heilt uhøyrte korleis mange funksjonshemma har vorte haldne med godt snakk i 30 år. No kjem det ei lov som gjeld nybygg. Og så gjenstår det mykje, både på eksisterande bygg og på transportsektoren. Det er ei arbeidsgruppe som no ser konkret på tiltak

som kan gjerast, inklusiv òg i forhold til dei planane som er på Stavanger lufthavn. Så dette kjem me til å følgja opp.

**Bård Hoksrud (FrP) [10:48:19]:** Jeg måtte ta ordet når statsråden sa at kryssubsidiering er viktig for å opprettholde de lokale og regionale flyplassene, og at Fremskrittspartiets system med statlig finansiering sannsynligvis ville bety usikkerhet for de regionale flyplassene. Da må jeg stille spørsmålet tilbake til statsråden, om man representerer en regjering som ønsker å legge ned det meste av flytrafikken mellom de fire store byene i Norge, som subsidierer resten gjennom krysssubsidierringssystemet, altså rutene Oslo–Bergen, Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim. Man har ønske om å bygge et lyntog, eller et såkalt høyhastighetstog, som skal ta 95 pst. av flytrafikken. Da lurer jeg på hvordan situasjonen vil bli for de regionale og lokale flyplassene og krysssubsidierringssystemet, når altså de som skal finansiere det, ikke lenger er til stede.

**Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa [10:49:12]:** Eg ser det ikkje slik som Hoksrud. Det vil uansett i lang tid framover vera flytrafikk og mykje trafikk mellom dei største byane. Og så er det slik at her er tre–fire flyplassar i dag som går med solide overskot, og som bidreg til eit system som eg meiner er meir robust enn det å ha ein budsjettpost aleine, som ein må diskutera kvart år.

Så har Hoksrud rett i at det det handlar om her, er viljen til å halda oppe eit finmaska flyplassnett, og det vil jo vera gledeleg for Distrikts-Noreg dersom Framstegspartiet har eit ekte engasjement på det feltet.

**Presidenten:** Replikskordskiftet er omme.

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

**Arne Sortevik (FrP): [10:50:36]:** Etter å ha hørt litt her finner jeg igjen grunn til å minne om hva denne saken egentlig gjelder: Det er altså en tilleggsbevilgning som komiteen er enstemmig om, gledelig nok, en statlig bevilgning, til å dekke opp kostnader forbundet med myndighetspålagte sikkerhetstiltak. Det synes jeg vi skal avslutte med, og konstatere at det er vi faktisk gledelig enige om. Og for Fremskrittspartiet er det spesielt gledelig. Vi har lenge ment at nettopp slike myndighetspålagte tiltak inn i luftfarten bør staten betale en større del av.

Og så minner jeg igjen om at vi får god anledning til å drøfte mange sider ved luftfarten knyttet til stortingsmeldingen om Avinor, som vi faktisk skal ha høring om i komiteen i morgen, og som kommer til Stortinget litt senere.

Det er gledelig at det er stor interesse for luftfarten, og det er også litt søtt når de som arbeider mest iherdig for at luftfarten skal begrenses, reduseres, forhindres og gjøres dyrere, er opptatt av å vise frem bekymring for krysssubsidierringssystemet. Det er jo slik at hvis man foretar kraf-

tige tiltak som reduserer ikke minst virksomheten ved de store, viktige flyplassene i Norge, som er gode inntektskilder for Avinor, blir det atskillig mindre penger å fordele til alle de andre flyplassene utover i Norge, som mottar støtte og bidrag gjennom det eksisterende krysssubsidieringssystemet. Jeg gjentar at det blir litt spesielt søtt at partier som er opptatt av å dempe og redusere den inntekten mest mulig, er opptatt av samtidig å få mest mulig av inntektene.

La meg til slutt også gjenta at oppmerksomheten rundt og interessen for luftfarten er gledelig. Det understreker det som Fremskrittspartiet også er opptatt av, nemlig at vi trenger mer enn en stortingsmelding om Avinor til Stortinget. Vi trenger faktisk en ny stortingsmelding om luftfart i Norge, slik som vi hadde for over ti år siden. Jeg er vel kjent med at en del partier avviser det, og mener at det er ivare tatt gjennom rulleringen av Nasjonal transportplan. Det mener Fremskrittspartiet at det ikke er. Det er vei og jernbane som får hovedfokus i Nasjonal transportplan, mens både sjøtransport og ikke minst lufttransport kommer betydelig i bakgrunnen.

Det har skjedd en rivende utvikling innenfor luftfarten de siste årene, og det skjer fortsatt en rivende utvikling. Derfor mener Fremskrittspartiet fortsatt at det er behov for at Stortinget får en bred og god drøfting av luftfartspolitikken og luftfartens kår i Norge. Det vil vi igjen komme tilbake med forslag om til Stortinget.

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

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget skal da votere i sakene nr. 1 og 2.

#### Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstilt:

##### I

I regler om rett til innsyn i Stortingets dokumenter, vedtatt av Stortinget 16. mars 2009, gjøres følgende endringer:

§ 2 første ledd skal lyde:

Disse regler gjelder ikke for stortingsrepresentantene, stortingsgruppene og gruppesekretariatene, og heller ikke for dokumenter som utveksles mellom disse og Stortingets utredningsseksjon.

§ 9 tredje punktum skal lyde:

Avgjørelser truffet av direktøren som første instans kan påklages til Presidentskapet.

**Presidenten:** Venstre har varslet at de ønsker å stemme imot.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt mot 1 stemme

Videre var innstilt:

##### II

Endringene under I trer i kraft straks.

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

#### Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstilt:

I statsbudsjettet for 2009 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1311	70	Tilskudd til regional flyplasser Tilskudd til Avinors regionale flyplasser, økes med ..... fra kr 0 til kr 150 000 000	150 000 000

#### Votering:

Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

Sak nr. 3 [11:01:38]

*Referat*

1. (108) Endringer i lov om Statens Pensjonskasse, lov om pensjonsordning for apotekvirksomhet mv. og lov om pensjonsordning for sykepleiere (tidsbegrenset unntak fra avkortingsregler) (Prop. 34 L)  
Enst.: Sendes arbeids- og sosialkomiteen.
2. (109) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om å overføre oppgaver fra Barne-, ungdoms- og familieetatens regionskontorer til den kommunale barnevernstjenesten (Representantforslag 18 S)  
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.
3. (110) Prop. 1 S Tillegg 1–3 (2009–2010) Endringer av Prop. 1 S om statsbudsjettet for 2010  
Enst.: Sendes finanskomiteen. Budsjettkapitlene i Prop 1 S Tillegg 1–3 (2009–2010) fordeles på rammeområder og sendes de respektive komiteer i samsvar med Stortingets vedtak om fordeling til komiteene i Innst. 27 S (2009–2010). Nye kapitler og romertall som ikke ble fordelt i Innst. 27 S (2009–2010) fordeles slik:
  - Prop. 1 S Tillegg 1 (2009–2010) Romertall I: transport- og kommunikasjonskomiteen, rammeområde 17
  - Prop. 1 S Tillegg 3 (2009–2010) Kapittel 490/3490, 491, 820, 821/3821, 822/3822, 823, 1533/4533, 1534, 1535, 1536 og 1540/4540: kommunal- og forvaltningskomiteen, rammeområde 6
  - Prop. 1 S Tillegg 3 (2009–2010) Kapittel 611, 612, 613, 614/3614, 615/3615 616/3616: kommunal- og forvaltningskomiteen, rammeområde 1
  - Prop. 1 S Tillegg 3 (2009–2010) Kapittel 1590/4590, 1591/4591 og 1592/4592: kirke-, utdannings- og forskningskomiteen, rammeområde 16
  - Prop. 1 S Tillegg 3 (2009–2010): Romertallsvedtak II–VI fordeles i overensstemmelse med fordelingen av budsjettkapitlene ovenfor og fordelingen i Innst. 27 S (2009–2010).
4. (111) Fullmakt til å ta opp statslån o.a. (Prop. 33 S)
5. (112) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Harald T. Nesvik og Christian Tybring-Gjedde om forenklinger i rapportering, skjemaer og regelverk for næringslivet (Representantforslag 15 S)
6. (113) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Kari Storstrand og Christian Tybring-Gjedde om å forby offentliggjøring av skattelister (Representantforslag 16 S)  
Enst.: Nr. 4–6 sendes finanskomiteen.
7. (114) Endringer i lov 19. november 1982 nr. 66 om helsetjenesten i kommunene (retting av inkurie) (Prop. 32 L)
8. (115) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kari Kjønås Kjos, Per Arne Olsen og Jon Jæger Gåsvatn om en utredning knyttet til prøveprosjekt med Naloxon nesespray til bekjempelse av overdosedødsfall (Representantforslag 17 S)  
Enst.: Nr. 7 og 8 sendes helse- og omsorgskomiteen.
9. (116) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Borghild Tenden om å innføre en registreringsordning for lobbyvirksomhet i Stortinget, i departementene og på Statsministerens kontor (Representantforslag 14 S)  
Enst.: Sendes Stortingets presidentskap.
10. (117) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Harald T. Nesvik om handlingsplan for forsterket oljevernberedskap (Representantforslag 13 S)
11. (118) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark om å modernisere og omstrukturere Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap (Representantforslag 19 S)  
Enst.: Nr. 10 og 11 sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

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

Møtet hevet kl. 11.05.