Møte tirsdag den 11. juni kl. 10

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 96):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om biologisk mangfold. Sektoransvar og samordning
(Innst. S. nr. 206 (2001-2002), jf. St.meld. nr. 42 (2000-2001))
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Andersen, Øyvind Korsberg, Per Roar Bredvold og Per Sandberg om at skogeiendommer der det har oppstått høy konfliktgrad mellom grunneiere og vernemyndigheter tas ut av planen for opptrapping av barskogvernet
(Innst. S. nr. 207 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:32 (2001-2002))
3. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ola D. Gløtvold og Marit Arnstad om endring av erstatningsreglene for vern i nasjonalparker og for landskapsvernområder
(Innst. S. nr. 209 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:42 (2001-2002))
4. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om disponering av Ekofisk-tanken med beskyttelsesvegg
(Innst. S. nr. 208 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 51 (2001-2002))
5. Innstilling frå samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område
(Innst. S. nr. 227 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002))
6. Innstilling frå samferdselskomiteen om omdanning av NSB BA og Posten Norge BA til aksjeselskaper
(Innst. S. nr. 224 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 62 (2001-2002))
7. Referat

Presidenten: Representanten Berit *Brørby*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe foreligger søknad om permisjon for representanten Thore A. *Nistad* i tiden fra og med 12. juni til og med 14. juni for å delta som Nordisk Råds representant i Vestnordisk Råds møte på Færøyene.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Morten Ørsal *Johansen*, innkalles for å møte i permisjonstiden.
3. Morten Ørsal Johansen innvelges i Lagtinget for den tiden han møter for representanten Thore A. Nistad.

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen foreslår presidenten at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om biologisk mangfold. Sektoransvar og samordning (Innst. S. nr. 206 (2001-2002), jf. St.meld. nr. 42 (2000-2001))

S a k n r . 2

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Torbjørn Andersen, Øyvind Korsberg, Per Roar Bredvold og Per Sandberg om at skogeiendommer der det har oppstått høy konfliktgrad mellom grunneiere og vernemyndigheter tas ut av planen for opptrapping av barskogvernet (Innst. S. nr. 207 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:32 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 15 minutter, Høyre 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne for hver gruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Øyvind Halleraker (H) (ordfører for sakene nr. 1 og 2): I dag behandler Stortinget en av de kanskje viktigste sakene innenfor det miljøpolitiske området på lang tid.

Jordens livsmangfold er jo selve grunnlaget for menneskets eksistens, for verdiskaping, livskvalitet og velferd. Vårt biologiske mangfold på kloden er utviklet over lang tid gjennom en stort sett naturlig utvikling.

Dette er en dynamisk prosess som nødvendigvis innebærer at noen arter forsvinner, og nye kommer til. I Norge regner vi med at 130 plante- og dyrearter har forsvunnet de siste 150 årene. FN påpeker at det globale tapet av arter er urovekkende og såpass omfattende at det etter hvert vil kunne undergrave grunnlaget for en bærekraftig utvikling. Det er det ingen av oss som ønsker, selvfølgelig.

St. meld. nr. 42 for 2000-2001 viser at skiftende regjeringer tar dette på alvor. Stoltenberg-regjeringen fremmet meldingen, og Samarbeidsregjeringen viderefører den politiske prosessen. Arbeidet med saken i komiteen har også vist at det hersker stor grad av enighet om hovedspørsmålene. Alle partier er innforstått med at dette krever en helhetlig kunnskapsbasert politikk som bare kan oppnås gjennom forpliktende samarbeid der alle sektorer og interessegrupper deltar.

Stortingsmeldingen trekker opp denne politikken, en samlet komite ser alvoret i de viktige spørsmålene, og

innstillingen viser at det med enkelte små unntak er enighet om hovedkonklusjonene i meldingen. Og det er gledelig, for slike fundamentale spørsmål som denne saken reiser, er tjent med en felles forståelse og enighet om både dagens ståsted og vegen videre.

En hovedkonklusjon er at det skal etableres et nasjonalt program for kartlegging og overvåking av artsmangfoldet gjennom bl.a. opprettelsen av en artsdatabank. Kunnskap om hva som bør vernes, er den viktigste forutsetningen for et effektivt vern.

Meldingen og tiltakene som anvises, er Norges forpliktende oppfølging av FN-konvensjonen om biologisk mangfold, med utgangspunkt i Rio-møtet for ti år siden. Dagens stortingsbehandling er ikke noe hvileskjær eller endelig mål i så måte, den er snarere tvert imot et klart signal fra Stortinget om å konkretisere arbeidet i forvaltningen, i nært samarbeid med næringene og andre som berøres av tiltakene.

Men dette er også et godt utgangspunkt for det forestående FN-toppmøtet i Johannesburg om bærekraftig utvikling. Det ståsted som Stortinget tilkjennegir gjennom behandlingen av denne meldingen, gir Regjeringen muligheter til å spille en offensiv rolle for å bidra til å flytte noen merkesteiner i det biologiske mangfoldets interesser og forståelse.

Selv om denne meldingen i stor grad handler om hvordan man i forvaltningen skal organisere seg for å nå ideelle miljøpolitiske mål, vil jeg trekke fram betydningen av organisasjonenes og næringenes bidrag til at målene kan nås. Organisasjonene innenfor dette fagområdet besitter en verdifull kompetanse som forvaltningen vil ha stor glede av i det videre arbeidet. Jeg vet at statsråden lytter interessert til kloke innspill og betraktninger, derfor vil det ikke overraske meg om Regjeringen også på dette fagområdet vil utveksle og utvikle sin videre politikk i en konstruktiv dialog mellom frivillig og forvaltningsbasert kompetanse.

Når det gjelder det utøvende næringslivet, er det særlig primærnæringene som er opptatt av biologisk mangfold og naturens bæreevne for ressursutnyttelse og økonomisk avkastning. Ingen kjenner bedre naturens følsomhet og generøsitet enn de som er avhengig av den i sitt daglige levebrød.

Tenk bare på langsiktigheten som ligger i generasjonsperspektivet i skogbruket. Dagens skogbruker, hennes far og farfar har odlet og dyrket fram den spiren til verdiskaping som ble sådd for kanskje 70–80 år siden, og som er dagens brukers fortjeneste. Dette er et avkastningsperspektiv som stiller de fleste andre, ofte utålmodige avkastningskrav i skyggen. Derfor må vi ha god dialog med næringen innenfor barskogvern når storsamfunnet av hensyn til og med ønske om å sikre biotoper og artsmangfold gjør dette nødvendig.

Ingen er tjent med et høyt konfliktnivå på disse spørsmålene, og komiteens anvisninger om makeskifte, aktiv anvendelse av statens skogeiendommer i denne sammenheng samt minnelige ordninger er alvorlig ment.

Avslutningsvis vil jeg som saksordfører takke mine komitekolleger for et svært konstruktivt og interessant samarbeid. Jeg har opplevd at hver især gjennom sine bidrag, som selvfølgelig har politiske nyanser – det skulle da bare mangle – har bidratt til at Norge ligger i forkant når verdenssamfunnet møtes igjen etter ti år for å diskutere disse spørsmålene.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Hallgeir H. Langeland (SV): Lat meg starta med å takka saksordføraren for hans arbeid. Hans parti har hatt monaleg gjennomslag i arbeidet med denne meldinga. Det kjem tydeleg fram i forhold til ivaretakinga av private eigedomsinteresser og næringslivsinteresser. Og det er jo noko av det som gjev grunn til uro.

Mitt første spørsmål gjeld problematikken knytt til barskogvern. Komiteens fleirtal legg opp til at det stort sett er Statskog som gjennom makeskifte skal stå for dette. Så veit me altså at Statskog omtrent ikkje har skog som er verd å verna. Betyr det likevel at det er det som er hovudpolitikken til Høgre her på Stortinget, at ein skal utføra vern på denne måten når ein veit at det reint reelt sett ikkje er mogleg å verna så mykje av det Statskog har? Dessutan veit ein at Regjeringa i samarbeid med Framstegspartiet no har kutta 15 mill. kr i barskogvern i revidert budsjett. Spørsmålet blir altså: Er det på denne måten ein styrkjer det biologiske mangfaldet?

Så er det, som saksordføraren var inne på, problemstillingar knytt til dei frivillige organisasjonane. SV og Arbeidarpartiet fremmar forslag om auka satsing på kompetanseutvikling og registrering – altså meir pengar både til frivillige organisasjonar og til kompetanseutvikling m.a. i kommunane. Er det sånn å forstå at SABIMA og norske kommunar no kan venta seg ein opptrappingsplan frå denne Regjeringa?

Øyvind Halleraker (H): Ja, vil jeg svare ganske klart på det første spørsmålet til Hallgeir Langeland. Jeg tror faktisk at de private eiendomsinteressers skjøtsel av bl.a. skogområdene i Norge har bidratt til at vi ikke har så veldig mye å skamme oss over i dette landet. Vi har en ambisjon om å få vernet mer, og da tror jeg at Statskogs skoger er et viktig bidrag. Komiteen var på reise bl.a. til Sverige under behandlingen av denne saken, og der fikk vi høre at barskogvern faktisk ikke var konfliktsak i det hele tatt, fordi man i stor grad hadde benyttet statens skoger. Jeg tror det er mulig å anvende mer av statens skoger i arbeidet med å oppnå disse målsettingene, og særlig innenfor makeskifteløsninger.

Så er det jo bare halve historien når Hallgeir Langeland sier at vi reduserer med 15 mill. kr. Det er 35 mill. kr igjen, som er en styrking i forhold til budsjettet fra i fjor høst.

Når det gjelder de frivillige organisasjonene, tror jeg det bare er nyanser i synspunkter mellom Hallgeir Langeland og meg. Han er mer pågående og ønsker å få lagt inn penger allerede i behandlingen av en stortingsmelding. Slik jeg ser det, er det en sak for Regjeringen i de løpende budsjetter å komme med forslag til dette. Jeg tror

Hallgeir Langeland vil oppleve at dette kommer til å bli ivaretatt i framtiden.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Synnøve Konglevoll (A): I år er det ti år siden den store miljøkonferansen i Rio de Janeiro. Her ble det vedtatt to konvensjoner som omhandlet de to store miljøpolitiske utfordringene: Konvensjonen om biologisk mangfold og Klimakonvensjonen. Som alle her i salen er veldig klare over, holder vi i komiteen på med sluttspurten når det gjelder klima, og skal avgi innstilling i morgen, så det vil vi få god anledning til å komme tilbake til senere.

Men når jeg likevel nevner klimakonvensjonen i dag, er det fordi disse to store miljøutfordringene må ses i sammenheng. Begge har samme grunnleggende årsak, nemlig en stadig økende forskjell mellom fattig og rik internasjonalt. På den ene siden fører fattigdom og befolkningsvekst til rovdrift på jorda i de fattige landene, til nedhugging av skog, til ørkenspredning og til forurensing. På den andre siden har det stadig økende forbruket i de rike landene og en stadig mer energikrevende levemåte gjort at vår levemåte går på bekostning av klimaet, og det fører til at arter utryddes i et tempo og et omfang som kan få uante konsekvenser. Ifølge «Jordens tilstand 2002» er det skremmende store andeler av ulike typer natur- og dyreliv som står i fare for å bli utryddet – 12,5 pst. av karplantene, 11 pst. av fuglene, 20 pst. av krypdyrene, hele 25 pst. av pattedyrene og en enda større andel av fiskeartene, 34 pst. Den største umiddelbare årsaken til dette er tap av habitater, altså naturlige områder for artene å leve i. Et av de viktigste og mest truede habitatene er verdens skoger. Det skal jeg si litt om senere.

For å møte en så stor og grunnleggende utfordring er det nødvendig med en helhetlig politikk. Det er nettopp det denne meldinga, som har undertittelen Sektoransvar og samordning, handler om. Jeg er derfor glad for at det er en enstemmig komite som støtter de strategiske målene for bevaring av biologisk mangfold som meldinga trekker opp, og at det er en enstemmig komite som støtter meldingas hovedkonklusjon om å etablere et nytt kunnskapsbasert forvaltningssystem for biologisk mangfold. Det var for øvrig regjeringa Stoltenberg som dro i land det arbeidet som i mange år har pågått med denne meldinga, og som la den fram i april i fjor – uten at det skal gjøres til et altfor stort partipolitisk poeng.

Hovedgrepet i denne meldinga, som jo saksordføreren har redegjort for, er nettopp etableringa av et nytt kunnskapsbasert forvaltningssystem. Det nye forvaltningssystemet innebærer at områder av stor verdi for biologisk mangfold identifiseres gjennom et nasjonalt program for kartlegging og overvåking. Med denne kunnskapen som utgangspunkt skal så både juridiske og økonomiske virkemidler innrettes for å beskytte disse områdene.

Å ta vare på det biologiske mangfoldet er derfor ikke noe vi kan knipse med fingrene og vedta. Det må være en prosess, det må være et overordnet mål for det vi driver med innenfor hver eneste sektor, og det er helt avgjørende med et godt samarbeid mellom staten, kommunene og fylkeskommunene. Men får vi til å etablere et system som meldinga beskriver, har vi et viktig verktøy for at Norge skal kunne ta sin del av ansvaret for den globale miljøutfordringa. Da vil det være opp til oss sjøl om vi vil gjøre det som er nødvendig for å bevare og sikre det biologiske mangfoldet her i Norge.

Målet er at den nye forvaltningsmodellen skal være ferdig etablert innen 2005, slik at Norge kan gi fullverdig rapporteringer på partsmøtene i 2004 og 2006. I tråd med flertallets merknader vil departementets vurderinger og eventuelle endringsforslag bli lagt fram i forbindelse med stortingsmeldinga om Regjeringas miljøpolitikk og rikets miljøtilstand. Det er bra, men nettopp fordi det er så viktig å få dette systemet opp å gå innen utgangen av 2005, har Arbeiderpartiet og SV likevel funnet grunn til å fremme et forslag der vi ber Regjeringa legge fram en opptrappingsplan i statsbudsjettet. En slik opptrappingsplan bør inneholde en oversikt over hvor store bevilgninger som det er nødvendig å få på plass, bl.a. for å bygge opp den kompetansen som er nødvendig innenfor de ulike sektorene og i kommunene, og hvor mye som er nødvendig for å gjennomføre kartlegginga og overvåkinga.

En annen ting som bør framgå helt tydelig av en slik opptrappingsplan, er hva som er nødvendig av bevilgninger for å få etablert en artsdatabank. Jeg er glad for at komiteen støtter at artsdatabanken skal være etablert og i drift innen 2003. Det må jo også bety at Regjeringa vil gå inn for bevilgninger til dette i statsbudsjettet som skal legges fram til høsten. Jeg håper derfor at regjeringspartiene kan støtte forslaget fra Arbeiderpartiet og SV om at statsbudsjettet også må gi svar på hva som er nødvendig i årene 2004 og 2005 for å få artsdatabanken på plass. Videre håper jeg at miljøvernministeren kan benytte innlegget sitt i dag til å bekrefte at artsdatabanken skal ligge i Trondheim, slik som regjeringa Stoltenberg gikk inn for. Det er nødvendig at statsråden kan gi den avklaringa i dag. I innstillinga er nemlig alle partiene unntatt Arbeiderpartiet tause når det gjelder dette spørsmålet.

I meldinga så vel som i innstillinga er det en del mer konkrete enkeltområder som omtales. Jeg skal nevne ett av dem: behovet for å øke skogvernet, spesielt barskogvernet.

Som jeg var inne på innledningsvis, er verdens skoger et av de mest truede habitater. Også i Norge har vi hatt en utvikling der det blir stadig mindre igjen av de inngrepsfrie skogområdene. Samtidig vet vi at om lag 45 pst. av de truede artene i Norge befinner seg i skogen. Uten et sterkere vern kan mange av de 1 400 truede artene i skog miste sine naturlige biotoper. Derfor er økt skogvern en av de viktige tingene vi i Norge kan gjøre for å sikre det biologiske mangfoldet. Vi har gjort en del av jobben i Norge gjennom oppfølginga av barskogmeldinga, som ble lagt fram i 1995. I den meldinga som vi behandler i dag, varslet regjeringa Stoltenberg at den ville sette i gang en evaluering av skogvernet, og mens denne meldinga har ligget og modnet her i Stortinget, har altså den evalueringa blitt klar.

Konklusjonen fra forskerne er at det er behov for økt vern, og ut fra innstillinga har miljøvernministeren fått tilslutning til det. På den ene siden viser et flertall, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, til at Regjeringa legger opp til at barskogvernet skal utvides. Litt lenger bak sier Arbeiderpartiet og SV det etter min mening enda klarere når vi skriver at det «i tillegg til den vedtatte barskogplanen er nødvendig med et utvidet vern for å sikre et representativt utvalg av skogtyper». Det som etter min mening da er litt trist, er at det som det brukes aller mest plass på i innstillinga, er å snakke om konfliktdempende tiltak og makeskifte, både i gjennomføring av vedtatte planer og i forhold til økt vern. Arbeiderpartiet har ingenting imot verken konfliktdempende tiltak eller makeskifte – tvert imot. Men det er på en måte nok å si det en eller to ganger.

Å drive med miljøpolitikk er en krevende øvelse, fordi vi som har ansvaret i dag, enkelte ganger må la kortsiktige hensyn vike. Jeg er bekymret for at alle merknadene om å unngå konflikter og om bare å skulle løse dette med makeskifte, og for at det vi har sett i behandlinga av revidert nasjonalbudsjett, der Regjeringa først økte bevilgningen til barskogvernet, men så i samarbeid med Fremskrittspartiet kuttet den igjen, betyr at flertallet på Stortinget vil snakke pent om barskogvern, men ikke tør gjøre det som trengs.

Helt til slutt vil jeg fremme de to mindretallsforslagene fra Arbeiderpartiet og SV i denne innstillinga.

Presidenten: Synnøve Konglevoll har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg har to spørsmål til Arbeidarpartiet.

Det eine knyter seg til det som representanten Konglevoll sa i starten, med ei beskriving av den faktiske situasjonen der ein høgg ned skog, der ein har ein høg grad av artsutrydding rundt omkring i verda, og der ein er nøydd til å føreta tiltak, og i tillegg det som var hovudpoenget til representanten, nemleg at det overordna er at ein må vareta det biologiske mangfaldet i praksis. Då er spørsmålet mitt til Arbeidarpartiet følgjande: Kva er grunnen til at ein då ikkje ønskjer å vera med og leggja føringar på WTO og handelsregima, slik at ein unngår å importera eller selja denne skogen som blir hogd? Og i den samanhengen: Kvifor vil ikkje Arbeidarpartiet vera med SV på å gje etiske og miljøpolitiske føringar til det oljefondet som me har i Noreg? I forhold til dei problemstillingane som representanten tek opp, f.eks. rasering av regnskog, kan det reint praktisk vera våre pengar som blir brukte til dette. Det må jo vera problematisk dersom ein meiner at det ikkje skal vera føringar på WTO og oljefondet.

Spørsmål nr. 2 går på dette med skogsbilvegar og den nedtrappinga som Arbeidarpartiet der er inne på. SV ønskjer å avvikla dette umiddelbart, med utgangspunkt i at me set det biologiske mangfaldet først. Spørsmålet er: Kor lang blir nedtrappingsperioden til Arbeidarpartiet? Kan me få støtte for eit kutt allereie i kommande budsjett?

Synnøve Konglevoll (A): I denne innstillingen framkommer det at på en del områder står Arbeiderpartiet og SV sammen. Det burde jo ikke overraske meg at representanten Langeland spurte om det ene punktet under overskrifta Internasjonalt samarbeid hvor vi ikke står sammen, der SV spesielt har pekt på handelsavtaler. Men jeg vil vise til at vi i innstillinga står sammen i å peke på at hensynet til biologisk mangfold må være førende for Norges utenrikspolitikk og for vår deltakelse i en rekke internasjonale organisasjoner og også i handelsavtaler.

Når det gjelder etiske retningslinjer for oljefondet, er det et flertall her i Stortinget som går inn for en uttrekkingsmekanisme, og det vil gjelde i de tilfellene der vi oppdager at investeringer er i strid med bl.a. Konvensjonen om biologisk mangfold, som er en veldig styrende konvensjon for norsk utenrikspolitikk.

Når det gjelder skogsbilveier, er det en sak der det er nyanseforskjell mellom Arbeiderpartiets og SVs merknader, der SV sier at man skal fjerne støtten, mens Arbeiderpartiet sier at man skal trappe ned støtten. Uansett er det viktig å begynne med denne saken, og det aller viktigste hadde vært å få en oppslutning også fra de andre partiene, slik at vi hadde et flertall her i Stortinget for å starte den jobben. Jeg vil bare vise til at der startet den forrige regjeringa med jobben gjennom skogbruksoppgjøret, der man kuttet i investeringer i de mest inngrepsfrie områdene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Øyvind Korsberg (FrP): Det er i vår generasjons og fremtidige generasjoners egeninteresse å ta best mulig vare på naturen, herunder det biologiske mangfoldet, slik at vi ikke påfører naturen uopprettelig skade. Det betyr ikke at man kan stemple all aktivitet som innebærer endringer av naturen, som en forringelse, eller at man må stanse videre utvikling av dagens samfunn for å oppnå en såkalt bærekraftig utvikling. Forvaltning av naturen innebærer mer enn å gjøre den til et museum.

Noen inngrep kan medføre uønskede endringer som det kan ta generasjoner å rydde opp i. Det er derfor særlig betydningsfullt for samfunnet å besitte nok kunnskap til å forstå årsakssammenhenger i naturen. Generelt er det hensiktsmessig å føre kontroll med variasjoner, søke forklaringer på endringer og skape en beredskap for tiltak der menneskelig aktivitet er årsak til uønskede endringer.

Vi støtter således en bærekraftig utvikling – og i hovedsak føre var-prinsippet. En for streng tolkning av dette begrepet kan medføre fullstendig stopp i samfunnsutviklingen. Føre var-prinsippet kan også bety at man skal unngå forhastede konklusjoner. Mangelen på kunnskap om problemområder er ikke et argument i seg selv for å stoppe samfunnsutviklingen. Tvert imot er læring gjennom erfaring en vanlig, akseptert og utbredt læringsprosess.

Fremskrittspartiets hovedinnvending mot denne meldingen er at den i hovedsak handler om departementet og deres syn på virkeligheten. Som det fremgår av meldingen, skal nesten alle utfordringer løses ved hjelp av ulike statlige tiltak, gjerne i form av nye lovreguleringer og satsing på holdningsskapende arbeid. Etter vår oppfatning virker det som om meldingen kun tar høyde for at det er byråkratene i departementet, Direktoratet for naturforvaltning og fylkesmennene som står for den praktiske forvaltningen av det biologiske mangfoldet.

Det er jord- og skogbrukere som til daglig forvalter det biologiske mangfoldet. En aktiv og bærekraftig bruk av både innmark og utmark har gjennom generasjoner formet et variert og mangfoldig kulturlandskap. Kunnskaper og holdninger bygd opp over generasjoner når det gjelder bruk av naturressurser, er helt avgjørende for i hvilken grad en på lengre sikt skal lykkes i sikringen av det biologiske mangfoldet for fremtidige generasjoner. I fremtidig ivaretakelse av det biologiske mangfoldet, vil bønder, fiskere, skogeiere og andre som bruker, forvalter og lever av naturen, ha en helt avgjørende rolle. Jeg synes det er grunn til å legge merke til at det har skjedd et stort miljøløft i skogbruket de tre siste årene, og at det har skjedd i regi av næringen selv.

Ca. 20 000 skogeiere har gjennomført et studieopplegg for å få kunnskap til å drive et ytterligere miljøvennlig skogbruk, og har forpliktet seg til å følge Levende Skogs standarder. Skogeiere bestiller egne miljøregistreringer og setter av arealer av hensyn til biologisk mangfold, noe som fører til at det blir satt av større arealer på den måten enn det som er blitt gjort i barskogvernet til nå. Det siste er verdt å merke seg, med det konfliktnivået barskogvernet ofte fører til mellom grunneier og staten.

Det er ikke først og fremst målet om å ta vare på naturen som skaper konflikter, men fremgangsmåten til de statlige forvaltningsorganene. Dette har dessverre ført til unødvendig store konflikter, fordi miljøvernmyndighetenes ord og handlinger blir oppfattet av de lokale brukere og eiere som om storsamfunnet overkjører dem og tar fra dem og lokalsamfunnet råderetten over egne ressurser. Et eksempel er barskogvernet der selve prosessen har ført til årevis båndlegging av store deler av ressursgrunnlaget på flere tusen skogeiendommer. Når slike prosesser pågår, blir tilliten til miljøforvaltningen ødelagt.

Det finnes heldigvis gode eksempler på samarbeid mellom offentlig og privat sektor når det gjelder forvaltning av naturressurser. Vilt- og fiskeforvaltningen er et godt eksempel på hvordan offentlig og privat sektor gjennom god samordning og samarbeid kan få til gode og effektive forvaltningsmodeller. Dette sikrer ikke bare det biologiske mangfoldet, men sikrer også en god og fornuftig balanse mellom bruk og vern. Dette har gitt gode resultater både faglig og praktisk, og med på kjøpet får man et stort engasjement lokalt. En samordning og et samarbeid som dette bør være et godt eksempel på planlegging og forvaltning sammen med privat sektor.

Til slutt vil jeg ta opp Fremskrittspartiets og Senterpartiets forslag i innstillingen til sak nr. 1 og Fremskrittspartiets forslag i sak nr. 2.

Presidenten: Øyvind Korsberg har tatt opp de forslagene som han refererte til.

Hallgeir H. Langeland (SV): Det er positivt at me no endeleg får behandla meldinga om biologisk mangfald. Den har lege lenge i Stortinget og verka etter å bli behandla. Eg er for så vidt einig med både saksordføraren og representanten frå Arbeidarpartiet i at me er einige om ganske mykje, og Arbeidarpartiet og SV ønskjer å gå lenger, bl.a. med dei to forslaga som er fremja.

Problemet er når ein skal starta med tiltakssida. Då er der ein del ting som blir for lite forpliktande. Då vil igjen ansvaret koma til Regjeringa. Korleis vil dette bli følgt opp i budsjetta? Kva for ein samarbeidspartnar vel ein når ein behandlar budsjetta? Vel ein dei partnarane som set miljøet først, eller vel ein dei partnarane som set skatte- og avgiftslette først? Så langt har ein valt skatte- og avgiftslette framfor å satsa på miljøet. Det er viktig at me konstaterer det.

Eit anna spørsmål er: Kjem kommunane til å få midlar til å følgja opp denne meldinga? Det er eigentleg ei positiv innstilling til dette frå fleirtalet, også til å gje frivillige organisasjonar større midlar. Men dette har me tidlegare høyrt frå denne talarstolen. Ein snakkar om det, så kjem budsjetta, og så er det vekk. Kva vil skje den 21. juni, når meldinga om villaksen blir lagd fram? Kva for interesser vinn fram då? Er det dei interessene som er opptekne av å bevara den særeigne villaksstammen som Noreg har, eller vil det vera næringsinteressene gjennom oppdrettsanlegg, med auka problem med lakselus, som vinn fram? Når dei konkrete oppfølgingssakene til denne meldinga kjem, er det vi ser kva for prioriteringar denne regjeringa gjer.

Det er SVs inntrykk at grunnsynet til fleirtalet på Stortinget først og fremst er å ivareta nærings- og eigedomsretten. Ein skal verna private eigedomseigarar mot det biologiske mangfaldet nærast, sjølv om ein i festtalar seier at det sjølvsagt er viktig at dei private eigedomseigarane følgjer opp. Så viser det seg i praktisk politikk, når det kjem til budsjetta, at ein kuttar i ting som kunne sørgt for at ein auka det biologiske mangfaldet, f.eks. i forhold til barskogvernet, der løyvingane no blir kutta med 15 mill. kr fordi ein vel å samarbeida med eit parti som ikkje prioriterer miljø, men som prioriterer skatte- og avgiftslette. Ein kan ikkje vri seg unna det faktumet.

Tilnærminga til dette frå fleirtalet er etter SVs meining heilt feil. Dersom ein tenkjer på villaksen f.eks., set ein ikkje den først, men ein set næringsinteressene først. Kva vil det bety for f.eks. reiselivsnæringa dersom villaksen døyr ut, og dersom oppdrettsnæringa overtek alt? Kva betyr det i forhold til det internasjonale ansvaret som Noreg har for å vareta norsk villaks?

Det er her ein snur ting på hovudet dersom ein konsentrerer seg berre om næringsinteressene, slik som tendensen til fleirtalet her i Stortinget er. Det same gjeld

skogen. Miljøsjefen i Norske Skog, Sverre Thoresen, seier i Dagsavisen den 8. januar i år:

«Det evig tilbakevendende spørsmålet fra våre kunder er hvordan Norge, et land med så høy miljøprofil kan ha så lite vern av barskog.»

Det betyr altså at det ligg ei økonomisk interesse i å sørgja for at barskogvernet aukar, å sørgja for at me nærmar oss nivået til Finland og Sverige, som ligg milevis framfor oss. Når ein då, som høgreparti ofte er, er veldig oppteken av og berre konsentrert om økonomi, er det litt forunderleg at ein ikkje legg vekt på sånne vurderingar når me no behandlar meldinga om biologisk mangfald.

SV er oppteke av å styrkja arbeidet for å sikra biomangfaldet. Me ønskjer å visa at me står i spissen for å følgja opp internasjonale avtalar, anten det er på dette området eller på andre område. Her heng ikkje dei andre partia skikkeleg med.

SV ønskjer òg – og har fått støtte frå Arbeidarpartiet – å sjå på og vurdera ei samordning av regelverket innanfor miljøområdet, slik ein har gjort i Sverige, for å sjå om ein kan styrkja arbeidet med miljøet på denne måten. Eg forstår ikkje kvifor ikkje regjeringspartia, som seier at miljø er viktig, kan vera med på å vurdera eit sånt forslag, men altså ønskjer å stemma imot det. Det verkar heilt absurd på SV.

Eg synest òg det er beklageleg at ikkje Regjeringa sluttar opp om forslaget frå Arbeidarpartiet og SV der ein seier at ein vil styrkja kompetansen, ein må styrkja kartleggingsarbeidet og ein må styrkja overvakingsarbeidet, og at ein må ha ein opptrappingsplan for dette. For det er jo det regjeringspartia i ord seier at dei skal gjera, men når det kjem til dei praktiske vedtaka, stemmer dei altså ikkje for det.

Det å styrkja kommuneøkonomien og å styrkja dei frivillige organisasjonane sitt arbeid innanfor dette feltet er veldig sentralt i Arbeidarpartiet og SV sine merknader. Det er der det politiske elementet ligg i forhold til dei partnarane som denne regjeringa samarbeider med. For det er klart at dei viktige perspektiva der ikkje vil stå i sentrum dersom ein vel å samarbeida med det partiet som har som den viktigaste saka å kutta skattar og avgifter. Då tapar miljøet, og då må ein òg frå Regjeringa si side vera så ærleg å seia at me prioriterer ikkje miljøet høgt, me prioriterer skatte- og avgiftslette høgare. Det er dei faktiske forholda, det er det som skjer i den praktiske politikken.

Så kan ein rosa miljøvernministeren for at han gjer ein god jobb ute, og han gjer mange ting heime til fordel for miljøet. Men alt som kostar pengar, ser det ut som om Regjeringa ikkje klarer å prioritera, og ein vel ikkje dei samarbeidspartnarane som kunne sørgja for at ein prioriterte dette.

Til slutt vil eg seia at det er ein del sentrale problemstillingar som SV er aleine om å ha ei forståing for, m.a. når det gjeld oljefondet. Dersom ein reint faktisk driv og investerer i selskap som øydelegg det biologiske mangfaldet, som høgg i regnskogen, og eit fleirtal her på Stortinget samtidig seier at det får me koma tilbake til, og at biologisk mangfald er noko av det viktigaste me behandlar, heng det ikkje på greip. Då må ein vera tydeleg i forhold til oljefondsinvesteringar på at ein ikkje skal investera i ting som går ut over det biologiske mangfaldet. Då må ein altså ha etiske og miljøpolitiske retningslinjer for korleis ein skal investera. Men det vil ikkje fleirtalet. Dei vil først og fremst at det er profitt som skal gjelda, som einaste og viktigaste element. Då blir beskjeden frå SV at ein prioriterer ikkje arbeidet med biologisk mangfald dersom ein sørgjer for at det er kapitalinteressene som er det viktige.

No var gjerne SV veldig negativ på ein del ting, men det er for å visa at det faktisk er ein del oppgåver som for miljøvernministeren og Regjeringa står igjen å løysa. Reint faktisk er det sånn at beskjeden frå SV er, som det er i alle saker som går på miljø, som Regjeringa veit at SV set først, at ein rett og slett må prioritera å samarbeida med det partiet dersom ein meiner at miljøpolitikken er viktigast. Det gjer ikkje denne regjeringa no for tida. Den samarbeider altså om å skaffa høgast moglege skatte- og avgiftsletter, og det er ikkje til fordel for miljøet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Halleraker (H): Det er slik at i alt overveiende grad er det de private som eier skogene i Norge. Det er også slik at skjøtselen foregår på en bra måte i dette landet. SV hevder at Sverige og Finland ligger «milevis» foran, men forskjellen er altså 3 pst. Uansett om vi lå på svensk nivå, ville vi hatt 96 pst. skog igjen, som også ville blitt forvaltet på en svært bra måte.

Jeg er ikke imponert over miljøpolitikken til de regimer som SV identifiserer seg med. Det er nok å nevne som skrekkeksempler når ansvaret pulveriseres og statlige systemer overtar, miljøforurensningene rundt Nikel, og vi kjenner også til at det er store miljøproblemer i sosialistlandet Kina. Så jeg syns ikke SV i denne salen bør gå til angrep på systemer som er drevet av helt andre interesser, nemlig det personlige ansvar, som er i stand til å forvalte systemene, også de økologiske, slik vi har gjort det i Norge i en årrekke.

Når det gjelder kuttet på 15 mill. kr, som SV har vært innom to ganger, er det fristende å spørre om det. Jeg kan nemlig ikke huske at SV la inn noe mer til barskogvern i statsbudsjettet i fjor høst. Det er faktisk en styrking av barskogvernet på 35 mill. kr som nå skjer i forliket på revidert.

Hallgeir H. Langeland (SV): Lat meg først seia at det er ei stund sidan eg har opplevd at Sovjetunionen og Kina har vore inne i debatten i forhold til SV – eg må berre seia at han gløymde Albania for å få biletet komplett. For eg og representanten Halleraker er heilt einige i den vurderinga i forhold til dei gamle sentralistiske – kommunistiske såkalla – regima og miljøpolitikk. Men det er jo lov å prøva seg.

Så er det problemstillingane i forhold til barskogvern. Det er heilt riktig at Regjeringa foreslo å plussa på 50 mill. kr. Men det som var SV sitt poeng, var at Regjeringa valde å samarbeida med eit parti som kutta

15 mill. kr i denne påplussinga, og då blir det, same korleis ein reknar, eit kutt i forhold til det som blei lagt fram. Mindre til barskogvern blir då konklusjonen frå SV si side. Det kjem ein altså ikkje utanom.

Så til private og Statskog og korleis ein behandlar private eigedomsinnehavarar. SV er ikkje ueinig i at svært mange, sikkert dei aller fleste private eigedomsinnehavarar gjer ein svært viktig jobb når det gjeld biologisk mangfald. Men nokre gonger er det nødvendig for det offentlege å gå inn og bidra til at ting blir verna, og betala rekninga for det. Opplegget til Høgre er at nærmast alt det skal gjerast av Statskog, som altså ikkje har nokon særleg verneverdig skog. Då vernar ein på ein måte løa, mens ein samtidig høgg ned stavkyrkjer. Det er jo det ein gjer når ein ikkje viser at ein må verna dei områda der ein faktisk har eit biologisk mangfald som er verdt å verna.

Bror Yngve Rahm (KrF): I utgangspunktet hadde jeg ikke tenkt å ta noen replikk på Hallgeir H. Langeland, men han er relativt klar, for å si det slik, i sin omtale av flertallet, og ikke minst av samarbeidspartiene, når det gjelder profileringen av interessene i innstillingen – en omtale som jeg på sett og vis føler bærer stort preg av et overspill, nesten på grensen til å være en feil framstilling av det som er realiteten i innstillingen når det gjelder forholdet mellom næringsinteresser, grunneierinteresser og verneinteresser. Merknadene er veldig tydelige også fra regjeringspartienes side, men det som er en vesentlig forskjell mellom samarbeidspartiene og SV, er at vi erkjenner at det faktisk finnes en del grunneiere rundt omkring som sitter på betydelige eiendommer. Det er også en annen vesentlig forskjell. Vi ønsker i likhet med SV å verne, men vi ønsker å gå gjennom prosesser som kan bidra til å dempe konfliktnivået utover det som vi ser i dag.

Mitt spørsmål til SV blir: Hvordan har SV tenkt seg at dette vernet skal gjennomføres, samtidig som konfliktnivået vil dempes? Vil han være like offensiv i forhold til å finne konfliktdempende løsninger som det Samarbeidsregjeringen er, eller er det her snakk om en statlig overkjøring av grunneierinteressene? For det er det man faktisk kan få inntrykk av at det er snakk om.

Så vil jeg også minne Hallgeir H. Langeland på at det ikke er så mange dagene siden hans egen partifelle Djupedal faktisk inviterte Fremskrittspartiet til et slags budsjettforlik ved å si at hadde bare Fremskrittspartiet kommet til SV, skulle vi nok sørget for å sikre at vi fikk midler til de barnløse. Da er spørsmålet: Hva ville det gått på bekostning av? For nå har jo faktisk Kristin Halvorsen brukt opp hele skattelettelsen til alle andre gode formål, og nå skal også Hallgeir H. Langeland bruke det på miljø. Så det er jo interessant, og SV må også snart bestemme seg: Hva vil de prioritere å bruke skattelettelsen til?

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg takkar for ein relativt sett god replikk, som peiker på ein del problemstillingar som for SV er interessante. For SV prioriterer ein del område – me prioriterer miljø, og me prioriterer barn og unge. Då går me så langt at me går m.a. til Framstegspartiet og spør om dei vil vera med og gjera noko i forhold til barnehageprisen. Det ser det ut som om me klarar å få til. Altså, det me har lovt veljarane, forsøkjer me å følgja opp. Det er iallfall den praksis me har i SV. Eg veit ikkje om Kristeleg Folkeparti har andre synspunkt på det, men det er altså vår grunnhaldning.

Det som er mitt poeng i forhold til Regjeringa, er at dei vel å gå inn i eit budsjettsamarbeid med eit parti som har som premiss å kutta skattar og avgifter. Det har ikkje SV vore med på, og kjem ikkje SV til å vera med på som prinsipp. Sjølvsagt kan me vera villige til å sjå på enkelte skattar og avgifter, men det er ikkje det prinsippet me fører forhandlingar ut frå. Me fører forhandlingar ut frå den politikken me står for når det gjeld miljø, når det gjeld barn og unge.

I forhold til den private eigedomsretten sa eg i min førre replikk at dei aller, aller fleste eigedomsinnehavarar gjer ein svært viktig jobb når det gjeld det biologiske mangfaldet. Men det finst altså område der det er nødvendig å gå inn frå vår side og bidra til at det biologiske mangfaldet kjem først – altså må me gjerne kjøpa område eller i samarbeid med ein privat grunneigar sørgja for at dei blir verna. Då er det vår oppgåve som løyvingsmakt m.a. å sørgja for at det er midlar til dette. Regjeringa kuttar då altså 15 mill. kr, som kunne ha vore brukte til å sikra dei private eigedomsrettane i forhold til barskogsvernet. Så eg ser fram til eit samarbeid med Kristeleg Folkeparti om miljøpolitiske saker, og at ein er konkret.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Bror Yngve Rahm (KrF) (komiteens leder): Det var en litt befriende replikkordveksling mellom Langeland og meg. Og jeg satte stor pris på hans avslutning, for det er faktisk første gang Hallgeir Langeland har brukt uttrykket «i samarbeid med» grunneierne. Det betyr i realiteten at SV faktisk står Samarbeidsregjeringen mye nærmere enn det han prøver å gi inntrykk av i sitt hovedinnlegg.

Det er imidlertid gledelig at det er så pass stor og bred politisk enighet i arbeidet med å ta vare på det biologiske mangfoldet som innstillingen bærer preg av. Det er med et vekslende flertall vi i dag vedtar de hovedprinsippene som ligger nedfelt for forvaltningen, gjengitt i St.meld. nr. 42 for 2000-2001, Biologisk mangfold – Sektoransvar og samordning.

Denne meldingen ble lagt fram av regjeringen Stoltenberg, og den ble liggende i Stortinget etter at Samarbeidsregjeringen tok over. Jeg mener bestemt at det er en styrke for selve saken at vi greier å stå sammen om de viktigste prioriteringene på dette området. Vi er enige om målene i arbeidet, og vi er langt på vei også enige om hva som skal til for at vi skal kunne oppfylle disse målene.

Forvaltningen av det biologiske mangfoldet er et prioritert område for Kristelig Folkeparti og har vært det lenge. Vi mener det er en av bærebjelkene i vår tenkning rundt selve forvalteransvaret som prinsipp. Kristelig Folkeparti mener derfor at biologisk mangfold og naturen har en verdi i seg selv. I tråd med forpliktelsene i

Konvensjonen om biologisk mangfold er det derfor både Kristelig Folkepartis og Samarbeidsregjeringens visjon at Norge gjennom nasjonal handling og internasjonalt samarbeid skal bidra til

– å sikre jordens biologiske mangfold
– å realisere verdiene i det biologiske mangfoldet
– at goder og byrder av tiltak fordeles rettferdig innen og mellom ulike generasjoner og samfunn

Vår nasjonale politikk vil innebære at vi nå tar vår del av den globale fordelingen av byrder med å ta vare på det biologiske mangfold som Konvensjonen om biologisk mangfold forplikter oss til, gjennom prinsippet om bærekraftig bruk av dette mangfoldet. Den nasjonale oppfølgingen av konvensjonen er avgjørende for det norske samfunnets utviklingsmuligheter, verdiskaping, livskvalitet og velferd. Den er også viktig for vår internasjonale troverdighet.

Konvensjonen om biologisk mangfold legger føre var-prinsippet til grunn for å begrense eller hindre vesentlig reduksjon eller tap av biologisk mangfold. Konvensjonen innebærer at hensynet til de økologiske systemene og deres funksjoner skal ivaretas best mulig. Samarbeidspartiene legger derfor til grunn at føre var-prinsippet og økosystemtilnærming skal være grunnleggende forvaltningsprinsipper for alle myndighetsområder. Der er det et bærende prinsipp at alle sektorer skal ta ansvar for å integrere hensynet til biologisk mangfold i sin forvaltning.

Vi mener at tiltak skal baseres på vitenskapelig, tradisjonell og lokal kunnskap for å bevare økosystemenes funksjon og sikre at samfunnsaktiviteter skjer innenfor naturens tålegrenser. Videre er det viktig at tiltak skal vurderes i henhold til ulik påvirkning, fra intensiv bruk til strengt vern. Til slutt er det avgjørende viktig at tiltak skal planlegges for å være tilpasset over tid til økologiske variasjoner og effekter på tilgrensende økosystemer.

For å styrke innsatsen gjennom samordnet politikk og handling for å motvirke utvikling er det tre essensielle momenter vi må ha in mente. For det første må årsakene til tap av biologisk mangfold angripes. For det andre skal bruken av biologisk mangfold være økologisk bærekraftig. Og for det tredje skal truet og sårbart biologisk mangfold vernes og om nødvendig restaureres.

I meldingen legger en til grunn at en sektorovergripende tilnærming skal redusere tapet av biologisk mangfold effektivt.

Kristelig Folkeparti støtter selvsagt Regjeringen i følgende prioriteringer fram til 2005:

1. Det skal utarbeides et nasjonalt program for kartlegging og overvåking.
2. Juridiske og økonomiske virkemidler skal samordnes for å nå de målene vi setter oss.
3. Man skal samle inn informasjon og utvikle forskningen og kompetansen på området.

Disse tre innsatsområdene utgjør elementene i det nye forvaltningssystemet som forutsetter styrking og samordning av kartlegging og overvåking av biologisk mangfold.

Det er nødvendig å etablere et nytt forvaltningssystem for å hindre unødig tap av mangfoldet. Dette nye forvaltningssystemet innebærer at områder med stor verdi for det biologiske mangfoldet identifiseres. For å få dette faktagrunnlaget må det igangsettes kartlegging og overvåking, herunder etablering av en artsdatabank. Kristelig Folkeparti er glad for at det er flertall også for dette. Informasjon om områdene som har stor verdi for biologisk mangfold, skal være allment tilgjengelig. Dette skal være faktagrunnlaget for sentral, regional og lokal forvaltning.

Når det gjelder juridiske virkemidler, er et lovutvalg nedsatt for å vurdere lovverk om biologisk mangfold og relevant sektorlovgivning. Videre er vi kjent med at Planlovutvalget vurderer endringer i plan- og bygningsloven som skal ivareta hensynet til biologisk mangfold på en bedre måte. Det skal vurderes endringer i eksisterende, og behov for nye økonomiske ordninger som kan rettes inn mot områder med stor verdi for det biologiske mangfoldet.

For Kristelig Folkeparti og samarbeidspartiene er det viktig å peke på at en veldig viktig del av arbeidet med å verne det biologiske mangfold foregår i lokalpolitikken. Arealplanlegging som også vurderer hensynet til biologisk mangfold, er helt avgjørende for om vi skal lykkes med å få til et representativt utvalg av naturtyper. Veiutbygging, boligutbygging, næringseiendommer, golfbaner osv. er irreversible inngrep i naturen som i enkelte tilfeller truer det biologiske mangfoldet.

Mye av det biologiske mangfoldet finner vi i dag i skog. Om lag 3 000 arter stod i 2000 på Rødlista over truede, sårbare og hensynkrevende arter. Nærmere halvparten av disse lever i skog. Et bredt flertall i komiteen sier at vi vil prioritere barskogvernet, bl.a. ved å tilføre tilstrekkelige ressurser for å sikre erstatning.

Evalueringer har vist at det er behov for en betydelig styrking av dette vernet. Regjeringen legger nå inn 25 mill. kr ekstra til barskogvern i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, og vi mener at videre vern så langt som mulig skal foretas ved makeskifte mellom berørte grunneiere og staten. Videre er vi opptatt av at det må satses sterkere på metoder for kombinasjon av vern og bruk av skog. Når vi går inn og verner områder, er det viktig at vernet også møter forståelse hos dem som blir berørt.

De frivillige organisasjonene er sentrale aktører i arbeidet med kartleggingen. Kompetansen som bl.a. SABIMA sitter på, er essensiell for myndighetene. De er også viktige i arbeidet med å få opp bevisstheten hos befolkningen for at biologisk mangfold er viktig. Lokal Agenda 21-arbeidet er her sentralt, og Samarbeidsregjeringen er svært opptatt av at de frivillige organisasjonene er viktige bidragsytere i så måte.

Det vi vedtar i dag, er nye prinsipper for hvordan vi skal forvalte det biologiske mangfold i fremtiden. Vi følger opp de forpliktelsene vi har tatt på oss i forhold til konvensjonen om biologisk mangfold, og vi tar et viktig skritt videre når det gjelder hvordan vi skal ta grep for å ta vare på rikdommen vi har i naturen.

La meg avslutningsvis i forhold til de forslag som foreligger henvise til forslag nr. 1 fra Arbeiderpartiet og

SV om å samle all miljølovgivning i én felles lovgivning, som i og for seg ikke er en dårlig tanke – la meg få lov til å si det – men som kanskje går litt langt i å trekke den konklusjonen at det faktisk er det vi skal gjøre, uten at man kanskje har gått dypere inn i materialet. Jeg tror det kan være fornuftig å gå litt inn i det og se nærmere på om det faktisk kan være et godt grunnlag for å foreta en slik samordning i framtiden. Jeg vil derfor anbefale at forslagsstillerne vurderer å gjøre dette om til et oversendelsesforslag, slik at man ikke avviser det i salen.

O d d b j ø r g A u s d a l S t a r r f e l t hadde her teke over presidentplassen.

Presidenten: Det vert replikkordskifte. – Hallgeir Langeland.

Hallgeir H. Langeland (SV): Til det siste innspelet frå Kristeleg Folkeparti om dette å vurdera ei eiga miljølov, vil eg gjerne tilbakevisa det som vart sagt om at ein trekkjer konklusjonen i forslaget. Tvert imot. Det står i forslaget:

> «Stortinget ber Regjeringen utrede om det er hensiktsmessig å plassere den viktigste miljølovgivningen i en egen miljølov.»

Det er ikkje noko bastant i det heile. Det burde vera heilt uproblematisk for regjeringspartia å gå med på eit slikt forslag, som er veldig uforpliktande slik det står. Så eg vil berre igjen utfordra og seia at det forslaget bør ein stø frå regjeringspartia si side.

Så til Kristeleg Folkeparti, som er medlem av denne regjeringa. Kristeleg Folkeparti markerte seg sterkt, ikkje minst den 9. mars 2000, då Bondevik I-regjeringa gjekk av på grunn av ei miljøsak. Og i valkampen profilerte Kristeleg Folkeparti miljøet høgt, ikkje berre på det området me er inne på no, om barskogvern og biologisk mangfald, men òg på satsinga på kollektivtransport. Ein lova ein del ting innanfor miljøpolitikken. Mitt spørsmål til Kristeleg Folkeparti blir derfor: Er det den partnaren ein har valt som samarbeidspartnar, som er den partnaren det er lettast å få gjennomslag med for den politikken som Kristeleg Folkeparti lova seg vekk på i valkampen?

Presidenten: Presidenten vil presisera at det var Hallgeir *H.* Langeland som no hadde replikk.

Bror Yngve Rahm (KrF): Til replikken fra representanten Hallgeir *H.* Langeland vil jeg si følgende: SV og ikke minst Hallgeir H. Langeland er svært opptatt av og svært bekymret for det samarbeid som vi fra tid til annen har hatt med Fremskrittspartiet om budsjett. Det som Hallgeir H. Langeland og SV faktisk likevel ikke tar innover seg, er at til tross for den nedturen som det skulle bety for miljøet, er det altså ikke miljøet som taper i dette samarbeidet. For det innebærer faktisk en økning på innsatsen generelt sett på viktige områder for miljøpolitikken, også når det gjelder budsjetter.

Når det gjelder samarbeidspartienes forslag til Fremskrittspartiet, må jeg bare gjenta at her har det kommet et slags signal tidligere – det var vel i forrige uke – som viste at også SV var villig til å tenke litt forlik med Fremskrittspartiet dersom det kunne medføre at man fikk inn penger til såkalt ufrivillig barnløse. Da er spørsmålet hva det eventuelt ville gå på bekostning av. Det er jo en debatt som ikke hører hjemme her, men jeg blir litt oppgitt over at dette gjentar seg stadig vekk, når det faktisk er tilfellet at Regjeringen får gjennomslag for økt miljøinnsats i Stortinget også gjennom det samarbeidet vi faktisk har hatt med Fremskrittspartiet.

Når det gjelder spørsmålet om en egen lovgivning, er det helt riktig at det står «utrede» i forslaget. Men det er jo faktisk det som også gjengis i selve meldingen, slik at Regjeringen i utgangspunktet har signalisert at dette er en problemstilling man er opptatt av og gjerne kommer tilbake til. Da ser ikke vi som regjeringsparti noe poeng i å lage et eget forslag til vår egen regjering om noe de har sagt at de ønsker å gjøre. Derfor er min anbefaling, for å hindre at dette blir nedstemt, at man igjen vurderer å gjøre det om til et oversendelsesforslag.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til replikk.

Inger S. Enger (Sp): Det er ei viktig melding som legges fram i dag. Komiteen står samlet om hovedprinsippet i denne meldinga. En samlet komite støtter også opp om strategiske mål for bevaring av biologisk mangfold som går ut på at naturen skal forvaltes slik at arter som finnes naturlig, sikres i levedyktige bestander. Samtidig erkjenner komiteen at artsmangfoldet er i en naturlig endringsprosess.

De tre største globale miljøutfordringene er klimaendringer, forørkning og endring i biologisk mangfold. Det ideelle er naturligvis at disse temaene aldri kommer i konflikt med hverandre, slik at en unngår å sette dem opp mot hverandre. Men dersom en må velge, vil det for Senterpartiet være klimaet som blir det viktigste. Klimaendringer vil òg raskt virke inn på biologisk mangfold. Når det er sagt, vil jeg understreke at det på ingen måte er meninga mi å nedvurdere betydningen av biologisk mangfold. Senterpartiet er også for vern når det er påkrevet, og vil at det skal tas hensyn til truede og sårbare arter når det trengs. Det er derfor svært gledelig at en samlet komite går inn for å forbedre og utvikle rødlista. Skal den bli et nyttig og forsvarlig forvaltningsverktøy, må kvaliteten bedres. På den måten kan feil unngås, og det kan gis et rett bilde av virkeligheten. Senterpartiet er for øvrig det eneste partiet som har påpekt viktigheten av at artsdatabanken bør knyttes til et universitetsmiljø. Det er for å sikre nøytralitet og stabilitet.

Under behandlinga av meldinga har rimeligvis vern – og spesielt barskogvern – vært et mye omtalt tema. Meningene er naturligvis delte, men flertallet i komiteen har i flere merknader samlet seg om å komme fram til ulike konfliktdempende tiltak, som f.eks. makeskifteordninger. Det er derfor synd at ikke et flertall gikk sammen med Senterpartiet og Fremskrittspartiet om et forslag hvor Regjeringen – i svært pene ordelag – blir bedt om å samarbeide med organisasjonene innenfor primærnærin-

gene for å utarbeide en strategi for å redusere konfliktnivået i naturforvaltning.

Vil en unngå konflikter, bør en neppe gjøre som i arbeidet med vassdragsvernet som foregår nå. En storstilet utvidelse er i gang i regi av Norges Vassdrags- og Energidirektorat og Direktoratet for naturforvaltning. Og det er nesten ikke til å tru, men det skjer uten at Regjeringa har utformet et klart mandat for arbeidet. Det er ikke klargjort hvilke kriterier som skal legges til grunn, og hvilke konsekvenser vernet skal få for de store nedslagsfelta til vassdraga. Det er heller ikke sagt noe om hvordan eventuelt vern vil virke inn på mulighetene for bygging av småkraftverk, noe som Stortinget ved flere anledninger har stilt seg positivt til. Det burde vært en selvfølge å klargjøre mandat og konsekvenser først – ikke etterpå. Slikt kan det veldig lett bli konflikter av.

Når det gjelder et annet forslag fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet, kan det virke som det trengs ei forklaring. Forslaget gjelder definisjon og bruk av to uttrykk: «inngrepsfrie områder» og «villmarkspregede områder». Vi ber Regjeringa vurdere om disse begrepa er hensiktsmessige slik de blir brukt i dag. Det kan se ut som om flertallet har misforstått hensikten med forslaget når de hevder at framstillinga vår ikke er dekkende. Flertallet understreker at definisjonen har vært brukt i 20 år. Det er det ingen grunn til å betvile, men definisjonen er nok ikke vedtatt noe sted. Det er heller ikke det vi egentlig snakker om. Vi bare spør om definisjonen er hensiktsmessig. Og det er noe ganske annet. Folk flest – og dem bør en jo være opptatt av – mener nok at f.eks. Galdhøpiggen og Glittertind ligger i villmarkspregede områder. Det gjør de ikke etter definisjonen. Og årsaken til at f.eks. Glittertind ikke ligger i villmarkspreget område er ikke DNTs store hytte, Glitterheim, med dieselaggregat og veldig god middag. Nei, det er en veg som er stengt med bom om sommeren, og som ikke brøytes om vinteren. Det hadde vel de færreste trudd. La oss slippe å få vilkårlig villmark i dette landet, men heller finne fram til begrep som er forståelige og mer hensiktsmessige.

Vi håper på full oppslutning om dette forslaget når det skal stemmes over det senere i dag.

May Britt Vihovde (V): Saman med global oppvarming er øydeleggingа av det biologiske mangfaldet den største miljøtrusselen verda står overfor. Øydeleggingа av det biologiske mangfaldet foregår i dag på grunn av mennesket sine aktivitetar raskare enn nokon gong tidlegare ut frå naturlege prosessar.

Ut frå Venstre sitt syn er det difor svært gledeleg at energi- og miljøkomiteen har sett seg eitt ambisiøst mål:

> «Komiteen har som mål å sikre et like stort artsmangfold i norsk natur i fremtiden som i dag.»

Dette vil krevja omfattande tiltak over lang tid. I dette arbeidet representerer denne meldinga, som går fram mot år 2005, berre eit første steg.

Omfanget av det biologiske mangfaldet er i fleire delar av landet framleis ukjent, og det er difor positivt at meldinga legg opp til ei ganske omfattande kartlegging og registrering av artar. For å vita korleis mangfaldet skal ivaretakast, må ein vita kva som finst av artar og viktige biotopar i eit område eller ein kommune. Det er bra at ca. 300 kommunar allereie er i gang med ei slik kartlegging.

Som komiteen sjølv peikar på, finn ein 45 pst. av dei truga artane i naturen i skogen, og utan eit sterkare vern kan mange av desse artane mista sine naturlege biotopar. Venstre er glad for at Regjeringa legg opp til at barskogvernet skal bli utvida, og at planane for ei slik utviding skal bli ferdigstilte i løpet av 2003.

Venstre er einig i at det i oppfølginga av barskogvernplanane må arbeidast for eit så lågt konfliktnivå som mogeleg ved at ein nyttar seg av frivillige avtalar så langt det er mogeleg, men vil likevel understreka at det ved utveljinga av dei områda som skal vernast, alltid må leggjast til grunn at det som ut frå eit fagleg grunnlag bør vernast, også skal vernast.

Elles vil eg leggja vekt på ei problemstilling som er lite lagd vekt på i meldinga, nemleg behovet for ikkje berre å ta vare på det biologiske mangfaldet i skog og elles i villmarksprega område, men også i byar og tettstader. Det mange kanskje ikkje veit, er at også dei store byane har mange utryddingstruga artar. Oslo er kanskje den kommunen i Noreg som har dei flest direkte truga artane, og det er ikkje i skogen, men inne i det som kallast byggjesona. Dette set heilt spesielle krav til arealplanlegging og byutvikling. Sjølv om hovudansvaret for dette ligg hos kommunen, er det viktig at staten er seg sitt ansvar bevisst og syter for at nasjonale interesser blir tekne vare på. I byar og tettstader vil det også i likskap med i kulturlandskap elles vera eit stort behov ikkje berre for bevaring, men også for aktiv skjøtsel for å ta vare på mangfaldet.

Som tidlegare nemnt, har alle partia sett seg som mål at dagens biologiske mangfald skal oppretthaldast i framtida. Eg legg merke til at til og med Framstegspartiet har sett seg dette som mål. Eg tvilar ikkje på at dette er eit ønske alle partia i Stortinget har. Men eg undrar meg på om alle dei same partia har vilje til å gjennomføra dei konkrete små og store tiltaka som er nødvendige for å nå dette målet. Det er trass alt ikkje noko ukjent i denne salen at vi vedtek ideelle mål utan i etterkant å ha vilje til å gjennomføra det som er nødvendig for å nå dei.

Det er viljen som tel, og det er den vi alle i framtida vil bli målte etter.

Statsråd Børge Brende: Jeg har med glede registrert at komiteinnstillingen viser bred enighet om hovedgrepene som foreslås i meldingen.

Tap av biologisk mangfold er et alvorlig globalt problem som er i ferd med å undergrave grunnlaget for en bærekraftig utvikling. Vi har alltid tatt det for gitt at dette mangfoldet skal være til stede og sikre omgivelsene og vårt daglige brød. Men nye trusler og utfordringer både nasjonalt og internasjonalt gjør at vi ikke lenger kan ta dette for gitt.

Selv føre var-prinsippet, som var en grunnsetning fra Rio-toppmøtet om miljø og utvikling i 1992, er det nå vanskelig å skaffe internasjonal enighet om. På den store forberedelseskonferansen til Johannesburg-møtet,

Rio+10, var det mange land som ikke lenger ville være med på å bekrefte føre var-prippet. Det er trist. Ikke minst er det trist fordi vi ser ganske dramatiske endringer i det biologiske mangfoldet globalt sett. Det biologiske mangfoldet reduseres kanskje med en takt som er hundre ganger det som ville vært det naturlige, og mange tusen arter forsvinner hvert år globalt sett.

Det var faktisk en ganske sterk opplevelse å se hvordan det går med regnskogen på Sumatra. Verdensbanken har fastslått at i løpet av tre–fire år kan all regnskog være borte på et så viktig sted som Sumatra. Når man vet at 50–80 pst. av artsmangfoldet i verden befinner seg i regnskogen, viser det også hvilke utfordringer vi står overfor globalt sett.

Det er også slik at vi skal levere politikk på disse områdene nasjonalt. Regjeringen har i revidert nasjonalbudsjett fått til en økning på barskogvernet med 35 mill. kr i forhold til det som ble vedtatt for inneværende års budsjett – en økt satsing. Årsaken til at Regjeringen vil styrke vernet av skog er bl.a. at nærmere halvparten av de truede artene i Norge lever der. I tillegg er økt vern av skog en investering som vil bedre konkurranseevnen for norske trebaserte produkter på miljøbevisste markeder, som flere representanter har vært inne på. Regjeringen vil øke ambisjonene for vern av skog, og vi vil finne frem til arbeidsmåter som kan redusere konfliktene samtidig som den faglige kvaliteten på arbeidet skal opprettholdes.

Noen var inne på at det er vanskelig for denne regjeringen å få til en mer offensiv miljøpolitikk hvis man skal velge spesielle samarbeidspartnere i Stortinget. Vi fikk flertall for inneværende års budsjett med Fremskrittspartiets stemme. Det lå inne en økt miljøsatsing i tilleggsbudsjettet som Regjeringen fremmet, og dette ble også videreført i det samarbeidet. I revidert nasjonalbudsjett, hvor innstillingen nå er avgitt fra finanskomiteen, legges det opp til en økt satsing på barskogvern, med 35 mill. kr, og det er et samarbeid mellom Samarbeidsregjeringen og Fremskrittspartiet.

Jeg må også avvise at det å gi skatte- og avgiftslettelser, som er bra, ikke minst for å ruste opp familiene og ruste opp næringsutøveres muligheter til å delta i den internasjonale konkurransen som blir tøffere og tøffere, skal gå på bekostning av miljøet. Tvert imot. Hvis norske næringsinteresser, som også tar godt vare på miljøet, gjør det bra internasjonalt, vil det være en fordel både for det globale miljøet og for miljøpolitikken i Norge. Det er også viktig at de som eier privat grunn i Norge, kan ha større mulighet til å ta godt vare på disse områdene. Man må huske på at dette er de områdene som det er mest av i mange sammenhenger.

Jeg vil også understreke at tiltak på biomangfoldområdet er ofte lønnsomt for samfunnet på mange måter. Det gjelder både på kort og lang sikt. For eksempel er kostnadene for kampen mot spredning av fremmede arter 123 milliarder dollar i året bare i USA – 123 milliarder dollar. I Norge har f.eks. introduserte sykdommer på laks kostet mer enn 2 mill. kr de siste 15 år.

Naturens mangfold av liv er avgjørende for verdiskaping, velferd og livskvalitet. Omkring 40 pst. av alle medisiner er utviklet fra ville planter og dyr. Vi er helt avhengige av naturens verdier og tjenester, men bruker til daglig bare en liten del av potensialet som ligger der. Kanskje huser regnskogene arter som kan bidra til å løse kreftgåten og gi oss medisiner mot aids. I bakterier i havet er det funnet stoffer som dreper kreftceller, og enzymer fra skjell kan ha store muligheter som antibiotikum for mennesker. Det er da vi skal være klar over at en art som forsvinner, forsvinner for alltid, det er ugjenkallelig. Derfor har vi et betydelig forvalteransvar, og vi har et betydelig ansvar for å følge føre var-prinsippet på biomangfold-området.

Mange av artene vi lever av, er foredlet gjennom avl, på grunnlag av variasjonen i det ville artsmangfoldet. Vi må sørge for at dette mangfoldet opprettholdes. Gener fra en sjelden villrisart var redningen da foredlede rissorter bukket under for sykdom. Mangfoldet i naturen er både artenes og vår egen livsforsikring.

Ifølge FN øker tapet av det biologiske mangfoldet globalt. Bare i Norge står over 3 000 arter på den nasjonale rødlisten over truede arter. Vi regner med at minst 130 plante- og dyrearter har forsvunnet i Norge de siste 150 årene.

Kunnskapen om det biologiske mangfoldet er for dårlig. Av de om lag 14 millioner arter vi antar finnes på jorden, er mindre enn 2 millioner beskrevet. Meldingen foreslår et nytt kunnskapsbasert forvaltningssystem for biologisk mangfold. I Norge skal vi legge til rette for at de over 3 000 rødlisteartene og deres levesteder blir identifisert gjennom et nasjonalt program for kartlegging og overvåking, noe som også komiteen har sluttet seg til, samt at vi skal etablere en artsdatabank. Dette er grunnlaget for å ivareta disse artene også i områder som ikke er aktuelle for vern, og dette vil gi forvaltningsmyndighetene på alle nivåer tilgang til kunnskap om truede arter og naturtyper. I tillegg samordnes juridiske og økonomiske virkemidler slik at alle sektorer og myndigheter vet hva de skal forholde seg til og kan ta sin del av ansvaret. Ikke minst er dette viktig når kommuner, som har ansvaret for plan- og bygningsloven, regulerer.

Et slikt program er et viktig bidrag til å kunne bevare vårt biologiske mangfold gjennom bærekraftig bruk på tvers av sektorgrensene. Stortinget har ved flere anledninger etterspurt et slikt program. Denne regjeringen gjør noe med dette. Vi har styrket kommunekartleggingen og avsatt midler til oppstart av artsdatabanken i inneværende år.

En kunnskapsbasert forvaltning er en fordel for næringslivet. I dag opplever næringslivet ofte at miljøinteresser kommer sent inn i planprosessen og gjør den unødvendig dyr og tidkrevende. Med stedfestet informasjon om viktige naturområder vil vi legge til rette for en mer forutsigbar arealforvaltning der tiltakshaver lettere kan tilpasse seg hensyn til biologisk mangfold allerede i starten av planprosessen. I tillegg har også Regjeringen lagt opp til en noe mer effektiv planprosess som sikrer også næringslivets interesser på det punktet.

Jeg kan nevne et eksempel på en vellykket samhandling på dette feltet fra Larvik kommune. Gjennom det statlig-kommunale kartleggingsprogrammet hadde kommunen identifisert et viktig naturområde som også var aktuelt for utbygging. Tiltakshaver og kommunen fant sammen en tillemping mellom biomangfold- og utbyggingsinteressene som var akseptabel for begge hensyn.

Vi har hittil ikke hatt god nok kunnskap om hvilket mangfold vi har, og hvor det befinner seg. For en del arter har vi hatt god oversikt og forvaltning, som f.eks. etter viltloven og lakse- og innlandsfiskeloven. Men for de fleste plante- og dyrearter, f.eks. insekter, og de naturtypene de er knyttet til, har vi ikke hatt god nok oversikt. Dermed blir ofte skjønn og foreliggende opplysninger utslagsgivende til ulempe både for miljøet og berørte samfunnssektorer. Det første bud for å forvalte biologisk mangfold må derfor være at vi vet hvor det biologiske mangfoldet er, og hva det består i.

Konvensjonen om biologisk mangfold utfordrer oss til å forvalte naturen på en ny måte, rettet mot bevaring og bærekraftig bruk basert på to viktige prinsipper:

– Sektorene skal sørge for at deres virksomhet ikke fører til at viktig mangfold går tapt.
– Det primære forvaltningsansvaret for biomangfoldet skal delegeres til lavest mulig nivå.

Disse prinsippene ligger til grunn for det nye forvaltningssystemet som Regjeringen introduserer i biomangfoldmeldingen, sammen med målsettingen om forenkling og effektivisering av offentlig forvaltning. Vi etablerer nå en fremtidsrettet forvaltning som allerede har vakt positiv interesse internasjonalt.

Miljøpolitikken må bygges på best mulig kunnskap. Klimapanelet har bidratt til å øke kunnskapen om klimaendringene, og har dermed vært en basis for de internasjonale klimaforhandlingene. Norge har fått internasjonalt gjennomslag for å utvikle et vitenskapspanel under FN også for andre globale miljøutfordringer. Dette initiativet tok jeg før jul, og fikk da gjennomslag i Cartagena i forbindelse med den internasjonale miljøkonferansen om at, UNEP, FNs miljøvernprogram også nå skal få et panel som skal fastslå hvordan utviklingen er innenfor det biologiske mangfoldet. Dette står nå også på dagsordenen i forhandlingsprosessen som skal lede opp til toppmøtet i Johannesburg. Dette er en viktig sak, og gjennom meldingen foreslår Regjeringen også å ta grep på nasjonalt nivå som kan gjøre oss til en foregangsnasjon for å ivareta det biologiske mangfoldet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sylvia Brustad (A): For å greie å ta vare på det biologiske mangfoldet trengs det handling, ikke bare fine ord, og det trengs at det er samsvar mellom ordene som blir sagt, og det som skjer i praksis, ellers er denne innstillinga her verdiløs. Da er det med rette, mener jeg, at representanter både fra Arbeiderpartiet og SV her i dag har reagert med skuffelse på det forlik som ble inngått under behandlinga av revidert nasjonalbudsjett, der regjeringspartiene gikk inn sammen med Fremskrittspartiet og kuttet 15 mill. kr på barskogvern, men totalt nesten 50 mill. kr på miljø midt i et år. Jeg regner med at miljøvernministeren vet veldig godt at 50 mill. kr på miljøområdet er svært mye penger, og det er et svært stort kutt midt i et år. Og da er det noe med at en må ha lov til å spørre om vi kan stole på at de fine ordene som også regjeringspartiene er med på i denne meldinga her, vil bli fulgt opp i praksis når vi altså opplever, mens vi behandler denne meldinga, at regjeringspartiene velger å samarbeide med Fremskrittspartiet og da får et kutt f.eks. på barskogvern. Hadde de valgt å samarbeide med Arbeiderpartiet og SV, ville miljøvernministeren fått sine 50 mill. kr til miljøområdene, og han ville fått det han hadde foreslått når det gjelder barskogvern.

Skal vi greie å ta vare på det biologiske mangfoldet, så trengs det penger og kompetanse, og, som jeg sa, handling. Vi mener at det trengs en opptrappingsplan over hvor mye penger som er nødvendig i de ulike sektorene og i kommunene, hvis ikke vil vi ikke greie å få til den nødvendige kartlegging og overvåkning for å lykkes med dette. Derfor fremmer Arbeiderpartiet og SV forslag om det. Mitt spørsmål er da om miljøvernministeren kan forklare hvorfor han mener dette ikke er nødvendig, og hvordan vi i så fall skal få til dette i praksis, hvis vi ikke er villige til å øke kompetansen, og hvis vi ikke er villige til å gjøre dette i praksis ved også å bruke penger på det.

Statsråd Børge Brende: Ibsen skrev i Peer Gynt at «Hvor Udgangspunktet er som galest, blir tidt Resultatet originalest». Når Regjeringen i samarbeid med Fremskrittspartiet i forhold til det budsjett som representanten Brustads regjering fremla i fjor vår, er økt med 35 mill. kr til barskogvern – altså, vi har økt barskogvernet med 35 mill. kr i forhold til det budsjett Arbeiderpartiet fremla i fjor midt i et budsjettår, og det kan i og for seg også ganges opp med to, for det får en helårsvirkning – så fremstilles det nå som et kutt fordi Regjeringen opprinnelig la inn 50 mill. kr, og dette er 35 mill. kr. Det blir jo originalt. Jeg synes at vi skulle ha gledet oss over at Samarbeidsregjeringen greier å styrke barskogvernet nå. Det synes jeg faktisk hadde vært mest mulig realt. Og dette er mer enn hva Regjeringen foreslo i fjor høst, og det er også mer enn den forrige regjeringen foreslo i fjor høst. Så kan en gjerne mene at det burde ha vært enda mer, og det er selvsagt veldig enkelt når man sitter i opposisjon. Men det er vel et eller annet som sier at penger taler i den sammenheng. Nå har vi en plan for et godt samarbeid også med næringsinteressene og næringsorganisasjonene på dette området, og vi ønsker å øke barskogvernet ikke minst for å ta vare på det biologiske mangfoldet.

Vi følger også opp, som jeg sa i mitt innlegg, med bevilgninger i inneværende års budsjett for etablering av en artsdatabank, og vi forutsetter at den kartleggingsprosessen som nå skal skje i kommunene, skal gjennomføres, og vi vil følge opp dette. Men vi må også være klar over at det er mulig å gjøre mye innenfor miljøområdet også innenfor de rammene en har. Det er ikke bestandig at mer penger er det eneste saliggjørende. Det er faktisk slik –

også da med erfaring som kommunepolitiker – at det er mulig å foreta mye god miljøpolitikk innenfor mange områder ved å tenke litt annerledes og bruke pengene bedre.

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

Øyvind Vaksdal (FrP): Vi er alle enige om at det er viktig å ta vare på vårt biologiske mangfold. Vern må imidlertid ikke gå så langt at det hindrer fornuftig bruk av forvaltning. Vi må forsøke å finne en balansegang mellom vern og fornuftig bruk.

Det er dessverre et faktum at det ofte oppstår konflikter mellom disse forskjellige interessene. Fremskrittspartiet og Senterpartiet har på bakgrunn av dette fremmet et forslag – nr. 4 i innstillingen – for nettopp å prøve å finne løsninger som kan være konfliktdempende. Dette forslaget ser dessverre ikke ut til å få flertall i dag. Men jeg vil likevel spørre statsråden om han ikke ser nødvendigheten av slike konfliktdempende tiltak, og hva han konkret vil gjøre for at man kan unngå konflikter fremover – spesielt med tanke på primærnæringenes situasjon.

Statsråd Børge Brende: Det som er svært bra med denne innstillingen, er at det faktisk er en samlet komite som er opptatt av at vi skal bevare det biologiske mangfoldet. Da nytter det ikke bare å vedta vern av dyr og planter – vi har også vedtatt vern av de biotopene som de befinner seg i. Og når man vet at en del av disse biotopene er truet, må man være ganske klar på hvor man ønsker å gå inn og verne. Det gjelder både i forhold til barskogvern og i forhold til ulike naturtyper.

Men jeg synes det er – som også representanten Vaksdal var inne på – svært viktig å ha en god dialog med næringsutøverne. Det legger jeg stor vekt på. Derfor har jeg invitert både Skogeierforbundet og NORSKOG til en dialog om hva slag områder vi trenger i forbindelse med etableringen av barskogvern, og hvordan de eventuelt kan levere. Jeg er også enig i at Statskog kan spille en rolle her.

Jeg tror nemlig at det er felles interesser mellom næringsutøverne og dem som eksporterer innenfor dette området. Når Norske Skog uttaler at de har en utfordring i forhold til avsetning av sine produkter på grunn av et lavt verneomfang når det gjelder norsk barskogvern, tror jeg det bare er et tidsspørsmål før vi her får til gode samarbeidsløsninger. Men noen konflikter i forhold til vern av store og viktige barskogområder vil det være også i fremtiden, vil jeg tro. Men vi skal gjøre det som er mulig, for å drive konfliktdemping.

Når det gjelder etableringen av naturreservater, endret Stortinget erstatningsreglene i forbindelse med regjeringen Willochs forslag i 1985. Og i dag er det åpnet for at Biomangfoldutvalget skal gjennomgå erstatningsregelverket i forhold til landskapsvernområder og nasjonalparker, hvor de alminnelige rettsgrunnsetningene ligger til grunn.

Men jeg tror at det også på dette området er mulig – gjennom en litt mer fleksibel holdning fra miljøforvaltningen og en mer pedagogisk fremgangsmåte i en del sammenhenger – å oppnå en bedre forståelse med dem som eventuelt vil bli omfattet av dette vernet. Det var en stor opplevelse å være på åpningen av Dovrefjell–Sunndalsfjella, hvor også kommunene i utgangspunktet var fornøyd med det man var kommet frem til.

Hallgeir H. Langeland (SV): I innstillinga har eit fleirtal – faktisk ein samla komite – påpeikt at det er behov for å samordna dokumentasjonen frå Landbruksdepartementet og frå Miljøverndepartementet, og ønskjer at Miljøverndepartementet skal syta for at så skjer. Så mi første utfordring til statsråden er: Vil statsråden syta for at den informasjonen som Landbruksdepartementet har, kjem offentlegheita til del?

Så har eg eit spørsmål knytt til det som miljøvernministeren noko tåredrypande orienterte om – regnskogen på Sumatra og bekymringa for den. Dette regnskogområdet har 50–80 pst. av artsmangfaldet. Og kanskje ligg løysinga på kreftgåta der. Då blir spørsmålet: Kan statsråden garantera at det ikkje er norske investeringar i dei selskapa som høgg ned denne skogen, som altså bekymrar statsråden?

Til slutt til forholdet knytt til det å samla lovverket i ei eiga miljøvernlov – som ein har gjort i Sverige – som Arbeidarpartiet og SV ønskjer å få vurdert. Det blei opplyst av leiaren i komiteen, Bror Yngve Rahm, at det kom ein til å gjera, uavhengig av om forslaget frå Arbeidarpartiet og SV blei vedteke. Kan statsråden bekrefta dette?

Statsråd Børge Brende: Jeg setter stor pris på at representanten Hallgeir H. Langeland tar opp spørsmålet om regnskogen og viser til hvilken bekymringsfull utvikling det er på det området.

Hvert år forsvinner regnskog på størrelse med halve Norge – globalt sett. I Indonesia vil det om noen år ikke være regnskog tilbake. Mye av problemene er faktisk ulovlig hogst av regnskog, noe myndighetene ikke har godkjent, men man har ingen effektiv oppfølging av den ulovlige hogsten. Norge støtter arbeidet med å forhindre dette gjennom Regnskogsfondet – gjennom ulike tiltak fondet har både i Indonesia og i Latin-Amerika. Som jeg har varslet tidligere, utreder Regjeringen nå mulighetene for å stoppe import av ulovlig hogst av regnskog. Det er tiltak vi gjennomgår.

Jeg har merket meg representanten Langelands synspunkter i forhold til petroleumsfondets investeringer – jeg antar at det er det han siktet til. Dette er en i og for seg stor og viktig debatt, men jeg tror ikke vi åpner dette ballet nå – i hvert fall ikke hvis jeg også skal ha tid til å svare på de to andre spørsmålene som ble stilt.

Når det gjelder innspillet om å samle miljølovgivningen i en egen miljølov, står det i meldingen at dette vil Regjeringen gjennomgå, og det var det også komiteens leder henviste til. En gjennomgang betyr at man gjennomgår og ser om dette er et riktig skritt for å styrke miljøets stilling i lovgivningsapparatet. Dette må også være

(Statsråd Brende)
en vurdering i forhold til oppfølgingen av Biomangfoldlovutvalget.

Når det gjelder spørsmålet om en bedre samordning mellom landbruk og miljø, og om offentligheten eventuelt skal få tilgang til opplysninger om biomangfold i Landbruksdepartementet, skal jeg se nærmere på hva som eventuelt ligger i dette, og komme tilbake til komiteen på en egnet måte.

Inger S. Enger (Sp): Jeg skal få stille et spørsmål til statsråden som går på artsdatabanken.

Komiteen er samlet om at det skal opprettes en artsdatabank – det er vel forresten bestemt tidligere også – og et flertall i komiteen har sluttet seg til følgende merknad:

> «Et viktig tiltak for å forbedre og utvikle Rødlista som et viktig forvaltningsverktøy er etableringen av Artsdatabanken.»

Men videre er merknadene delte. Arbeiderpartiet har en merknad hvor de mener at artsdatabanken bør ligge i Trondheim – det er mulig at ministeren ikke har noe mot det. Senterpartiet er mer opptatt av hvilket miljø den skal knyttes opp til. Det har versert ulike modeller for tilknytningsformer, bl.a. er det krefter som visstnok ønsker å legge den til forvaltningsorganet DN eller stiftelsen NINA, som driver med oppdragsforskning. Det har også vært nevnt at et universitetsmiljø vil være det beste. Det er viktig med integritet og tillit til artsdatabanken.

Det vil være en unødvendig belastning å legge artsdatabanken til et miljø som kan svekke troen på upartiskhet. Det er også viktig å skille mellom forvaltning og kunnskapsoppbygging. Dette er også Senterpartiet opptatt av, og vi mener at et universitetsmiljø har både nøytralitet, integritet og tillit, og at det er best at artsdatabanken legges der. Det er jo universitet i Trondheim også – hvis stedsvalget er viktig. Jeg har lyst til å høre miljøvernministerens synspunkter rundt dette med miljø og gjerne også sted.

Statsråd Børge Brende: Jeg er veldig glad for at representanten Enger understreket at det viktigste i forbindelse med etableringen av artsdatabanken er at en slik institusjon skal ha integritet, og at den skal ha et faglig miljø rundt seg som kan ivareta de innrapporteringene som skjer, på en veldig ordentlig måte. Da er jeg ikke uenig i at ikke minst NTNU og universitetsmiljøet i Trondheim er et veldig godt og sterkt miljø.

Men, som også representanten Enger var inne på, er det aller viktigste her nå ikke å gjøre dette til en lokaliseringsdebatt. For det vi nå skal diskutere, er faktisk hvorfor det er viktig å ta vare på disse artsdataene, hvordan vi skal få til et godt system i forhold til innrapportering fra kommunenes side, hvordan vi kan ta vare på mye av dette datagrunnlaget som knytter seg til livets bibliotek, også i Norge, på en slik måte at vi i årene fremover mye tydeligere og mye bedre vet hvilke områder som bør være inngrepsfrie, og hvilke områder som er spesielt rike rent biologisk, og at vi også får bedre dokumentasjon knyttet til artsdata.

Synnøve Konglevoll (A): Jeg vil gjerne følge opp det siste svaret som statsråden gav. Jeg er enig i at vi ikke skal gjøre dette til en lokaliseringsdebatt, men det er nå Stortinget har muligheten til å diskutere etableringa av en artsdatabank.

En enstemmig komite har sagt i innstillinga at artsdatabanken skal være oppe og gå innen 2003. Allerede for et år siden gikk regjeringa Stoltenberg inn for at denne artsdatabanken skal ligge i Trondheim. Jeg synes at statsråden var veldig uklar i sitt svar. Hvis han ikke kan si noe mer enn det han sa, så har han bidratt til å skape en betydelig usikkerhet om hvor denne artsdatabanken skal ligge. Så jeg vil be statsråden gi et klart svar på om den skal ligge i Trondheim, sånn at det ikke skapes noe mer uklarhet om det.

Mitt andre spørsmål gjelder barskogvernet. Som sagt har rapporten fra NINA og Skogforsk nylig blitt lagt fram. Den går inn for en kraftig opptrapping av barskogvernet. Skal vi få til en økning av barskogvernet der vi sikrer et representativt utvalg av skog, er det nødvendig med en rask og smidig opptrapping. Da må vi også tåle å skjære igjennom i forhold til enkelte konflikter, og vi må også tørre å ta noen nye grep. Vi kan gjerne stå her og skryte av at 35 mill. kr er bra, og i Arbeiderpartiet kan vi si at vi har foreslått 50 mill. kr – enda bedre – men skal vi greie å gjøre noe ordentlig på dette området, må vi også ta noen nye grep. Derfor har Arbeiderpartiet sagt, bl.a. i denne innstillinga, at støtte til skogsbilveier og drift i vanskelig terreng må trappes ned. Det er ikke regjeringspartiene med på. Jeg vil derfor be statsråden svare positivt, at dette er et tiltak som miljøvernministeren og Regjeringa vil støtte.

Statsråd Børge Brende: Jeg merket meg med interesse at representanten Konglevoll startet med å si at dette ikke må bli en lokaliseringsdebatt. Men det er egentlig det representanten bidrar til gjennom sitt innlegg. De som lyttet til min svarreplikk, hørte vel det jeg sa. Jeg synes kanskje det er å gå noe langt å si at det nå er skapt betydelig usikkerhet om hvorvidt artsdatabanken skal ligge i Trondheim. Det jeg sa, er at NTNU-miljøet står meget sterkt – sterkere kan det vel ikke sies – og at det skal mye til for å rokke ved den beslutning som regjeringen Stoltenberg fattet i den sammenheng. Men som sagt: Jeg vil ikke delta i noen lokaliseringskonkurranse her, og forstår egentlig ikke hvorfor dette i og for seg skal gjøres til et kjempepoeng i den sammenheng. De som kjenner meg, vil også vite hva som lå i det svaret jeg gav.

Så var det spørsmålet om barskogvern. Det er interessant å merke seg at opposisjonen ikke synes det er fryktelig artig å skryte litt og være litt raus i forhold til det som Regjeringen har fått til her. Regjeringen har altså midt i året tatt et skritt som nesten utgjør en fordobling av barskogvernet. Det er lagt inn 70 mill. kr i inneværende års budsjett til barskogvern, og vi øker dette med 35 mill. kr i revidert – midt i et år! Enn om man hadde kunnet være raus og sagt at denne regjeringen har tatt barskogvernet på alvor. Dette er en skikkelig, kraftig økning i forhold til hva man har gjort tidligere.

Så har jeg også merket meg at representanten Konglevoll nå synes at det er på tide å gjøre noe med subsidier til skogsbilveier. Det er interessant å merke seg at Arbeiderpartiet gjennom mange år ikke har lagt opp til noen betydelig opptrapping av barskogvernet, man har heller ikke gjort noe med disse subsidiene. Men denne regjeringen tar fatt på disse utfordringene og leverer en mer offensiv miljøpolitikk også på dette området.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Torbjørn Andersen (FrP): Jeg tar ordet i denne sak i forbindelse med opptrappingen av barskogvernet, slik det er nedfelt i St.meld. nr. 40 for 1994–1995, og slik det er tatt inn i denne innstillingen.

Det er slik at enkelte steder der barskogvern er foreslått, har det oppstått en betydelig konfliktgrad mellom grunneiere og vernemyndigheter. Et av de beste eksempler på høy konfliktgrad i barskogvernsammenheng finner vi på Haugsjå gård i Froland kommune i Aust-Agder. Den omtalte gården er også nevnt ved navn i innstillingen som et område der nettopp konfliktgraden mellom grunneier og vernemyndigheter er blitt svært høy, og jeg vil bruke Haugsjå gård som et eksempel i mitt videre innlegg.

I St.meld. nr. 40 for 1994–1995 er prinsippene for opptrapping av barskogvern nedfelt. I denne meldingen slås det ganske klart og tydelig fast at noen områder er uaktuelle for vern på grunn av høy konfliktgrad. Jeg er i denne sammenheng meget glad for at nettopp prinsippet om å unngå høy konfliktgrad ved vern skal følges opp. Dette har blitt ettertrykkelig understreket av flertallet i komiteen, og jeg ber statsråden merke seg dette.

I innstillingen sier komiteens flertall:

«at det i oppfølgingen av barskogvernplanene må tilstrebes så lavt konfliktnivå som mulig.»

Komiteflertallet sier videre at man må «fortrinnsvis velge områder med lavest mulig konfliktnivå».

Komiteflertallet har altså bevisst valgt å presisere de viktige prinsipper om å dempe konfliktnivået mest mulig, slik vi finner det i St.meld. nr. 40 for 1994–1995. Poenget mitt er at da bør statsråden følge opp komiteflertallets innstilling i sitt videre arbeid når det gjelder opptrapping av barskogvern, og dermed ta ut av planen verneområder der konfliktgraden er blitt ekstremt høy. Eksemplet med Haugsjå gård er selve skoleeksemplet på høyt konfliktnivå. Eierne av denne eiendommen har lenge kjempet en desperat kamp mot vern for å bevare gårdens driftsgrunnlag og fremtid. Dette er en gård der unge mennesker som vil satse på skogsdrift fremover, har tatt over. Gården har ikke jord. Men blir denne gården vernet med kanskje inntil 20 pst. av arealene, er dette en marginalisering av selve driftsgrunnlaget som er ødeleggende for den økonomiske satsing på drift.

Men så er det slik at rundt Haugsjå gård ligger det i dag fire–fem fraflyttede gårder der eierne neppe i særlig grad vil motsette seg vern. Så har det utrolige skjedd at den eneste bebodde gården i dette området opplever at driftsgrunnlaget av vernehensyn kan bli dramatisk marginalisert, selv om det antakeligvis finnes områder rundt der man kan foreta dette vernet uten noen særlig konfliktgrad. Hvorfor skal vernemyndighetene absolutt ødelegge driftsgrunnlaget for den eneste store gården som er bebodd i dette området, og som ikke har annet enn skog å leve av, når det i det samme området finnes minst fem–seks andre nabogårder som ikke er bebodd, med sikkert den samme flora og fauna og det samme biologiske mangfold som det området man vil verne på Haugsjå gård? Her må fornuften gripe tak, slik at man unngår å ta knekken på den eneste gården som det skal satses på i dette området.

Jeg ber statsråden om her i dag å gi Stortinget en bekreftelse på at han vil legge til grunn prinsippene om å unngå høyt konfliktnivå og ta sterkt hensyn til ikke å svekke driftsgrunnlaget i det videre arbeidet med opptrappingen av barskogvernet. En overkjøring av den private eiendomsretten er ikke vårt demokrati verdig.

Jeg maner derfor til fornuft og realisme i denne sak, slik at i alle fall gårder som Haugsjå gård slipper dette ødeleggende vernet for gårdens fremtid.

Jeg håper som sagt på en tilbakemelding fra statsråden på mine synspunkter.

Sylvia Brustad (A): Jeg skal prøve å bruke kortere tid, men jeg kan ikke la miljøvernministerens siste utsagn stå uimotsagt når han igjen prøver å skape et inntrykk av at det bare er denne regjeringa som er opptatt av å gjøre noe i forhold til f.eks. barskogvern. Det er faktisk feil.

Miljøvernministeren snakker også i svært mange sammenhenger om at man skal være raus med hverandre. Da bør han vel også kanskje etterleve det selv, for det er faktisk slik at det var Arbeiderpartiet som sammen med regjeringspartiene i budsjettbehandlingene i fjor, altså for inneværende år, ble enige om hvordan detaljene i miljøbudsjettet skulle fordeles. Det betyr at vi også var enige om hvor mye penger vi skulle bruke på barskogvern.

Det er også feil når statsråden her sier at arbeiderpartiregjeringa ikke har gjort noe i forhold til subsidier til skogsbilveier. Det var jo vitterlig regjeringa Stoltenberg som ved jordbruksoppgjøret i fjor fikk lagt inn at en ikke skulle gi støtte der det var mer enn 5 km til nærmeste inngrep, og vi gav et signal om at det skulle trappes ned. Det følger vi opp i denne innstillinga her. Tidligere arbeiderpartiregjeringer har også vært for mer penger til barskogvern.

Jeg vil også gjenta at hvis regjeringspartiene hadde vært villige til å inngå et samarbeid med oss under revidert, ville ikke miljøvernministeren ha fått 35 mill. kr, men 55 mill. kr, til barskogvern, slik han opprinnelig foreslo. Jeg går ut fra at når miljøvernministeren foreslår noe for Stortinget, er det fordi han mener det og ikke bare som et agn for å samarbeide med partier som igjen er med på å kutte det.

Presidenten: Flere har ikke bedt ordet til sakene nr. 1 og 2.

(Votering, se sidene 3037 og 3038)

S a k n r . 3

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ola D. Gløtvold og Marit Arnstad om endring av erstatningsreglene for vern i nasjonalparker og for landskapsvernområder (Innst. S. nr. 209 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:42 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Øyvind Korsberg (FrP) (ordfører for saken): Dokument nr 8:42 om endringer av erstatningsreglene for vern i nasjonalparker og for landskapsvernområder tar utgangspunkt i at private grunneiere ikke skal tape økonomisk når staten verner privat eiendom.

Et flertall i komiteen, bestående av Arbeiderpartiet, regjeringspartiene og SV, vil la Lovutvalget for biologisk mangfold få utvidet mandat til å behandle denne problemstillingen. Et mindretall i komiteen, bestående av Fremskrittspartiet og Senterpartiet, mener at loven bør endres, slik det fremgår av Dokument nr. 8:42.

Ca. to tredjedeler av Norges landareal er privat grunn. Privat eiendomsrett har lang tradisjon i Norge. Eiendomsretten er et viktig grunnlag for vårt samfunn og et overordnet prinsipp, som bl.a. er nedfelt i Grunnloven. Private grunneiere er ofte de beste forvaltere av naturområder. Private grunneiere har selvsagt interesse av å forvalte sine eiendommer, slik at eiendommene og verdiene blir holdt i hevd og kan overlates til neste generasjon i minst like god forfatning som i dag, noe som det også er tradisjon for her til lands.

Et mindretall i komiteen, bestående av Fremskrittspartiet og Senterpartiet, mener det bør være tungtveiende grunner for å kunne foreta inngrep i den private eiendomsretten. Der hvor det offentlige griper inn i den private eiendomsretten gjennom vernevedtak eller lignende, må det tilføres tilstrekkelige ressurser for å sikre full erstatning for økonomisk tap.

Tidligere verneplaner har ofte medført høy konfliktgrad mellom dem som berøres av vernevedtaket, og myndighetene. Grunneiere kan lett føle seg urettferdig behandlet og overkjørt av storsamfunnet – ofte uten reelt økonomisk oppgjør fra statens side.

I nasjonalparkplanen er det ca. 50 forslag til vern av norsk natur. Nasjonalparkplanen omfatter ca. 11 000 km^2 privat grunn, og de nevnte forslag vil medføre store restriksjoner for grunneiernes forvaltning av naturområdene.

Dagens erstatningsregler tilsier forskjellig erstatning avhengig av hvilken definisjon verneinngrepet har. Ved å fortsette verneprosessen med dagens regelverk åpner man for sterke konflikter mellom myndigheter og grunneiere. De fleste grunneiere og deres interesseorganisasjoner aksepterer å delta som part i verneprosessen, men forutsetter å få en rettferdig erstatningsordning for de områdene som blir vernet som nasjonalpark, og landskapsvernområder. Det bør også arbeides for makeskifte mellom staten og grunneiere der det er mulig, for å unngå konfliktnivå. Derfor er det både prinsipielle og praktiske grunner til å endre erstatningsreglene ved vern av grunn i henhold til forslaget. Som rettsstat må Norge holde fast ved den private eiendomsretten og derfor sikre full erstatning til dem som rammes økonomisk av vernevedtak.

Regelverket må likestille retten til erstatning for økonomisk tap som følge av vern, uavhengig av om området defineres som naturreservat, nasjonalpark eller landskapsvernområde. Økonomisk erstatning må dekke tap som følge av vernet, slik som erstatningsvernet ved opprettelse av naturreservat fungerer i dag.

Jeg vil dermed ta opp Fremskrittspartiets og Senterpartiets forslag i innstillingen.

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

Leif Frode Onarheim (H): Regjeringspartiene kan gjøre dette ganske kort, tror jeg. Det er i dag forskjellige måter å håndtere disse ulike verneområdene på. Det foreligger et Dokument nr. 8-forslag om å endre på dette, som i og for seg kan ha mange gode momenter i seg.

På den annen side bør slike saker ses i en sammenheng. De bør utredes. Og i et svar fra miljøvernministeren på spørsmål fra komiteen har man sagt at det vil være mer naturlig at man underlegger dette en litt bredere saksbehandling. Man ber derfor om at mandatet for Lovutvalget for biologisk mangfold utvides, slik at det også tar for seg hvordan disse vernereglene bør være i fremtiden. Fra vår side slutter vi oss til det forslaget og føler at det er en fornuftig og riktig behandling av en sak som kan ha ganske omfattende virkninger økonomisk, og som også kan ha omfattende virkninger når det gjelder hvilke områder man skal verne.

Inger S. Enger (Sp): Det vernes stadig mer her i landet. Jeg vil nevne to områder: Barskogvernet og nasjonalparkplanen. Barskogvernet har vi debattert tidligere i dag, og flertallet vil altså øke omfanget betydelig. Landsplanen for nasjonalparker og andre store verneområder – som i areal er langt større – er også i ferd med å bli satt ut i livet etter mange års forberedelser. Det handler om tre verneformer: reservat, nasjonalparker og landskapsvern. Alle opprettes med hjemmel i naturvernloven. Hjemmelsgrunnlaget er altså det samme, men – og det er poenget – erstatningsreglene er dessverre forskjellige. Dette er urettferdig. Det er det Senterpartiet har ønsket å gjøre noe med ved å fremme det aktuelle forslaget.

Vern etter naturvernloven er ofte konfliktfylt. Det handler om vern mot inngrep, vern mot bruk, vern mot fortsatt utnyttelse eller mot nye tiltak. Det handler om overordnede samfunnshensyn som settes opp mot fortsatt næringsvirksomhet, eller om prioritering av allmennhe-

tens interesser på bekostning av privat næringsvirksomhet. Slik må det av og til være. Men når myndighetene ut fra samfunnets interesser griper inn i privat råderett, er det vanskelig å akseptere for dem det rammer. Det bør ikke være vanskelig å sette seg inn i den situasjonen.

Flere forhold har forverret konfliktene. For det første har uklok framgangsmåte fra vernemyndighetene vært belastende. Det tror jeg faktisk er i ferd med å bli noe bedre. Intensjonene er i hvert fall klare, og utformingen av forskrifter for hvert enkelt område er ofte unødvendig strenge og detaljerte. Det tredje elementet, som vi behandler i dag og som det er viktig at man gjør noe med for ikke å sette vernearbeidet i vanry, er kravet om rettferdige erstatningsprinsipp. Dette har de fleste partiene uttalt seg positivt om, og jeg hadde i rettferdighetens navn hatt håp om at det kunne vedtas raskt. Men nei! Temaet skal nok en gang utredes, denne gang av Biomangfoldlovutvalget, slik miljøvernministeren har lagt opp til før komiteen behandlet saken. Hvis det er ministerens framgangsmåte som har påvirket Høyre og Kristelig Folkeparti til å være så lite offensive i denne saken, er det synd. Onarheim var også inne på at dette må ses i en større sammenheng. Men en rask avklaring ville vært en stor fordel for alle parter. Det er svært viktig at dette ikke blir oppfattet som en trenering, så Regjeringen må i sitt tilleggsmandat til Lovutvalget legge opp til en delrapportering allerede i løpet av denne høsten. Endring av erstatningsreglene har blitt aktualisert i stadig nye verneområder – i alt 46 er det vel – som kommer på rekke og rad, og denne gang legges store deler av nasjonalparkene på privat grunn.

Tilbakevirkende kraft for de lovendringene som bør komme, må være tydelig. I statsråd Brendes brev til komiteen 28. april i år sier han at han vil gå inn for dette i de områdene «der vernevedtaket allerede er fattet», men hvor «fristen for krav om erstatning ikke har gått ut». Statsråden nevner nasjonalparken i Forollhogna som et eksempel. Fristen for å fremme krav etter naturvernloven er ett år, og med det tempoet som det nå legges opp til, frykter jeg at svært mange frister vil gå ut før lovendringen er på plass.

Det bør være så stor rettferdighetssans og så stor interesse for å dempe konfliktene i vernearbeidet at det gis tydelige signaler om at rettferdige erstatningsprinsipp må gjelde for alle områdene som opprettes med grunnlag i nasjonalparkplanen – også for de fire som allerede er opprettet.

Til slutt: Ta dem det gjelder med på råd, det er de som vet hvor skoen trykker. Det er en god regel å følge. Grunneierinteressene er satt helt utenfor i Biomangfoldlovutvalget. Ta deres representanter med i det videre arbeidet!

J ø r g e n K o s m o hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Hallgeir H. Langeland (SV): Berre ei lita presisering: Me i Arbeidarpartiet og SV hadde for så vidt gitt regjeringspartia mandat til å snakka på vegner av oss også. Onarheim gjorde ikkje det no, så eg vil berre seia at i Arbeidarpartiet og SV er me einige i den vurderinga som miljøvernministeren har gjort, nemleg at dette skal inn i BLUT-utvalet, at ein skal bruka litt meir tid på det, og at ein gir dette utvalet eit tilleggsmandat.

Så med den presiseringa, som òg er i samsvar med svært mange høyringsinstansars ønske, seier eg takk for meg.

Statsråd Børge Brende: Denne regjeringen startet gjennomføringen av nasjonalparkplanen. Før jul ble Forollhogna nasjonalpark den første nye nasjonalpark på ti år. Nylig ble også Dovrefjell og Sunndalsfjellene nasjonalpark høytidelig åpnet av H.M. Kong Harald.

En fortsettelse av dette arbeidet er viktig, både for å ta vare på viktige naturområder og biologisk mangfold, som vi har vært inne på tidligere i dag, og for å sikre folks muligheter til rekreasjon og friluftsliv. Når samfunnet griper inn med vern av privat eiendom, skal det ytes erstatning til grunneierne. Det er det bred politisk enighet om. For verneformene nasjonalpark og landskapsvernområde gis det i dag erstatning etter alminnelige erstatningsregler.

Siden 1985 har det for verneformen naturreservat blitt gitt erstatning som om området ble ekspropriert av staten. Dette var et initiativ som ble tatt under regjeringen Willoch på 1980-tallet. I forbindelse med behandlingen av denne saken uttalte flertallet i stortingskomiteen følgende:

> «Flertallet vil som departementet legge vekt på at opprettelse av reservater og naturminner vil ha virkninger i forhold til grunneiere og rettighetshavere som ligger nær opptil ekspropriasjon. I landskapsvernområder derimot skal det fortsatt være adgang til økonomisk aktivitet og flertallet finner det derfor ikke riktig å sette landskapsvernområdene i samme erstatningsrettslige særstilling som reservater og naturminner.»

Både i nasjonalparkene og landskapsvernområdene vil det i de fleste tilfeller fortsatt ligge til rette for tradisjonell næringsutnytting. Ofte er den tradisjonelle utnyttingen en forutsetning for områdenes verdi, både for å opprettholde naturmiljøet og for friluftsinteressene. Dette er bakgrunnen for at man i 1985 valgte andre erstatningsregler for naturreservater enn f.eks. for nasjonalparker og landskapsvernområder.

Regjeringen mener at det er fornuftig med en gjennomgang av regelverket når vi nå er i startfasen for gjennomføring av konkrete vernevedtak. Nettopp fordi det må være en sammenheng mellom erstatning og muligheter til fortsatt næringsvirksomhet, er det naturlig å be Biomangfoldlovutvalget foreta en slik gjennomgang. Et tilleggsmandat for utvalget vil bli utarbeidet, og jeg har merket meg komiteens ønske om at relevante høringsinstanser trekkes med i prosessen.

Siden Biomangfoldlovutvalget er opprettet uten hovedvekt på erstatningsreglene i naturvernloven, tar jeg sikte på å supplere utvalget med én person med kompetanse spesielt på dette felt. Når Biomangfoldlovutvalget

har gitt sine anbefalinger, vil det være Regjeringen som står for den videre politiske oppfølgingen.

Det er av betydning at arbeidet med erstatningsregelverket ikke forsinker gjennomføringen av nasjonalparkplanen. Derfor har jeg innstilt på at eventuelle nye regler også blir gjort gjeldende for områder som blir opprettet frem til endring trer i funksjon, og for områder som allerede er opprettet og der fristen for krav om erstatning ikke har gått ut. Jeg ber også om at representanten Enger merker seg det. Dette gjelder også de områdene som representanten var bekymret for, hvis Stortinget på et senere tidspunkt, etter anbefaling fra Regjeringen, skulle velge å endre det erstatningsregelverket som regjeringen Willoch konkludert med i 1985.

Denne regjeringen tar altså for første gang siden 1985 et initiativ for å vurdere erstatningsreglene ved vern etter naturvernloven. Jeg oppfatter dette som en vesentlig imøtekommelse av grunneiernes krav, og tror det vil være et tiltak som kan gi økt aksept og tilslutning til det verneplanarbeidet som nå gjennomføres. Jeg er derfor meget overrasket over at representanten Enger går så høyt på banen. Så vidt meg bekjent tok ikke den regjering som Senterpartiet deltok i sist, altså Bondevik I-regjeringen, initiativ til en gjennomgang av dette. Forrige gang det ble tatt et initiativ til gjennomgang av dette erstatningsregelverket, var da Senterpartiet i sin tid valgte å sitte i regjering sammen med Høyre, i Willoch-regjeringen. Da ble det en gjennomgang. Nå, når Høyre er tilbake i regjeringsposisjon, foretas det igjen en gjennomgang. Dette skjer åpenbart best i et godt samarbeid også mellom Høyre og Senterpartiet, men åpenbart ikke når Senterpartiet sitter i regjering uten at Høyre deltar.

Presidenten: De etterfølgende talere har en taletid på inntil 3 minutter.

Marit Arnstad (Sp): La meg bare få konstatere at Senterpartiet iallfall har fremmet et konkret forslag i dette hus om å forandre naturvernloven på dette punkt. Det var et forslag som Høyre hadde den politiske feighet å ikke stemme for, uansett hvor mye de sier at de er et privat eiendomsrett-parti.

Dette er en skuffende og merkverdig innstilling. Jeg synes det er skuffende at en overhodet ikke velger å berøre noen av hovedspørsmålene i innstillingen. Jeg må konstatere at en så langt velger å skyve hele problematikken over til et biomangfoldlovutvalg, et utvalg som ikke har et mandat spesifikt for denne type spørsmål, og som heller ikke sitter på noen særskilt kompetanse knyttet til disse spørsmålene.

Dette er et spørsmål som til sjuende og sist handler om respekten for den private eiendomsretten, noe som burde oppta både Høyre og Kristelig Folkeparti. Men det er åpenbart et spørsmål som nå skal forbigås i stillhet og skyves over til et utvalg, og som så langt, etter at jeg har hørt både statsråden og representanten Onarheim, rett og slett preges av at en her foreløpig velger å ha en rekke bortforklaringer.

Senterpartiet vet utmerket godt at det kan gis erstatning etter alminnelige rettsgrunnsetninger, men vi vet også at alminnelige rettsgrunnsetninger i denne sammenhengen, med den rettspraksisen en har fått på området, i realiteten betyr at private grunneiere kan risikere å ikke få en øre i erstatning.

Så sier en at dette ikke ble grundig nok vurdert. Dette ble da grundig vurdert knyttet til Willoch-regjeringens endring av naturvernloven i 1985! De juridiske vurderingene av om en skal trekke inn landskapsvernområder og nasjonalparker i naturvernloven § 20, er akkurat de samme som for naturreservat, og kan dermed også betraktes etter de samme linjer.

De økonomiske sidene er sjølsagt viktig. Det vil koste. Men det er faktisk slik at det koster dersom samfunnet skal begrense den private eiers rådighet og eiendomsrett over sin egen eiendom. Det koster penger, og det er en kostnad samfunnet må være villig til å ta dersom en skal ha den minste respekt for den private eiendomsretten, noe som burde oppta både Høyre og Kristelig Folkeparti.

Forslaget slik som det nå ligger, skaper ny usikkerhet. Dette trekker i langdrag og bidrar til nye uklarheter. Det bidrar også til at man får opprettelse av områder som nasjonalparkområder uten at en har noen avklaring om erstatningsspørsmålene. Det er ikke slik at dette er en ny problemstilling; en kan lese igjennom nasjonalparkmeldingen fra 1992 – det er snart 10 år siden den ble behandlet. Der har både Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Fremskrittspartiet en rekke uttalelser om akkurat dette spørsmålet. Vi sier også veldig mye pent om holdningen til vern av privat eiendom, som jo ble tatt inn i forbindelse med nasjonalparkmeldingen i 1992. Det var et helt nytt moment som da ble tatt inn, som vi alle bemerket behørig, men som en åpenbart ikke er så opptatt av nå som en var den gangen. Jeg må si at den måten en her behandler denne saken på, fortjener ikke saken, og den fortjener heller ikke de private grunneierne.

Bror Ynge Rahm (KrF): Dette er en sak som vi i utgangspunktet ikke hadde lagt opp til en omfattende debatt om, og jeg håper det heller ikke nødvendigvis blir det. Men la meg gi en liten respons tilbake til representanten Arnstads svært engasjerte innlegg. Det får meg til å stille noen spørsmål som hun eventuelt kan svare på. Når dette var så åpenbart helt tilbake til Willoch-regjeringens tid, hvorfor tok da ikke Marit Arnstad det samme initiativet mens hun selv satt i regjering? Det er det ene. Det andre er at dersom det kom et Dokument nr. 8-forslag som etter regjeringens vurdering hadde vidtrekkende konsekvenser, ville da daværende statsråd Marit Arnstad på en måte akseptert den type saksbehandling, eller ville hun som statsråd bedt om å få dette utredet på en skikkelig måte? Det er faktisk det Regjeringen nå gjør.

Det er litt underlig at man lar seg engasjere så sterkt, for man er faktisk ikke nødvendigvis imot mange av de tankene som ligger nedfelt i bakgrunnen for forslaget, men man vil rett og slett ha nødvendige sammenhenger og få utredet dette på en så god måte som overhodet mu-

lig, for så å komme tilbake til Stortinget med en gjennomgripende debatt om et tema som er vanskelig.

Og så er det en interessant situasjon: Da vi hadde den forrige saken til behandling for noen minutter siden, ble vi, både Kristelig Folkeparti og Høyre, fra SVs side beskyldt for at hele det biologiske mangfoldet var gjennomsyret av de private interessene og vår vilje til å ta vare på dem. Nå sier altså Marit Arnstad at de samme partiene er feige fordi man ikke tør stå opp og forsvare den private eiendomsretten. Det forteller at Regjeringen og regjeringspartiene antakelig har funnet den nødvendige balansen, også i tilnærmingen til de spørsmål som vi her står midt oppe i.

Det skulle vært interessant å få en tilbakemelding fra Marit Arnstad på om hun selv, som tidligere statsråd, ville følt at denne type behandling, gjennom et Dokument nr. 8-forslag, ville utløst et behov for en grundigere vurdering fra en regjering, dersom hun hadde sittet der også nå.

Marit Arnstad (Sp): Det er helt korrekt at jeg synes dette er en pinlig sak for regjeringspartiene, rett og slett en pinlig sak i forhold til den historikken disse partiene har når det gjelder både holdningen til privat eiendomsrett og holdningen til vern og erstatning.

I 1985 fikk en i forbindelse med lovendringene av naturvernloven, som gjaldt naturreservat og private grunneiere, utredet de juridiske sidene. Det materialet ligger der, og det materialet kan ligge til grunn også for landskapsvernområder og for nasjonalparker. Det er ingen forskjell i de juridiske vurderingene i så måte.

I 1992 hadde vi behandlingen av nasjonalparkmeldingen. Da fremmet Senterpartiet og Fremskrittspartiet et forslag om å få forandret erstatningsreglene med en gang. Vi fikk ikke støtte fra Høyre og Kristelig Folkeparti da, men partiene gikk meget langt i å være positive til en endring av erstatningsreglene. Det var ikke måte på hvor viktig den private eiendomsretten var når den ble inkludert i verneplansammenheng, og det spørsmålet skulle vi komme tilbake til. Det er ni år siden. Jeg synes det er pinlig at en nå kommer med den typen retoriske poeng i forhold til Senterpartiet og til meg som representant. Senterpartiet fremmet dette forslaget for snart ti år siden!

Men det er klart at Rahms innlegg er interessant hvis det betyr at han nå er i ferd med å tilkjennegi en holdning til disse spørsmålene. Én ting er jo at en her vil bruke tid på å vurdere – hvis det bare var så vel – men regjeringspartiene tilkjennegir jo ingen holdning, ingen prinsipielle synspunkt i dette spørsmålet. Det er det jeg først og fremst er svært skuffet over. Dersom Rahms innlegg betyr en liten åpning i forhold til det, så er det bra, men det forhindrer ikke at regjeringspartienes opptreden i forbindelse med innstillingen er direkte pinlig.

Bror Yngve Rahm (KrF): Jeg regner med at representanten Marit Arnstad har fulgt med i den debatten som var tidligere i dag. Der kom det fram ganske tydelige føringer og holdninger på en rekke viktige områder som også berører dette spørsmålet. Det skulle være helt unødvendig for regjeringspartiene å gjenta dette i forbindelse med et Dokument nr. 8-forslag om en sak som Regjeringen har varslet at de vil komme til Stortinget med en grundig gjennomgang av.

Så får det være at representanten Marit Arnstad oppfatter dette som pinlig. Det som jeg synes er pinlig, er at representanten Marit Arnstad viser til et forslag fra ni år tilbake. Det er ikke ni år siden Marit Arnstad satt i regjering. Da hadde hun mulighet til å gjøre noe med det. Det gjorde hun ikke.

Presidenten: Marit Arnstad har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Marit Arnstad (Sp): Bare to korte bemerkninger. Det ene er at for ni år siden behandlet en nasjonalparkplanen, som de nasjonalparkene som nå blir vedtatt, har sin hjemmel i. Det var da en hadde den overordnede behandlingen av Forollhogna, av Sunndalsfjellene, av Verdal og Lierne og Snåsa, som kommer ved årsskiftet. Alle de parkene som en nå vedtar, har sin hjemmel i nasjonalparkmeldingen. Da ble også erstatningsspørsmålet tatt opp. Det var den gangen en burde ha gjort disse vedtakene, men da ble det ikke gjort. Nå har vi sjansen igjen, og så vil ikke Kristelig Folkeparti og Høyre.

Det andre som jeg har lyst til å nevne helt kort, er at det er mulig at regjeringspartiene ikke orket å skrive noe i innstillingen fordi man sa en del ting i innstillingen om biologisk mangfold. Men det er mange rundt om i landet som har vært opptatt av dette Dokument nr. 8-forslaget og dette spørsmålet. Av respekt for dem som er opptatt av det og berørt av det, burde regjeringspartiene ha kostet på seg å skrive noen få ord.

Ola D. Gløtvold (Sp): Bare en kort merknad til det som behandles nå, og spesielt til innlegget fra Bror Yngve Rahm.

Han sa at de ikke nødvendigvis har så mye imot forslaget. Men det kommer ikke fram noen holdning her, prinsipielt eller praktisk, og det burde i hvert fall flertallet ha signalisert. Hvis man ikke har så mye imot dette forslaget, burde Dokument nr. 8-forslaget vært vedlagt protokollen istedenfor at det avvises fra flertallet.

Presidenten: Presidenten vil for sin del gi uttrykk for at han ikke er sikker på om debatten lenger har så veldig mye for seg.

Statsråd Børge Brende: Den oppfatningen har jeg hatt i lengre tid under denne debatten, men det siste innlegget kan faktisk ikke stå uimotsagt. Når Regjeringen tar initiativ til å utrede et forhold, er det fordi man mener at det er grunn til en utredning. Dette var et initiativ som Senterpartiet ikke var i nærheten av å ta i de årene de satt i Bondevik I-regjeringen. Siste gang man foretok en utredning av dette forholdet var under Willoch-regjeringen. Man kom da til den konklusjonen at ved etablering av naturreservat gjøres det såpass store inngrep at det skal be-

handles som om de var ekspropriert, selv om vedkommende fortsatt sitter som hjemmelshaver for området.

Det vi nå åpner for, er på nytt å se på erstatningsformen i forbindelse med etableringen av landskapsvernområder og nasjonalparker. Hadde Senterpartiet vært litt storsinnet og raus, så hadde man her sagt at dette er bra. De burde sagt at det er bra at det skal få tilbakevirkende kraft. De burde sagt at det er bra at vi nå utvider Biomangfoldlovutvalget med én representant. Man burde også sagt at det er bra at man nå er villig til å drøfte mandatet med de berørte parter.

Konklusjonen fra Willoch-regjeringen, der også faktisk Senterpartiet deltok, var at det bare var riktig å endre de alminnelige erstatningsgrunnsetningene i forbindelse med etableringen av naturreservater. Konklusjonen var at i forbindelse med landskapsvernområder var det de alminnelige erstatningsordningene som skulle gjelde. Jeg forstår at Senterpartiet har ombestemt seg i ettertid. Vi har også vært åpne for i forbindelse med etableringen av disse nasjonalparkene og landskapsvernområdene å foreta en fornyet gjennomgang. I det ligger det også et politisk svar på de spørsmål som er reist. Og jeg tror ikke alle de som driver med næringsvirksomhet i disse områdene, faktisk ser seg tjent med at Senterpartiet nå desavuerer den utstrakte hånd som også Regjeringen har kommet med i denne saken i forhold til utredning. Det tror jeg faktisk ikke er i disse næringsutøvernes interesse.

Man må også glede seg over at man nå faktisk fra denne regjeringen er villig til å utrede det og gjennomgå det, når Senterpartiet ikke løftet en finger i forhold til dette da de selv satt i regjering. Det er lett å gjøre det i opposisjon, men det er det man gjør i regjering, man blir bedømt ut ifra.

Odd Roger Enoksen (Sp): Ethvert parti og enhver representant skal bedømmes ut ifra det man gjør i denne sal, både det man gjør i opposisjon, og det man gjør i posisjon.

Forslaget ble fremmet for ni år siden. Høyre stemte den gang imot. I 1985 var det faktisk ikke åpnet for at grunnen kunne vernes som nasjonalpark. Det ble gjort i 1992. Det er temmelig uinteressant nå å diskutere hva som ble gjort av den forrige regjering Bondevik, for Senterpartiet har fremmet et forslag om dette som vi ønsker behandlet raskest mulig, for å få til en erstatningsordning som skal tjene dem som blir berørt av dette.

Det er selvsagt prisverdig at Regjeringen sier at man skal utrede denne saken, men da må man også komme tilbake til spørsmålet raskt, og etter vår oppfatning er det aldeles ingen grunn til å foreta flere utredninger. Det burde være mulig å avklare dette på den måten som det ligger til rette for i dette Dokument nr. 8-forslaget, og i den saken som er fremmet fra Senterpartiets side. Men jeg tar til etterretning at de ikke er villige til det. Og å diskutere nå hva den forrige Bondevik-regjeringen gjorde, er etter min oppfatning rimelig uinteressant.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3.
(Votering, se side 3038)

Sak nr. 4

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om disponering av Ekofisk-tanken med beskyttelsesvegg (Innst. S. nr. 208 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 51 (2001-2002))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet.
(Votering, se side 3038)

Sak nr. 5

Innstilling frå samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 227 (2001-2002), jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet og Høyre 15 minutter hver, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti 10 minutter hver, Senterpartiet, Venstre og Kystpartiet 5 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne for hver partigruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

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

– Dette anses vedtatt.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) (ordførar for saka): Dette er ein av to samleproposisjonar me har fått til handsaming etter påske, med veldig mange og til dels omfattande saker som er svært så summarisk omtala. Det er me i Arbeidarpartiet kritiske til. Fleire av sakene er så omfattande at dei burde vore handsama som eigne saker, med eit mykje breiare grunnlag for Stortinget til å ta dei avgjerdene me er inviterte til å ta. Dette gjeld særleg omorganiseringa av Statens vegvesen.

Når saka om omstilling av Statens vegvesen i tillegg kjem stykkevis og delt, og når statsråden har nølt med å gje Stortinget naudsynt informasjon, ja, då ser me i mindretalet – Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet – grunn til å kritisera. Me seier det såpass sterkt som:

> «Disse medlemmer mener statsråden har utøvd dårleg politisk skjønn i forhold til den sterke informasjonsplikten hun har overfor Stortinget. Dette gjelder særlig i saker Regjeringen legger fram for Stortinget. Disse medlemmer forutsetter at statsråden i sitt videre virke viser vilje til å gi samferdselskomiteen all den informasjon den trenger.»

Komiteen fann det til slutt naudsynt å kalla inn statsråden til open høyring. Her gjentok statsråden at ho hadde oppfylt informasjonsplikta si, og ho viste gong på gong til at ho hadde svara på spørsmåla. Det mest omtala spørsmålet gjaldt kostnader knytte til omstillinga. Her

svarte statsråden innsnevrande og berre på kostnadene knytte til etableringa av eit interimsselskap, ikkje dei totale kostnadene. Det merkelege var at ho svara mykje breiare på andre spørsmål i same saka. Det gav oss – og det gjev oss – ei kjensle av at ho helst såg at Stortinget ikkje fekk den informasjonen ho hadde så langt. Kollega Nistad uttala då òg at han trudde dei 680 mill. kr som er omtala i den saka me handsamar i dag, var dei fulle og heile kostnadene ved omorganiseringa. Eg vonar han i dag er glad for at me i Arbeidarpartiet byrja å stilla spørsmål, slik at alle tilgjengelege tal til slutt kom fram. Diverre skjedde ikkje dette før VG hadde grave fram dei same tala. Men eg undrar meg på om representanten Nistad og Framstegspartiet i dag er nøgde med den måten saka er lagd fram på, og med den informasjonen statsråden valde å leggja fram for komiteen, eller om dei støttar dei kritiske merknadene frå mindretalet.

Eg har gjeve opp å få statsråden til å innrømma at ho har utøvd dårleg skjønn når det gjeld informasjonsplikta overfor Stortinget. Det som er sikkert, er at ho hadde spart seg for mykje bry dersom ho hadde teke meir sjølvstendig ansvar for å gje komiteen den informasjonen som er naudsynt for å fatta vedtak i saka. Eg vonar ho har lært av dette.

Omorganiseringa av Statens vegvesen er ei svært omfattande sak som omhandlar eit svært så viktig samfunnsområde. Denne sektoren sysselset ca. 10 000 personar. Først i samband med statsbudsjettet vil Stortinget få saka i si fulle breidde til handsaming. Denne framgangsmåten er uheldig av to grunnar:

– Stortinget tek alt i vår avgjerder med vesentlege budsjettverknader og konsekvensar – og dette før me ser heilskapen i saka.
– Stortinget får ikkje høve til å ta stilling til avgjerande spørsmål for det nye selskapet, som opningsbalanse og viktige rammevilkår for selskapet, før få veker før selskapet skal ut i ein sterkt konkurranseutsett kvardag.

Eg føler med dei tilsette i selskapet, særleg dei som er på min alder og eldre. Dei kan gå ei tøff tid i møte på ein svært usikker og utsett arbeidsplass, som kanskje vil kvitta seg med dei. Dette kan fort verta eit nytt døme på det brutaliserte arbeidslivet, med staten i førarsetet.

For oss i Arbeidarpartiet hadde det vore eit betre og meir seriøst alternativ om denne saka hadde vore innleidd med å leggja fram ei større sak for Stortinget, ei sak med prinsipp og mål for omorganiseringa med anslag for kostnader og moglege effektiviseringar, med eit opplegg for korleis dei tilsette var tenkte ivaretekne, og med eit forslag til opningsbalanse. Alt dette burde vore utarbeidd i eit nært samarbeid med Statens vegvesen – både leiing og tilsette. Dei tilsette har i prosessen så langt vist stor vilje til omstilling. Statsråden kunne sikkert fått mange gode råd, og ho hadde sloppe den massive kritikken ho har fått frå dei tilsette sine organisasjonar. Det endelege resultatet ville då både vore betre forankra i etaten og ville gjeve Stortinget høve til på ein ordentleg måte å handsama saka. No vil ho på mange måtar verta liggjande som ein verkebyll.

Etter mykje om og men kan me slå fast følgjande når det gjeld omorganiseringa av Statens vegvesen:

1. Førebels kostnader ved omorganisering og forventa underskot dei fyrste åra ser ut til å koma på nærare 4 milliardar kr. Summen kan auka dersom utgifter til venteløn og tidlegpensjon vil gå ut over det ein har venta.
2. Statsråden har ikkje godtgjort at me får meir veg for pengane. Ho har påstått dette, samstundes som ho ikkje har kunna gje klåre svar på kor store kostnadene vert, og ho har starta med å ta 255 mill. kr frå veg for å finansiera omorganiseringa allereie i år.
3. Dei tilsette sine organisasjonar har i periodar vore svært misnøgde med framgangsmåten. Eg har merka meg at dei tilsette uttalte på TV2 at dei kjende statsråden sine utsegner om ineffektivitet i den opne høyringa som eit slag i ansiktet. Det burde kanskje vore usagt, og det kan vanskeleg oppfattast som ein invitasjon til eit godt og konstruktivt samarbeid. Eg har merka meg at statsråden har sagt seg lei for dette i eit brev til dei tilsette, og eg vonar at prosessen no kjem inn i eit meir konstruktivt spor.

Arbeidarpartiet var imot at Statens vegvesen si produksjonsavdeling skulle gjerast om til eit aksjeselskap som skal konkurranseutsetjast 100 pst. frå 1. januar 2003. Me tek likevel fleirtalet si avgjerd om dette til etterretning.

Så til nokre andre saker i denne proposisjonen.

Først om elev- og studentrabatten. Det har svirra mange tal, prosentsatsar og påstandar i denne saka. Forslag til rabattar har nok vist seg å vera underfinansierte av dei to siste regjeringane. Det som er viktig no, er at det er eit fleirtal for 40 pst. rabatt. I Arbeidarpartiet har me i tillegg lagt inn pengar i revidert nasjonalbudsjett slik at dette òg kan omfatta NSB, Nord-Norgebussen og Hurtigruta frå 1. august. Me går inn for å gje 50 pst. rabatt frå neste år, og det kjem me tilbake til i samband med handsaminga av kollektivmeldinga.

Så eit par saker på Luftfartsverket sitt ansvarsområde. Lat meg først nemna ei sak der medlemene komiteen er samde, nemleg i saka om at Luftfartsverket skal etablera eit treningssenter for brann- og redningsteneste i Tjeldsund. Omorganiseringa av Luftfartsverket til aksjeselskap kombinert med at eit fleirtal i styret for Luftfartsverket er imot ei slik etablering, har skapt tvil om denne etableringa lokalt. No skulle all slik tvil vera rydda av vegen.

Eit fleirtal gjorde i samband med handsaminga av statsbudsjettet vedtak om ein gjennomgang av Luftfartsverkets økonomi, og bad om ei vurdering av behovet for tilleggsløyvingar eller andre tiltak. Me i Arbeidarpartiet ser på gjennomgangen i denne proposisjonen som heller mangelfull, og vil be om at ein grundigare gjennomgang vert gjord i samband med neste års budsjett.

Me er svært lite nøgde med at fleirtalet utset naudsynt utbetring og utbygging av Stavanger lufthamn, Sola, på ubestemt tid, trass i at eit fleirtal, alle unnateke SV, lova noko anna i fjor haust. Dette skal verta vanskeleg for fylkesordførar og ordførarar frå Høgre i området å forsvara.

Arbeidarpartiet ber Regjeringa om å koma med framlegg til startløyving i samband med budsjettet for 2003. Eg vonar det vil skje, trass i at dette ikkje får fleirtal i dag, men fordi eit fleirtal lova det så seint som i fjor haust. Arbeidarpartiet har gått inn for denne utbygginga før, sjølvsagt av omsyn til oss reisande, men ikkje minst av omsyn til Luftfartsverket sin økonomi, og av omsyn til dei mange flyplassane som har glede av det overskotet som vert skapt på Sola.

Stortinget har ved fleire høve uttalt at Lofotens fastlandssamband skulle vidareførast snarast mogleg. Framdrifta har no stoppa opp etter at dei naudsynte reguleringsplanane ikkje vart godkjende av Hadsel kommunestyre. Eit stort fleirtal, alle unnateke SV, meiner at Regjeringa aktivt må syta for å få på plass naudsynte avklåringar i planarbeidet og sikra framdrifta i prosjektet. Her føreset me at statsråden tek affære umiddelbart.

Eg må til slutt nemna:

– Det er positivt at ein framover kan rekna inn innsparte subsidiar til ferjedrift i 15 år når ein planlegg ferjeavløysingsprosjekt. Ekstra positivt er det at fleirtalet, alle unnateke SV, ber om at innsparingar som følgje av at ei brukt ferje kan erstatta ei ny, òg vert teke med i dette reknestykket.
– Det er positivt at det vert løyvt meir pengar til rassikring.
– Det er positivt at Listerpakka no er godkjend, og at reisetilhøva innanfor og gjennom Vest-Agder finn ei løysing.
– Det er positivt at planane om ny godsterminal i Trondheim ikkje vert lagde på is, og at både Brattøra og Leangen skal vurderast som alternativ i ny utgreiing.
– Det er positivt at me no får fleirtal for ei avviklingsordning for store fylkesvegprosjekt, og at det er eit fleirtal som pålegg Regjeringa å koma tilbake med framlegg til ei slik løyving til Jondalstunnelen i budsjettet for 2003. Det er stor glede i distriktet!

Og sjølv om dette til slutt vart nokså langt, har eg på langt nær nemnt alle dei sakene som er omtalt i denne proposisjonen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Petter Løvik (H): Innlegget til Ausdal Starrfelt og debatten om denne saka så langt viser vel ein ting, at den som vil forandre, får bråk. Men vi veit også at den som ikkje vil forandre, har tapt.

I tillegg til å leggje nokså mykje meir pengar til ulike samferdselsspørsmål både i budsjettet og i revidert nasjonalbudsjett har Regjeringa og stortingsfleirtalet gått inn for fleire viktige strukturelle endringar for også å utnytte pengane betre.

Eit av desse tiltaka er å gjera Luftfartsverket om til eit aksjeselskap. Vi vil ha full styring med hovudlinene etter at vi får aksjeselskapsforma, men ei slik form vil vere mykje meir føreseieleg for Luftfartsverket sine investeringar gjennom skiftande tider og skiftande konjunkturar.

Vi veit at inntektene til Luftfartsverket er svært avhengig av den aktiviteten som er i lufta, altså stort sett talet på flypassasjerar. Og den nedgangen vi no har sett, både på bakgrunn av generell nedgang og det som skjedde 11. september, har gitt Luftfartsverket ein økonomi som gjer at sjølv om Regjeringa har foreslått auke i løyvingane til Luftfartsverket, er det berre tryggingstiltak som kan gjennomførast i åra framover. Det vil det ikkje vere rom for, og ingen har foreslått noko meir til andre viktige investeringar. Starrfelt nemnde Sola, andre vil nemne Kirkenes, som begge er svært viktige prosjekt. Poenget er at ved ein aksjeselskapsform ville Luftfartsverket kunne ta opp lån til å gjere slike nødvendige investeringar uavhengig av om trafikken går opp eller ned. Meiner ikkje representanten Starrfelt og Arbeidarpartiet at det føreseielege og mulegheita til å ta slike investeringar er viktig?

Presidenten: Hvis representanten samtidig som hun svarer på replikken, husker på å ta opp det forslaget som er framsatt, ville det være fint.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Då vil eg ta opp det forslaget som Arbeidarpartiet har sett fram saman med andre parti.

Så til replikken. Eg har vore såpass mykje politikar og òg såpass mykje leiar at eg veit at endringar fører til bråk. Men eg veit òg at det kan vera eit mål å forankra endringane så godt som mogleg blant dei det gjeld, dei som vert omfatta av det, og at prosessen er det mest avgjerande elementet for om det går bra eller dårleg med ei endring. Her tykkjer eg det er gjort veldig dårleg handverk i saka om Vegvesenet. Eg er kjend med at leiinga i Luftfartsverket ynskjer å verta eit AS, men eg er ikkje kjend med at det er eit samla krav frå dei tilsette i Luftfartsverket.

Så har eg lyst til å seia at eit fleirtal under budsjettbehandlinga i fjor bad om ein gjennomgang av Luftfartsverket sin økonomi, der konsekvensane av noverande økonomi kom fram. Det har kome veldig dårleg fram, litt sånn bit for bit. Det verkar som det er varemerket, og det betyr at me ikkje heilt har oversikt over konsekvensane.

Påstanden om at det no berre er pengar til tryggingstiltak, er kome fram knytt til spørsmål i komiteen, ikkje som ein del av gjennomgangen i proposisjonen. Det synest eg er for dårleg. Det kunne jo vera at Arbeidarpartiet var villig til å bruka litt meir pengar til luftfarten – iallfall gjenstår det for meg – og for oss – å sjå korleis eit AS skal kunna skaffa så mykje meir pengar. Stortinget kan òg no gje Luftfartsverket lov til å låna pengar dersom det er det dei må ha for ikkje å utsetja viktige investeringar som den på Sola. Så der er det eigentleg ikkje den store forskjellen.

Når det er sagt, vonar eg at det vert ei løysing både på Sola og i Kirkenes ganske fort, for det er faktisk fleire av oss i denne salen som har lovt dette.

Presidenten: Oddbjørg Ausdal Starrfelt har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Har Svendsen bedt om replikk?

Kenneth Svendsen (FrP): Ja.

Presidenten: Unnskyld! Jeg har oversett at Kenneth Svendsen hadde bedt om replikk. Da skal han få det.

Kenneth Svendsen (FrP): Takk. Det var en gest fra én fauskeværing til en annen.

Vi har mange saker i dette dokumentet, og som vanlig, slik vi stadig ofte ser, er det bompengesaker – nye bompengeprosjekter og finansiering av slike. Det er forunderlig at vi til stadighet skal få disse bompengeprosjektene når man vet at anleggsbransjen har mange ledige anleggsarbeidere klare til å gjøre en jobb på veisiden. Vi vet at vi kan få inn utenlandske anleggsarbeidere til å gjøre en jobb her, og vi vet at vi har 600 milliarder kr stående, bl.a. i aksjer i sigaretter, Phillip Morris, og i Coca Cola osv. Det som forundrer meg, er at man ikke setter disse pengene i arbeid istedenfor å la bilistene betale på nytt. Jeg lurer på hva det er for slags ideologi, eller, som Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti til stadighet ynder å si om Fremskrittspartiet, menneskesyn, som ligger bak at man heller vil kjøpe aksjer i sigarettfabrikker framfor å legge ned pengene i bygging av infrastruktur i dette landet, bygge veier? Jeg lurer på hva slags syn som ligger bak dette?

Så har jeg lyst til å spørre litt om dette med Vegvesenets produksjonsavdeling. Arbeiderpartiet har ved flere anledninger priset konkurranse, men det ser ut som om det bare gjelder hvis det er mellom private aktører. Hver gang det omhandler offentlige ansatte som skal konkurranseutsettes, er det en total motstand mot dette. Hvorfor er det sånn at med en gang man blander offentlig ansatte inn i dette, virker ikke konkurranse, men ellers gjør den det til gagns i samfunnet?

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

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): For å ta det siste fyrst. No er det ikkje nytt at Vegvesenet konkurrerer. Det har dei gjort lenge, og dei gjer det ganske bra. I alle fall der eg kjem frå, er det jamt over ein ganske stor fagnad når det gjeld det arbeidet som Vegvesenet gjer. Det som det no vert lagt opp til, er at me nærmast skal handla bort den store kompetansen som dei har i Vegvesenet, i von om å få noko billegare. Så vonar eg at representanten Svendsen seinare kanskje stiller spørsmål til statsråden om dette i forhold til at det no er teke pengar frå veg til omstilling.

Så til dette med bompengeprosjekt. Alternativet utover i Noreg er jo oftast at folk veit at dei kan få pengar, kanskje i 2013, i 2015, eller kanskje dei ikkje veit om dei i det heile får, i alle fall ikkje *når* dei får. Og då synest dei faktisk det er betre å betala litt sjølve i ei pakke, for å få framskunda prosjektet, til dels få nokre prosjekt som ein elles ikkje ville fått pengar til. Og dei lokale avgjerdene respekterer me i Arbeidarpartiet når folk – med rimeleg brei støtte – ute i Kommune-Noreg ber om om å få eit prosjekt. Det er eitt i min kommune, i min region, Nord-Jæren-pakken, som har veldig mange gode element i seg. Folk – og det er eg samd i – vert irriterte når me diskuterer bompengane, men etter ei stund vender ein seg ganske godt til det.

Så vil eg minna om at folk i dette landet har betalt bompengar så lenge det har vore båtar og ferjer. Det er altså ikkje noko nytt fenomen. Forskjellen er at ein no òg betaler pengar på veg. Dei avgiftene ein betaler der, er minimale i forhold til dei som ein betaler på ferjer. Og så er eg av dei som tykkjer det er lurt å halda orden i økonomien. Det hjelper veldig lite å få mange i arbeid dersom alle i neste omgang får ein kraftig rentevekst. Det vert ikkje bra, verken for vegsektoren eller for andre sektorar i dette landet. Så me trur altså på den samanhengen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Anne Berit Andersen (H): Dette er en samleproposisjon som omhandler mange saker innenfor samferdselssektoren. Jeg skal i mitt innlegg ta for meg noen av disse sakene.

I St.prp. nr. 1 for 2001-2002, dvs. statsbudsjettet, understreket departementet at utviklingen i luftfarten var svært usikker, og at en ville komme tilbake til Stortinget med en revisjon av budsjettet dersom utviklingen skulle gjøre det nødvendig.

Siden i høst har etterspørselen etter Luftfartsverkets tjenester og trafikkinntektene blitt ytterligere redusert. Inntektene fra luftfartsavgiftene er redusert. Dette har i all hovedsak med den generelle nedgangen i trafikken og hendingene i USA den 11. september 2001 å gjøre.

Etter terrorhandlingene i USA ble det iverksatt ekstraordinære sikkerhetstiltak. Det gjelder bl.a. kontroll av passasjerer, håndbagasje og innsjekket bagasje på alle våre største flyplasser.

Regjeringen har nå lagt inn 70 mill. kr ekstra for å bedre Luftfartsverkets økonomi. Det gjør det mulig å øke aktivteten innen utbedringer og oppgraderinger på landets flyplasser. Det er viktig å bedre sikkerheten. Det ekstra bidraget på 70 mill. kr vil styrke dette formålet.

Vi vet at mange i det daglige føler seg utrygge på vei fra og til jobb, fra og til skole. Denne utryggheten kommer fordi det på deres veistrekning er farlige partier der ras kan inntreffe. Det har skjedd altfor mange ulykker de siste årene på grunn av ras. Derfor er det en glede for meg å vise til bevilgningsøkningen på 50 mill. kr til rassikring som Regjeringen legger inn i revidert budsjett. Det kommer i tillegg til de 320 mill. kr som ble vedtatt i 2002-budsjettet til prosjekt og tiltak med rassikringsgevinster. Rassikring er et område regjeringspartiene vil prioritere. Jeg vil i den forbindelse henvise til handlingsplanen for 2002–2005.

Når det gjelder omorganiseringen av Statens vegvesen, er det en stor og krevende prosess, som ble startet opp av regjeringen Stoltenberg. Det var bred enighet om omstillingen av forvaltningsdelen. Når det gjelder produksjonsavdelingen, ønsket et flertall å omdanne produksjonsavdelingen til et statlig aksjeselskap, mens mindretallet den gang ønsket en divisjonsmodell. Høyre så det

som viktig å få etablert et aksjeselskap, slik at produksjonsavdelingen kunne konkurrere på lik linje med de private i markedet. Dette vil gi mer vei for pengene.

En slik stor omstilling er krevende. Vi vil på litt sikt se at gevinsten er mye større enn omstillingskostnadene. Kostnadene det er redegjort for i proposisjonen for år 2002, gjelder både forvaltning og produksjon, mens kostnadene i perioden 2003–2005 kun gjelder forvaltning. Når det gjelder kostnadene til omorganiseringen av produksjonsavdelingen, vil vi komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

At en slik omorganisering har en kostnadsside, understreket også regjeringen Stoltenberg i budsjettproposisjon, St. prp. nr. 1 for 2001-2002:

> «Omstillingen av Statens vegvesen vil angå mange og kreve stor omstillingsvilje og omstillingsevne. Konsekvensene for den enkelte vil oppstå både som følge av de effektiviseringstiltak som er tatt opp foran samt den nye organiseringen. Sammen med redusert behov for ressurser, vil nødvendig rekruttering av ny kompetanse medføre et relativt stort antall overtallige.
>
> Samferdselsdepartementet peker på at det vil oppstå tilleggskostnader forbundet med organisering, omstilling og innplassering.»

Dette viser at det ikke er valget mellom divisjonsmodell, som Regjeringen Stoltenberg la opp til, og aksjeselskap som fører til omstillingskostnader, men nedbemanning som følge av effektivisering.

Når det gjelder verdisetting, fastsetting av åpningsbalansen, de ansattes rettigheter, juridiske forhold og de budsjettmessige forhold, vil det komme som sak i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

I dag vil Stortinget gi klarsignal til det andre OPS-prosjektet innen veisektoren. Det skjer i Vest-Agder. Dette er et etterlengtet og nødvendig prosjekt. E18 og E39 gjennom Agder har i flere år vært høyest prioritert innenfor samferdselssektoren fra samtlige 30 kommuner, begge fylkeskommuner og næringslivet i begge Agderfylkene. Denne veistrekningen er en av de mest ulykkesbelastede veistrekninger vi har, sett i forhold til trafikkmengden. Dette er et skritt i riktig retning. Allikevel har vi langt igjen for å få til et akseptabelt stamveinett gjennom Agder.

Jeg er glad for at Stortinget vedtar oppstart av denne strekningen i dag. Dette prosjektet inngår som en del av Listerpakken, som er delvis bompengefinansiert.

Selve OPS-prosjektet gjelder ny E39 mellom Handeland og Feda i Kvinesdal og drift av hele strekningen mellom Lyngdal og Flekkefjord. Hele Listerpakken inneholder ni prosjekter, inkludert OPS-prosjektet. Dette gjelder omlegging av Rv 43 mellom Aunevik og Bukkesteinen i Lyngdal og Rv 465 mellom Kjørrefjord og Ulland i Farsund og Kvinesdal. I tillegg inngår trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende E39 over Kvinesheia og ulike tiltak på veinettet i kommunene Farsund, Lyngdal, Kvinesdal og Hægebostad.

Når det gjelder selve prosjektet, er det bred politisk enighet i de aktuelle kommuner samt i Vest-Agder fylkesting. De totale kostnader er beregnet til vel 1,6 milliarder kr, og det i seg selv er et godt løft for Lister-regionen og for landsdelen. Når det gjelder stamveien gjennom Agder, er det viktig at den fortsatt blir høyt prioritert. Denne investeringen på E39 reduserer strekningen mellom Kristiansand og Stavanger med 15 km og er et viktig bidrag til opprustning av kyststamveien. Den knytter landsdelene nærmere sammen, noe som er viktig for den vanlige bilist, og ikke minst for vårt næringsliv. Strekningen over Kvinesheia er en ulykkesbelastet strekning, og vi ser fram til at denne strekningen blir erstattet. Listerpakken vil også knytte regionen tettere og bedre sammen og sikre utviklingen av en robust bo- og arbeidsmarkedsregion.

I flere år har innbyggerne på flere av våre øyer ønsket seg fastlandsforbindelse fremfor fast ferjeforbindelse. Det selv å kunne prioritere når man vil komme og gå, er viktig for den enkelte. På flere av disse øyene er det i dag industri, en industri som absolutt er avhengig av god fremkommelighet.

Det er derfor meget gledelig at Regjeringen nå vil at innspart ferjetilskudd kan brukes til ferjeavløsningsprosjekter. Alternativ bruk av ferjetilskuddet betyr at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader knyttet til ferjeforbindelsen kan benyttes til delfinansiering av forbindelse som gjør ferjen overflødig. I tillegg kan benyttes bompengefinansiering og andre lokale tilskudd. Derfor er det vi vedtar i dag, svært positivt for flere øysamfunn langs vår kyst.

Til slutt vil jeg komme inn på skole- og studentrabatten på det lokale kollektivtransportnettet. Høyre og regjeringspartiene er veldig fornøyd med at Regjeringen har lagt inn midler slik at rabattsatsen i ordningen nå blir 40 pst., dvs. en økning med 4 mill. kr til NSB og med 17 mill. kr til fylkeskommunene.

I budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg for 2002 var det kun lagt inn midler til en rabattsats på omkring 15 pst. Jeg er meget fornøyd med vårt forslag med hensyn til denne satsingen, som kommer skoleungdommer og studenter til gode.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): Den økonomiske situasjonen i Luftfartsverket er på ingen måte en enkel sak, og den bør bekymre oss alle fordi den innvirker på en viktig operatør når det gjelder trafikksikkerhet og trafikktilbud i landet. Det som har skjedd internasjonalt, har påvirket Luftfartsverkets inntekter, og de selv anslo et tap på ca. 200 mill. kr for inneværende år i det budsjettet som var vedtatt. For å kompensere dette foreslo Regjeringen opprinnelig en ekstra bevilgning på 100 mill. kr. I forhandlinger med Fremskrittspartiet reduserer man dette tilskuddet til 70 mill. kr. Jeg må si at det – for meg i alle fall – fremstår som et usedvanlig kreativt regnskapssystem når man fra flertallets side deretter konkluderer med at dette er en betydelig satsing på Luftfartsverket. Jeg syns man kunne klare å finne noen andre forklaringer som iallfall gav et bilde av at man her nå aktivt foretar en nedprioritering

som kan gå ut over både tilbud, sikkerhet og antall flyplasser.

Omorganisering av Statens vegvesens produksjon til et AS er kommentert og vil også bli kommentert i den videre debatten. Jeg skal bare peke på ett problem her, som jeg tror kan være viktig i forhold til det som ble sagt. For at det offentlige skal ha muligheten til å fungere som et godt korrektiv i markedet, må det offentlige også ha en kompetanse. De må vite hva de holder på med, og det er nettopp det det dreier seg om nå, det er jo det som nå er lagt ut til salgs. Gjennom den AS-ifisering som foretas i produksjonsdelen av Statens vegvesen, fratar man seg aktivt muligheten til å vite hvordan man kan forholde seg til markedet og korrigere der det er fornuftig å gjøre det, for å sikre en best mulig økonomi, og det burde bekymre Høyre.

K j e l l E n g e b r e t s e n hadde her overtatt presidentplassen.

Anne Berit Andersen (H): Luftfartsverkets økonomi bekymrer, den gjør det. Men jeg vil si at de 70 mill. kr som Høyre og Regjeringen har lagt inn, er et positivt bidrag. Det var i utgangspunktet 100 mill, kr, og det ble redusert med 30 mill. kr, det er sant nok. Men det som Høyre og regjeringspartiene gjør, er at vi lar Luftfartsverket få lov å gå inn og prioritere det som er viktigst i denne situasjonen, nemlig trygghet og sikkerhet på våre flyplasser.

Derimot gjør Arbeiderpartiet noe annet. De vil fortsatt stå på å prioritere den utbygging som skal skje. Jeg må si at så lenge situasjonen er slik som den er, er det viktig at vi setter inn midlene der de kommer tryggheten og sikkerheten for folk flest mest mulig til gode, nemlig når det gjelder kontroll og oppgradering, istedenfor kanskje å foreta en haug med nyinvesteringer.

Når det gjelder Statens vegvesen, har de en veldig god kompetanse i dag, og de trenger enda mer. Det er det det handler om i denne omstillingen. Vi har tid framover, og jeg vet at departementet er veldig opptatt av at det skal være kompetanse på plass, slik at de ansatte kan gå ut og konkurrere på lik linje med de private i markedet. Jeg vet at dette er bekymringsfullt for Arbeiderpartiet, men jeg har tro på at det skal lykkes, og jeg har også tro på de ansatte i Statens vegvesen.

Thore A. Nistad (FrP): Av alle de sakene som er i stortingsproposisjonen i dag, er omorganiseringen av Statens vegvesen sikkert mest i skuddet. Allerede nå har det begynt å komme en del kostnader ved omorganiseringen, dessverre.

Så vil jeg ha en forklaring fra representanten fra Høyre. I Innst. S. nr. 119 for 2000-2001, om Nasjonal transportplan, var Høyre veldig høyt på banen, og det var de også ved valget, med at en effektivisering av Statens vegvesen ville virkelig gi kroner i kassa, og vi ville få bygd ut atskillig med veier i dette landet. De var så høyt på banen at de sa at gevinsten ville bli 10 pst. effektivisering innen veisektoren, og de plusset da på 10 milliarder kr til riksveiinvesteringer ved behandlingen av Nasjonal transportplan. Det er da jeg lurer på: Hvordan henger dette sammen når vi nå begynner å få en hel del kostnader, mens Høyre var høyt på banen og hadde 10 milliarder kr ekstra i forbindelse med Nasjonal transportplan? Og et lite tilleggsspørsmål: Vil nå Høyre sørge for at omorganiseringen ikke går ut over de veibudsjetter som er, men at det kommer ekstrabevilgninger?

Anne Berit Andersen (H): Alle vet, jeg vil tro inkludert Fremskrittspartiet, at en omstilling vil koste, effektivisering vil koste i en periode. Det er overtallige, det er rettigheter som skal på plass, det er kompetanseoppbygging for de ansatte som skal være igjen, en må kanskje hente inn ny kompetanse – det koster litt i en omstillingsfase.

Men vi vet også at fra 2003 begynner effekten av denne omstillingen å komme. Hvis vi ikke hadde tatt omstillingen, hadde vi ikke fått ut den effekten ut, og den effekten vi begynner å se i 2003, vil komme Vei-Norge til gode. Det skal jeg garantere.

– Jeg tror ikke jeg vil si noe mer utover det.

Heidi Sørensen (SV): Det er vanskelig å beskylde regjeringsfraksjonen for å ha et stort og bankende hjerte for jernbanen. Et flertall på Stortinget har sørget for at investeringsmidlene til jernbanen er knappe.

I St.prp. nr. 60 har Regjeringen tatt et fornuftig grep – de informerer oss om at NSB og Jernbaneverket ikke trenger noen ny godsterminal på Leangen. Godsterminalen har vi vært kritiske til bestandig. Den vil umuliggjøre en kobling mellom havn og jernbane. Når regjeringsfraksjonen i forbindelse med den meldingen vi skal diskutere på torsdag, nemlig kollektivmeldingen, understreker opptil flere ganger at vi skal bruke våre knappe jernbanemidler der jernbanen har sine fortrinn, syns jeg man håndterer denne saken på en litt merkelig måte.

Regjeringen skriver i proposisjonen:

> «Jernbaneverket har i samråd med NSB no kome fram til at det ikkje vil vere behov for å flytte godsterminalen frå Brattøra, og det er derfor ikkje nødvendig å byggje ny godsterminal på Leangen.»

Mener Høyre at det å bygge godsterminal på Leangen er å satse på jernbane der jernbanen har sine fortrinn? Og mener man virkelig at det, i motsetning til hva Regjeringen skriver i proposisjonen, er nødvendig å bygge en ny godsterminal?

Anne Berit Andersen (H): Vi har lagt inn en satsing på Jernbaneverket. I 2002 er det 9 pst., og når det gjelder NSB, er det 30 pst. på to år – bare for å ha slått det fast.

Når det gjelder Jernbaneverket, Leangen og plassering av terminalen, vet vi at dette har en økonomisk side for Jernbaneverket, men det har en lokal side også. Det har i flere år vært behandling i Trondheim kommune, der en har sett på byutvikling, og der en har hatt oppe reguleringsplaner som er blitt vedtatt. Med respekt for lokaldemokratiet syns vi det er viktig at vi tar en runde til, der vi inkluderer det alternativet som Trondheim kommune og

Trondheim bystyre har gått inn for. Det gjør en nå, og så skal en vurdere plassering av Jernbaneverkets terminal. Jeg syns det hadde vært for galt om vi bare slo ned og overså det som har skjedd lokalt. Jeg vil gjerne inkludere det vedtaket som foreligger i Trondheim. Jeg vil tro at en her finner fram til en løsning. Det kan ende opp med det som er i dag – det vil en se 1. september.

Jeg syns det vi gjør nå, er ryddig, og vi tar hensyn til lokaldemokratiet.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg skal kort ta opp en del saker som er omtalt i denne proposisjonen. Jeg vil særlig vise til Fremskrittspartiets forslag i forbindelse med Nasjonal transportplan, der Fremskrittspartiet la opp til en økning på 46 milliarder kr på satsing innenfor vei og veitrafikk. Derfor mener vi i Fremskrittspartiet at det er uakseptabelt å finansiere omorganiseringen av Statens vegvesen ved å redusere omfanget av bygging og vedlikehold av veger. Vi forutsetter at Regjeringen kommer med en ny sak om omorganisering der utgiftene dekkes gjennom en egen bevilgning, uten at vi reduserer noe som helst på vedlikeholds- og investeringsbudsjettene for statlige veier.

Vi i Fremskrittspartiet støtter selvsagt en omorganisering som beskrevet i proposisjonen, og en organisering av produksjonsdelen til aksjeselskap. Vi mener imidlertid at det vil være riktigere å overlate til Næringsdepartementet å forvalte eierskapet til aksjene i produksjonsenheten. Dette vil sikre uavhengighet og hindre motivasjon for å benytte egne avdelinger.

Når det gjelder omtalen av de tre E6-sakene, mener Fremskrittspartiet at E6 Assurtjern/Vinterbro–Klemetsrud må ha høyeste prioritet, og vi forutsetter at innsparingen på 15 mill. kr ikke får innvirkning på fremdriften av prosjektet.

Når det gjelder E6 ved Melhus, er vi tilfreds med at en firefelts løsning nå endelig ser ut til å bli valgt, ut fra en målsetting om sammenhengende, firefelts E6 hele veien mellom Trondheim og Oslo. Videre viser vi til at Fremskrittspartiet har gått inn for å legge E6 utenom Steinkjer sentrum, men vi slutter oss for øvrig til Regjeringens konklusjoner.

Når det gjelder E6 Østfold, som meget kort omtales, vil vi vise til at Fremskrittspartiet har lagt inn et Dokument nr. 8-forslag om at E6 Østfold skal ferdigstilles samtidig med ferdigstilling på svensk side. Vi har faktisk i Fremskrittspartiet gitt E6 gjennom Østfold første prioritet når det gjelder veiutbygging i dette landet.

Når det gjelder Tønsbergpakken, som også er veldig kort omtalt, og som en vil komme tilbake til, viser vi til våre merknader i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan om statlig finansiering av hele veinettet. Vi ser ikke noe som helst behov for å komme tilbake til dette, for vi vil ha prosjektet finansiert med statlige midler.

Vi mener også det samme når det gjelder E39 i Vest-Agder, at veianlegget skal finansieres med statlige midler. Jeg vil da til slutt få ta opp vårt forslag, som er inntatt på side 15 i innstillingen, og som lyder:

> «De omtalte tiltakene på E39 i Vest-Agder, jf. St.prp. nr. 60 (2001-2002), gjennomføres etter planene, men med finansiering via ordinære bevilgninger over statsbudsjettet, uten bompenger.»

Presidenten: Thore A. Nistad har tatt opp det forslaget han refererte.

Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg lurer på om representanten Nistad og Framstegspartiet ser på omgjeringa av Vegvesenets produksjonsavdeling til eit aksjeselskap som ein mellomstasjon for full privatisering, og kva slags framdriftsplan dei eventuelt har for dette.

Så sa eg i innlegget mitt at eg lurte på om Framstegspartiet var nøgd med den informasjonen statsråden har gjeve i St.prp. nr. 50 og St.prp. nr. 60 om denne saka, om omdanning av Vegvesenet. No sa vel for så vidt representanten Nistad at det hadde vore dårleg informasjon, men eg lurer litt på kvifor Framstegspartiet ikkje seier nokon ting om dette i innstillinga. Det verkar som om dei er redde for å kritisera. Dersom dei meiner det er kritikkverdig, burde dei ha vore med mindretalet – då hadde det faktisk vore eit fleirtal. Så eg vil bare utfordra Nistad på dette.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg ble utfordret på omorganiseringen av Vegvesenet her, og da særlig den informasjon som statsråden har kommet med. Jeg skal vedgå at jeg har vært kritisk til den informasjonen selv. Jeg har ikke sansen for å skulle lese hva kostnadene egentlig er, når jeg blar opp VG – det skal jeg ærlig innrømme. Så informasjonsflyten kunne nok ha vært atskillig bedre. Men etter høringen som var, satt jeg nok lenge og grunnet på hva jeg skulle gjøre, om jeg skulle følge Arbeiderpartiet eller ikke, og jeg kom da til den konklusjon at når statsråden innrømmer at hun snakker om en annen stortingsmelding enn den som angår dette, må jeg tro statsråden på at hun har gitt svaret etter en annen melding og ikke denne. Det er foreløpig konklusjonen på dette, men jeg skal innrømme at jeg hadde mine betenkeligheter.

En annen ting Ausdal Starrfelt tok opp, var omgjøring av Statens vegvesen til aksjeselskap. Ja, det har vi selvsagt kjempet for i alle år, så det er overhodet ikke noe nytt. Og vi gikk jo ikke så drastisk til verks som Høyre gjorde i behandlingen av Nasjonal transportplan med hensyn til effektivisering. Vi la inn at Vegvesenet kanskje kunne oppnå 5 pst. effektivisering ved å gå over til aksjeselskap. Høyre kladdet til med 10 pst. effektivisering, derav 10 milliarder kr i Nasjonal transportplan, altså 1 milliard kr pr. år. Vi trodde ikke på så store tall. Når det gjelder en del av Vegvesenet, er det riktig som Ausdal Starrfelt sier, mye av utbyggingen i dag er allerede ute på anbud. Vegvesenet driver nok ikke så elendig som man skulle tro ut fra den beskrivelsen som statsråden har gitt fra talerstolen her tidligere, og som vi også fikk i høringen. Jeg synes den beskrivelsen var litt på kanten, med

nedrakking av de ansatte i Vegvesenet – det må jeg bare få lov til å si.

Geir-Ketil Hansen (SV): Regjeringen foreslo i revidert at Luftfartsverket skulle få en ekstrabevilgning på 100 mill. kr som følge av inntektssvikt. I avtalen mellom Regjeringen og Fremskrittspartiet ble denne ekstrabevilgningen redusert til 70 mill. kr. I innstillingen til denne saken har Fremskrittspartiet opprettholdt en veldig tydelig merknad på at det vil være uforsvarlig å redusere investeringsnivået. Fremskrittspartiet «finner det ikke forsvarlig å utsette investeringer for 98,4 mill. kroner til investeringer i flyplassanlegg». Og så siterer man hva det vil gå utover.

Denne reduksjonen vil medføre konsekvenser for Evenes, for Flesland og for flyplassen i Haugesund. Så mitt spørsmål til Nistad, med bakgrunn i den merknaden som står her, er om han mener at den budsjettreduksjonen som Fremskrittspartiet og regjeringspartiene nå er blitt enige om når det gjelder Luftfartsverket, er uforsvarlig.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg skal villig innrømme at man gjerne kunne ha trengt mer penger til å bygge ut flyplassene, og det er helt klart at det er noen ytterst få flyplasser – det er vel bare tre stykker – som går med overskudd. De burde vel egentlig ha vært fullt utbygd, slik at vi hadde fått generelt flere inntekter som vi da kunne fordelt til de flyplassene som går med underskudd. Så jeg ser helt klart den reduksjonen der, og at en del investeringer blir utsatt. Det er beklagelig.

En annen side av denne saken er at hadde man gjort det som Fremskrittspartiet ville, at hver flyplass var et eget aksjeselskap, og at driften var lagt ut på anbud, så ville man kanskje hatt helt andre tall enn det man har i dag. Da hadde ikke minusene vært så enormt store. For i dag er det faktisk minus for 41 flyplasser, mens det er pluss for 3. Da hadde kanskje tallene for Luftfartsverket sett helt annerledes ut enn de gjør i dag.

Jan Sahl (KrF): Det ligger flere bompengeprosjekt i denne proposisjonen, og Fremskrittspartiet gir klart uttrykk for at de er imot bruk av bompenger og vil finansiere det på annet vis. Det er for så vidt greit hvis en hadde vært konsekvent. Men Fremskrittspartiet er jo ikke det, for hvis det kan finnes en omkjøringsvei, kan de gå inn for å bruke bompenger. Og jeg må jo si at jeg syns det ligger veldig lite solidaritet i en slik tenkning, der altså noen skal få lov til å utnytte mulighetene til å kjøre om, og andre skal vise solidaritet ved å betale.

Så viser Fremskrittspartiet til at de i forbindelse med Nasjonal transportplan gikk inn for 46 milliarder kr ekstra til vei, og det er prisverdig. Men så vet vi at Fremskrittspartiet nå har vært i posisjon til å forhandle om penger, bl.a. til vei, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett. Der ble det altså flyttet på 600 mill. kr. Og vi ventet spent og regnet med at Fremskrittspartiet skulle kreve mer penger til vei. Det har de altså ikke gjort. I stedet ble det et kutt. Det får vi ta ansvaret for i lag. Men hvorfor krever en ikke penger til vei når en er i posisjon til det?

Så til slutt om prioritering. Jeg ser at Fremskrittspartiet er glad for at det skal bli firefeltsvei ved Melhus, og det kan vi være sammen i gleden om. Men som Fremskrittspartiet skriver videre, er det «ut fra målsettingen om sammenhengende, firefelts E6 hele vegen mellom Trondheim og Oslo». Så vidt jeg vet er det her svært varierende årsdøgnstrafikk. Kan det være rett bruk av pengene å gå inn for sammenhengende firefelts vei mellom Oslo og Trondheim?

Thore A. Nistad (FrP): Til det siste først: Ja. Og det er et rungende ja. Noen hovedveier er vi nødt til å bygge ut enten vi vil eller ikke. Vi har sagt at vi bruker pengene uansett kostnad.

Så var det det at vi ikke var konsekvente i forhold til bompengeprosjekt. Det har jeg gjentatt nær sagt til det kjedsommelige gjennom de fem årene jeg nå har sittet her sammen med Sahl: OK, vi godkjenner et bompengeprosjekt, men da skal man begynne å betale på denne veien når den er ferdig, og man skal ha valget mellom ny eller gammel vei. Det er det samme prinsippet som man bruker i en hel del andre land, og jeg vil anbefale representanten fra Kristelig Folkeparti å reise og se hvordan man bruker dette andre steder.

Så var det kort om revidert. Det er helt riktig, vi fremmet ikke så mye til vei der. Vi la inn mye til vei i forbindelse med Nasjonal transportplan. Men Fremskrittspartiet har alltid sagt at det er helse først. Og når pengesekken til representanten Sahl og de andre Sem-kameratene er så liten, må vi altså kjempe for å få helse opp å stå ordentlig først. Deretter har vi skatt, og vi klarte å få vekk den famøse bilbeskatningen der man på en eller annen merkelig måte hadde laget et enormt byråkrati ut av ekstrabeskatning. Der klarte vi dette. At vi ikke kom i land og fikk noe mer til vei, beklager selvsagt jeg som driver med vei, men jeg må også bøye meg for det at helse og skatt kommer foran vei.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Geir-Ketil Hansen (SV): Jeg vil vise til innledningsvis at svært mange store saker er samlet i denne saken. Til sammen har jeg talt opp, store og små, over 20 enkeltsaker. Jeg vil fra vår fraksjons side i samferdselskomiteen uttrykke meg kritisk til at så mange store enkeltsaker blir presentert i en samleproposisjon. Jeg håper at statsråden merker seg det, og at vi får disse store sakene hver for seg som enkeltsaker. Det gir mulighet til en bedre saksbehandling.

Jeg får da tid til kun å kommentere noen få.

Regjeringen foreslo i revidert nasjonalbudsjett å øke bevilgningen til Luftfartsverket med 100 mill. kr. Luftfartsverket har bedt om 200 mill. kr som følge av inntektssvikt. I budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet er tilleggsbevilgningen redusert til 70 mill. kr.

Sviktende inntekter som følge av nedgang i trafikken vil medføre en inntektssvikt for Luftfartsverket på 200 mill. kr. Konsekvensen av redusert budsjettramme som vi nå vil få, blir utsetting av planlagte nødvendige investeringer. I denne omgangen rammer det Evenes, Haugesund og Flesland.

Jeg mener definitivt at Stortinget må belage seg på å øke bevilgningen til Luftfartsverket i årene som kommer, ikke for å stimulere til økt flytrafikk, men for å sikre eksisterende flyplassnett. Behovet for oppgradering av flyplassene, ikke minst kortbanenettet, for å kunne innfri nye og strenge sikkerhetskrav vil kreve investeringer i årene som kommer, store investeringer. Derfor kan reduksjonen som følge av budsjettforliket denne gangen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet oppfattes som et signal om at stortingsflertallet ikke har tatt innover seg de utfordringene vi står overfor på dette området.

Det orienteres om den vedtatte omdanning av Luftfartsverket til AS. Jeg konstaterer at det har tatt tid å bringe saken frem for Stortinget. SV var klart imot omdanning av Luftfartsverket til AS, og her vil jeg også repetere at Luftfartsverkets styre – det syntes som om ikke komitelederen hadde oppfattet det – anbefalte en annen løsning enn AS, BA. Men de gikk inn for AS da statsrådens konklusjon var klar. Denne flyplasstrukturen er en svært viktig del av infrastrukturen, hvor det må opprettholdes samfunnsmessig styring. At det nå tar tid å omdanne Luftfartsverket til AS, tyder på at også denne omdanningen, i likhet med omdanningen av Vegvesenet, blir dyrere for staten enn det man hadde forutsatt.

Omorganiseringen av Statens vegvesen blir fremmet for Stortinget i flere enkeltsaker istedenfor i en egen sak hvor helheten blir presentert. Det er fortsatt ikke full oversikt over kostnadene, og jeg forundres fortsatt over at Regjeringen ikke visste hva det ville koste å omorganisere, da dette ble lagt frem for Stortinget i statsbudsjettet. Da statsbudsjettet ble behandlet, ble omorganiseringen av Vegvesenet markedsført av regjeringspartiene som at dette ville staten spare penger på, vi skulle få mer vei for pengene. Så langt har ikke det skjedd. I denne saken foreslås det å ta fra veibudsjettet, kap. 1320 post 30, for å finansiere omorganiseringskostnadene. Jeg vil fra SV-fraksjonens side også uttrykke kritikk mot statsrådens evne til å informere komiteen om kostnadene ved omorganiseringen av Vegvesenet. Det ble stilt en rekke spørsmål fra flere av fraksjonene om å få all informasjon. Det ble nødvendig å gjennomføre en åpen høring. Vår konklusjon etter denne høringsrunden er at det var utvist dårlig skjønn fra statsrådens side i forhold til å være aktiv med å informere komiteen.

Det redegjøres for fremdriften i handlingsplanen for rassikring, og det er en oppfølging av stortingsvedtaket i forbindelse med statsbudsjettet. Regjeringen foreslår å øke rammen med 50 mill. kr og signaliserer at de årlige bevilgningene skal økes kraftig. Det er positivt. Det er tydelig at man har oppfattet signalene fra Stortinget i vinter om at innsatsen i forhold til rassikring må økes. Men det er langt igjen før veinettet er rassikret. Den nasjonale rassikringsgruppen, som består av representanter for de sju mest rasutsatte fylkene, har beregnet at rassikring av det norske veinettet vil koste 15 milliarder kr. Det betyr at det er langt igjen. Jeg vil oppfordre statsråden til å samarbeide med den nasjonale rassikringsgruppen. De representerer en viktig kompetanse, og de representerer de mest rasutsatte delene av landet.

Jeg vil spesielt nevne et veiprosjekt hvor SV ikke er med på flertallsmerknaden, men som vi allikevel støtter. Det gjelder Rv 651, Greifsneset–Løvikneset, hvor fylkeskommunen har forskuttert betydelige midler, og hvor en del av ekstrabevilgningen på 50 mill. kr skal bidra til finansiering. Vi støtter prosjektet og ekstrabevilgningen. Det er et svært rasutsatt område som blir sikret, og som får en god løsning. Endringen som vi gikk ut på grunn av, var formuleringen om konsekvensene for Eiksundsambandet. Vi stod opprinnelig på det som står i proposisjonen fra Regjeringen i saken.

Fra SVs side er vi glade for at det er flertall for å forsere planarbeidet og oppstart av Jondalstunnelen i Hordaland. Jondalstunnelen er et godt veiprosjekt med flere positive effekter. Det er et godt rassikringsprosjekt. Mange trafikanter slipper å kjøre på svært rasutsatte områder. Det får stor regional betydning, bedre kommunikasjon mellom Odda og Bergen. Det knytter Hardanger og Kvinnherad sammen, og det bidrar til at vi får utnytte effekten av Folgefonntunnelen fullt ut. Her vil jeg vise til komiteflertallets merknad om at det forutsettes at dette fylkesveiprosjektet ikke skal gå på bekostning av andre veiprosjekt i Hordaland som er prioritert innenfor rammen av Nasjonal transportplan.

Til slutt noen få ord om etablering av treningssenter for brann- og redningstjeneste i Tjeldsund i Nordland. Det er vedtatt tidligere av Stortinget, og det er vedtatt tidligere av bl.a. daværende samferdselsminister Odd Einar Dørum, at dette treningssenteret skulle etableres i Tjeldsund i Nordland. Det har blitt utsatt, og det er nå skapt stor usikkerhet om hvorvidt det vil bli gjennomført som følge av at Luftfartsverket skal bli AS. Her vil jeg vise til og understreke det som står i flertallsmerknaden, nemlig at dette treningssenteret skal etableres uavhengig av om Luftfartsverket blir AS.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan Sahl (KrF): Jeg merket meg at representanten Geir-Ketil Hansen talte varmt for Jondalsprosjektet, men understreket at det ikke skulle gå ut over andre prosjekt i Hordaland. Jeg merket meg også at han var bekymret for at det ikke skulle bli nok penger til vei ved omdanningen til AS. Nå er det vitterlig sånn at det samme partiet går imot flere av de veiprosjektene som allerede ligger i proposisjonen. Et av de prosjektene som det er en flertallsmerknad om, er ikke SV med på. Jeg vil stille et direkte spørsmål til representanten Geir-Ketil Hansen. Han kommer jo fra det fylket der dette prosjektet, nemlig Lofotens fastlandsforbindelse, ligger, nærmere bestemt fra byen Narvik, der vi vet at det er stor interesse for å få dette prosjektet fullført, ikke minst knyttet opp mot ARE-pro-

sjektet og fisken fra Lofoten som skal ut med tog. Det er et overmodent prosjekt, og det ligger penger i Nasjonal transportplan. Det er en flertallsmerknad i innstillingen der SV ikke er med, der man ber ministeren sette fart på arbeidet for å få dette prosjektet fram til budsjettering i budsjettet for 2003. Hvorfor er ikke SV med?

Geir-Ketil Hansen (SV): Når det gjelder SVs vilje til å bevilge penger til vei, tror jeg den er minst like stor som regjeringspartienes. I vårt alternative budsjettforslag lå vi vel over det som ble den endelige rammen i år, men vi har jo en annen prioritering. Vi har prioritert vei i distriktene sterkere enn flertallskonstellasjonen her i salen.

Når det gjelder Lofast, hadde vi en merknad i forbindelse med statsbudsjettet om at også Sigerfjord-alternativet bør vurderes når man nå vurderer Lofast i Regjeringen. Vi understreket også i vår merknad at denne vurderingen ikke må gå på bekostning av fremdriften av Lofast. Det er viktig å understreke at vi også mener at fremdriften må sikres. Men formuleringen i denne flertallsmerknaden ivaretar ikke vårt primære standpunkt på en god nok måte. Derfor gikk vi ikke inn på den merknaden.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Odd Holten (KrF): St. prp. nr. 60 er en samling av en del saker på Samferdselsdepartementets område av ulik karakter og ulikt omfang.

Kristelig Folkeparti er tilfreds med at omstillingen i Statens vegvesen er satt i gang, og at det signaliseres at Regjeringen vil komme tilbake til denne saken med en verdifastsettelse og åpningsbalanse i det nye entreprenørselskapet i statsbudsjett for 2003.

En samlet komite har ingen merknader til kap. 1310 post 70 «Godtgjersle til innanlandske flyruter» og kap. 1311 post 70 «Tilskot til Luftfartsverkets regionale flyplassar». Dog har det vært behov for justeringer av tidligere programmer og budsjetter på grunn av reduserte flyreiser, dels knyttet til tragedien i USA 11. september, med dertil fallende trafikkinntekter på til sammen ca. 200 mill. kr i forhold til det St.prp. nr. 1 la til grunn.

Dette fører bl.a. til at en inntar en avventende holdning til utviklingsplanene på Sola, som er kostnadsberegnet til 562,5 mill. kr.

Kristelig Folkeparti og Høyre viser i denne forbindelse til brev fra statsråden av 5. juni 2002 om tilbyggene på Sola, hvor det meddeles at forutsetningene er endret etter at SAS kjøpte Braathens. Arealbehovet er ikke like prekært nå som tidligere. Vi mener at utbyggingen på Sola er nødvendig og gis høy prioritet når Luftfartsverket får bedrede rammer til investeringer.

En samlet komite mener det nå er viktig å få iverksatt stortingsflertallets intensjoner vedrørende treningssenteret i Tjeldsund, hvor det bl.a. fremmes eget forslag i saken.

Hva rassikring angår, er det grunn til å bemerke brevet fra Møre og Romsdal fylkeskommune datert 23. mai 2002, hvor det blir stilt spørsmål om de foreslåtte tilleggsbevilgningene til rassikring av Rv 651 og om Møre og Romsdals fylkestings vedtak om forsering og forskuttering av dette rassikringsprosjektet vil virke inn på en eventuell oppstart av Rv 653 Eiksundsambandet. I denne forbindelse kan det også vises til samferdselsministerens brev av 4. juni 2002, hvor det fremgår at verken forskuttering av tilleggsbevilgning eller forskuttering av Rv 651 vil påvirke oppstartstidspunktet for Eiksundsambandet. Dette er vi tilfreds med.

Komiteen er kjent med at det foreligger alternative prosjekter om bruk av ferjetilskott knyttet opp til fastlandssambandet. I denne forbindelse er komiteens flertall, alle unntatt Fremskrittspartiet, tilfreds med at Regjeringen nå har slått fast at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader knyttet til ferjesamband kan benyttes til delfinansiering av samband som gjør ferjer overflødige. Dette er et viktig og nødvendig prinsipp for dem som arbeider for faste samband langs vår langstrakte kyst.

Proposisjonen berører også et annet viktig område, nemlig rassikring hvor det i 2002 er bevilget om lag 320 mill. kr til prosjekt og tiltak ved ulike rasutsatte områder, og hvor det nå foreslås en økning med 50 mill. kr til dette formål, inklusiv prosjekter i Indre Hardanger.

En samlet komite erfarer at Jernbaneverket og NSB ikke ser behovet for å flytte godsterminalen i Trondheim fra Brattøra til Leangen, men vil foreta en ny vurdering av saken. Flertallet, inklusiv Kristelig Folkeparti, forutsetter at en slik utredning vil vurdere både Brattøra og Leangen som plasseringsalternativ for godsterminal. Flertallet forutsetter videre at trasévalget ligger fast, og at utbyggingen skjer i tråd med denne.

Som Østfold-representant er jeg særdeles tilfreds med at det i proposisjonen orienteres om en fremskyndende utbygging av E6 i Østfold, som vel er en av de mest trafikkbelastede og skadebelastede vegstrekninger vi har i vårt land, med et betydelig antall dødsfall og alvorlige ulykker. Trafikkøkningen på denne vegstrekningen har vært formidabel over lang tid, og flertallet, inklusiv Kristelig Folkeparti, er derfor tilfreds med at Regjeringen nå legger opp til en raskere firefelts E6-utbygging gjennom Østfold enn tidligere planlagt, og at målet er å ha denne vegstrekningen ferdig utbygd, inklusiv Svinesund bru, i 2009. Videre er det viktig for meg også å rette oppmerksomheten mot den såkalte Østfoldpakke fase 1, som omfatter E6, E18 og tunnelløsning for NSB i Moss. Når det nå legges opp til en bedring av økonomien knyttet til E6, må dette få betydning for en forsering av E18, noe en må komme tilbake til i statsbudsjettet for 2003-2004.

Hva gjelder Oslopakke fasene 1 og 2 og Tønsbergpakka, tas de til orientering. Likeså forutsetter flertallet, alle unntatt medlemmene i SV, at videreføringen av Lofotens fastlandsforbindelse, Lofast, må sikres, og at Regjeringen aktivt må sørge for en avklaring og fremdrift av prosjektet.

I proposisjonen finnes det en egen omtale av OPS-prosjekter og E39 Handeland–Feda, den såkalte Listerpakka. Prosjektet som her prøves ut, har en alternativ organisering av utbygging og drift av veg som vi håper skal

(Holten)
føre til bedre kostnadseffektivitet og mulighet for innovasjon.

Over lengre tid og i ulike sammenhenger har det vært tatt til orde for en bedring av ordningen med skole- og studentrabatter. Når det gjelder ordningene med rabatter på lokalkollektivtransport, er Kristelig Folkeparti tilfreds med at regjeringen Bondevik nå i denne forbindelse har lagt inn midler slik at satsen i ordningen med skole- og studentrabatt blir på 40 pst., mens regjeringen Stoltenberg for 2002 la opp til en sats på dette området på 15 pst.

Til slutt: Det er under komiteens behandling også tatt opp spørsmål knyttet til Jondalstunnelen i Hordaland, et viktig og sikkert helt nødvendig prosjekt. Her pågår det et planarbeid. Flertallet, bestående av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, forutsetter at støtten til dette fylkesvegprosjektet ikke går på bekostning av tildeling av midler til prosjekter i Hordaland som er prioritert innenfor rammen av Nasjonal transportplan, mens Kristelig Folkeparti og Høyre konstaterer at øremerking av statlige bevilgninger til fylkesveger ble vedtatt lagt inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene under behandlingen av kommuneøkonomiproposisjonen for 2001.

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011 var et klart flertall enig om å utarbeide en overgangsordning for å sikre realisering av de gjenværende store fylkesvegprosjekter. Denne anmodningen ble ikke fulgt opp av regjeringen Stoltenberg i budsjettet for 2002, mens dagens flertall henviser denne problemstilling til den varslede stortingsmelding om todeling av vegnettet som nå ligger til behandling. I denne forbindelse bør det kunne henvises til at fylkene har anledning til å bruke riksvegmidler til store fylkesvegprosjekter, dersom fylkeskommunene prioriterer disse anleggene. I Hordaland fylkesting har ikke Jondalstunnelen blitt prioritert innenfor fylkesfordelt ramme for 2002-2005.

Jeg anbefaler komiteens tilråding i saken.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): En omorganisering av Statens vegvesen har kanskje ikke vært det store hjertebarnet til Kristelig Folkeparti tidligere. At Kristelig Folkeparti i dag forandrer standpunkt, må man jo bare respektere. Men det at man i tillegg understreker skifte av mening ved å si at man er fornøyd med omorganiseringen, får meg iallfall til å stille noen spørsmål.

Er Kristelig Folkeparti faktisk fornøyd med at vi befinner oss i en situasjon hvor omorganiseringens kostnader fortsatt er så usikre? Er Kristelig Folkeparti fornøyd med at 10 000 ansatte i Statens vegvesen føler usikkerhet for sin framtid? Er Kristelig Folkeparti fornøyd med at det har vært brudd i forhandlinger mellom arbeidstaker og arbeidsgiver innenfor Statens vegvesen? Er Kristelig Folkeparti faktisk fornøyd med at vi fortsatt ikke har fått noen avklaring av verdifastsettelsen og åpningsbalansen, og ikke vil få det før ca. 14 dager før det nye selskapet skal være operativt? Er det altså grunn for Kristelig Folkeparti til å være fornøyd med denne situasjonen?

Odd Holten (KrF): Kristelig Folkeparti er fornøyd med at vi har satt i gang en så vesentlig omforming av en betydelig etat, dette ut fra den klare forutsetning at vi ønsker, som det har vært påpekt en rekke ganger, å få mer igjen for de midler som settes inn.

Det er klart at vi er underveis i en prosess. Det er mange brikker som skal falle på plass, og jeg har full forståelse for at det kan virke noe frustrerende ikke å ha et oppdatert pristilbud, informasjon om hva dette kommer til å koste. Men vi er underveis i denne saken. Jeg tror også at med en så stor og tung organisasjon som vi her har med å gjøre, kan vi ikke forvente at alle til enhver tid er innstilt på denne prosessen, men det har vært uttalt at de er innstilt på å legge godviljen til for å finne en best mulig løsning. Vi mener jo at Vegvesenet har en kapasitet i seg som gjør at dette kan være en organisasjon og en bedrift som absolutt kan gå ut i markedet og være konkurransedyktig.

Så er det klart at spørsmål knyttet til åpningsbalanse er av stor betydning, men, som statsråden har sagt, det må komme på et noe senere tidspunkt.

Thore A. Nistad (FrP): Representanten Holten har, som de fleste fra Kristelig Folkeparti, mange lovnader om mange fine veier. Representanten Holten sa at nå skal man bygge ut E6 gjennom Østfold, og den skulle stå ferdig til 2009 – et langt tidsperspektiv – mens svenskene vil ha den ferdig flere år tidligere. Det er vel og bra med alle disse lovnadene. Vi hørte tidligere en annen Kristelig Folkeparti-representant, Jan Sahl, som gjerne ville ha Lofast. Så det kommer veier i både bøtter og spann her.

I dag er det en stor artikkel i Aftenposten hvor det vises til at den nybygde firefelts motorveien E18 virkelig har vært en suksess. Der har man redusert antall dødsfall årlig fra 2–3 til 0, antallet alvorlig skadde har gått ned fra 25–27 til 2–3. Det viser at det beste midlet for å redusere antallet drepte og skadde i trafikken er å bygge nye og gode veier. I helgen har vi dessverre hatt flere tragiske ulykker. Denne gangen var det på E6 gjennom Gudbrandsdalen, som også er én av disse dødsveiene, akkurat som E6 gjennom Østfold.

Når Kristelig Folkeparti er nøkkelen til økte veibevilgninger, hvorfor vil de ikke i det minste øke bevilgningene til de veiene hvor det er mange ulykker? Nå har Vegvesenet begynt å kartlegge de veiene hvor det er store, alvorlige ulykker og dødsulykker. Vil ikke Kristelig Folkeparti i det minste være med på å øke bevilgningene til disse veiene, slik at vi kan få redusert det store, tragiske skadeomfanget som er på disse veiene?

Odd Holten (KrF): Kristelig Folkeparti må ha en totalitet og en helhetsramme i økonomien. Vi har sluttet oss til handlingsregelen. Det betyr at vi har en total ramme som vi til enhver tid må holde oss innenfor. Dette er ikke et forhold som Fremskrittspartiet har bundet seg til,

og derfor har de større mulighet for å kunne overby på svært mange områder.

Samferdselssaker angår svært mange, og selvfølgelig angår det også svært mange i Østfold. Som jeg sa i mitt innlegg, er vel E6 gjennom Østfold den veien som har de største belastninger. Jeg må gi honnør til statsråden som har vært med på å videreføre den tanke som kom fra tidligere statsråd Odd Einar Dørum, om å tilrettelegge et spleiselag. I dette spleiselaget av ulike forvaltningsnivåer i Østfold, både i forhold til kommune, fylke og næringsliv, har det vært vilje til å bruke penger på å forsere denne viktige utbyggingen. Jeg er svært glad for at effekten som vi får ved en utbygging, kan vi nå se på E6 gjennom Vestfold, hvor antallet skader er redusert. For Østfolds vedkommende er vi meget glade for og tilfreds med den utviklingen som nå skjer med hensyn til disse utbyggingene.

Som sagt, vi har en totalitet i økonomien som gjør at vi ikke kan makte veiutbygging i samme takt med egne midler som Fremskrittspartiet.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg benytter anledningen, siden ingen andre vil ha den siste replikk på representanten Holten.

Representanten sier at Kristelig Folkeparti har en helhetsramme og et helhetssyn på dette. Jeg kan spørre representanten Holten om han ikke har lest det som står i Aftenposten i dag, om hva hver dødsulykke og hver alvorlige ulykke koster. Der er det spesifisert. Så snakker han om spleiselag i Østfold. Det er klart at representanten Holten er veldig opptatt av akkurat Østfold, men jeg er mer opptatt av de veiene hvor veldig mange blir drept og skadd. Statens vegvesen har allerede regnet ut kostnadene ved alle disse ulykkene.

Siden representanten Holten er opptatt av helhetsrammen, ser han ikke hva dette koster samfunnet, ikke bare i kroner og øre med alle skadde og drepte, men også i forhold til lidelser? Er han villig til å se helhetsrammen i forhold til denne siden av saken, slik at man kan få omfanget av disse skadene ned?

Odd Holten (KrF): Ja, Kristelig Folkeparti er villig til å se helheten i den sammenheng. Det gjentas til stadighet fra Fremskrittspartiet at vi tar inn x antall milliarder, det blir antydet ca. 40 milliarder kr i ulike skatter og avgifter på bil, og det brukes ca. 10 milliarder, blir det hevdet. Men vi har et litt annet regnestykke, for vi regner også inn noe som Fremskrittspartiet ikke er villig til å ta med, nemlig kostnadene ved alle skader som oppstår i samfunnet, både ved dødsulykker og ved sterkt skadde personer. Dette må også være med i det totale regnskapet. Vi har altså en totaløkonomi å forholde oss til, og vi har, som jeg sa i sted, bundet oss opp til denne helheten i økonomien.

Det er noe som forundrer meg her. Når representanten Nistad i sitt innlegg berørte viktigheten av å bygge fullt ut en firefelts motorveg mellom Oslo og Trondheim, må en kunne stille spørsmålet: Er det en treffsikker måte å bruke penger på i forhold til andre sterkt belastede veger?

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): Som andre før meg har vore inne på, inneheld samleproposisjonen vi debatterer, svært mange enkeltsaker.

På dei få minuttane eg har i taletid, blir det berre mogleg å kome innom nokre få av sakene som er med i proposisjonen. Nettopp fordi det her er så mange saker, mellom 20 og 30 saker, meiner eg at det i seg sjølv er kritikkverdig å samle dei i same proposisjonen. Eit tilleggsmoment er at det òg er fleire store og prinsipielle saker som hadde fortent å bli lagde fram som eigne saker.

Ei av sakene som burde vore lagd fram som eiga sak, er omorganiseringa av Statens vegvesen. Eg har vore inne på det i debattar før, og eg meiner det framleis, at ei så stor sak, som vedkjem så mange, hadde fortent ei samla og heilskapleg framstilling og handsaming og ikkje, som no, at saka kjem stykkevis og delt i fleire saker. Det er freistande å bruke så sterke ord som at det er respektlaust overfor dei mange tilsette i Vegvesenet, som opplever ei usikker tid med tanke på eiga framtid. Frustrasjon blant dei tilsette og misnøye med framgangsmåte og informasjon er klare signal om at gjennomføringa av prosessen ikkje har vore optimal.

Regjeringa sin strategi med å handsame denne saka bitvis har ført til at det også for Stortinget har vore vanskeleg å få oversikt og sjå heilskapen i saka. I tillegg tolkar statsråden spørsmål frå komiteen så snevert at det er grunn til å stille spørsmål ved om det har vore manglande vilje til å gi Stortinget tilstrekkelege opplysningar.

Det er framleis mange spørsmål som ikkje er avklara ved den omfattande omorganiseringa av Statens vegvesen, spesielt ved omorganiseringa av produksjonsdelen til aksjeselskap. Den totale kostnaden er framleis svært usikker, og statsråden har heller ikkje gitt klart svar på om kostnaden med omorganiseringa skal dekkjast over det ordinære vegbudsjettet.

I proposisjonen blir det gjort greie for revidert budsjett for Luftfartsverket. Etterspurnaden etter Luftfartsverket sine tenester, og dermed trafikkinntektene, har gått ned etter at budsjettet for Luftfartsverket vart lagt fram sist haust. Samtidig er det viktige tiltak som ventar på gjennomføring på fleire flyplassar. Etter Senterpartiet sitt syn var det difor heilt nødvendig med den ekstraløyvinga på 100 mill. kr som Regjeringa føreslo i revidert nasjonalbudsjett. Sjølv med denne ekstraløyvinga er det reduksjon i høve til vedteke budsjett for 2002. Det er då òg streka under at tiltak som av den grunn må utsetjast, er viktige tiltak som må gjennomførast så snart budsjettsituasjonen gjer det mogleg. Dess meir underleg er det difor at regjeringspartia i avtalen med Framstegspartiet om revidert budsjett føreslår å redusere løyvingane til Luftfartsverket med 30 mill. kr. Det er grunn til å spørje om regjeringspartia heilt har gløymt dei mange uløyste oppgåvene på flyplassane, dei oppgåvene dei peika på i revidert nasjonalbudsjett.

I samleproposisjonen blir det òg orientert om omorganiseringa av Luftfartsverket til aksjeselskap. Senterpartiet er imot denne omdanninga. Regjeringa legg opp til mindre politisk styring og ansvar. Spesielt for distrikta er det grunn til å stille spørsmål ved om aksjeselskapsmodellen vil sikre dei nasjonale målsetjingane som ligg til Luftfartsverket.

I mange år har Senterpartiet arbeidd for å få til alternativ bruk av ferjetilskot. Det kostar mykje kvart år å drive ferjesamband på riksvegnettet. Skal denne utgiftsposten reduserast, må ferjesamband avløysast av fastlandssamband. Då må dei innsparde ferjetilskota kunne brukast som del av finansieringa. Eg er difor svært glad for at så mange parti no står saman om å be Regjeringa finne ordningar slik at ein kan rekne ut innsparingane i forkant og dermed ta innsparde ferjetilskot inn i finansieringsplanen for aktuelle prosjekt. Eg ser fram til orientering om erfaringar med ordninga, slik fleirtalet i komiteen ber om.

Heilt sidan ansvaret for fylkesvegane vart lagt til fylkeskommunen og midlane for fylkesvegar vart lagde inn i ramma til fylkeskommunen, har Senterpartiet kjempa for at overgangsordninga som var lova, skulle gjennomførast. Store fylkesveganlegg som var prioriterte då omlegginga skjedde, skulle få statlege tilskot. Dei fylkeskommunane som hadde prioritert store fylkesveganlegg og som på ein måte stod for tur til å få tilskot, ville kome svært urimeleg ut dersom det ikkje vart laga overgangsordningar. Når komitefleirtalet konkluderer med at denne overgangsordninga no må få ei avslutning, reknar eg det som sjølvsagt at statsråden syter for ein gjennomgang av aktuelle prosjekt. Eg reknar med at statsråden snarast kjem tilbake med plan for gjennomføring av overgangsordninga.

Til slutt vil eg seie meg glad for at det i proposisjonen er gitt klare signal om at dei årlege løyvingane til rassikring skal aukast. Med så mykje ugjort på rassikringssida er det nødvendig at innsatsen på dette området blir styrkt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Petter Løvik (H): Representanten Ringstad gjentok i innlegget sitt ein del av kritikken mot omstillinga i Statens vegvesen – og spesielt i produksjonsavdelinga.

Lat meg slå fast at kostnadene ved denne omstillinga ikkje er knytte til sjølve omdanninga til aksjeselskap. Kostnadene er omtrent utelukkande knytte til effektiviseringa, til det å kjøpe ut overtalige, til det å gi dei som er tilsette i produksjonen, ei skikkeleg og fair behandling, med mulegheiter for omskolering, etterutdanning, førtidspensjonering eller andre gunstige ordningar. Der ligg kostnaden, og den kostnaden må vi ta, for vi skal stelle skikkeleg med dei tilsette.

Det har også vore kritisert at vi ikkje kjenner til den endelege kostnaden – noko også Ringstad var inne på. Nei, vi kjenner ikkje til den endelege kostnaden ved omstillinga fordi vi rett og slett enno ikkje veit endeleg kor konkurransedyktig produksjonsavdelinga i Statens vegvesen er. Dersom den konkurranseutsetjinga dei no får, fører til at dei får mange kontraktar, vil det vere eit *lite* behov for å kjøpe ut tilsette. Dersom dei er skikkeleg gode, vil det vere endå mindre behov for omstillingsmidlar. Så enkel er denne samanhengen, noko det verkar som om det er vanskeleg for stortingsmindretalet å forstå når det gjeld kritikken mot det som har skjedd så langt.

Men det vi uansett veit, er at tal frå Vegvesenet sjølv viser at produksjonen må reduserast med svært mykje folk for at dei skal kunne vere konkurransedyktige. Og då er det eg har lyst til å spørje representanten Ringstad: Når vi veit at vi må redusere, når vi veit at vi kan få eit meir konkurransedyktig vegvesen, er det ikkje då verdt prisen å ta denne omstillinga? Eller skal vi late alt skure og gå som før?

Jorunn Ringstad (Sp): Av og til brukar ein uttrykket: Folk høyrer det dei vil høyre. Og det trur eg faktisk passar her òg, for det Petter Løvik gjorde eit poeng av, var noko som eg berre så vidt kom inn på i innlegget mitt, og som eg ikkje stilte dei store spørsmåla ved. Eg konstaterte at vi faktisk ikkje kjenner til omstillingskostnaden, og eg konstaterte at det blir store kostnader. Men mitt hovudpoeng når det galdt denne kostnaden, var faktisk å stille spørsmål ved korleis den skal dekkjast inn. Skal ein ta av det ordinære vegbudsjettet, blir det ganske mange år før vi kan seie at vi får meir veg for pengane.

Eg har vore med på merknader som talar for at vi absolutt skal ta vare på dei tilsette. Vi skal handsame dei på ein måte som gjer at dei får ei trygg framtid sjølv etter omstillinga. Det har eg aldri stilt spørsmål ved, for det må vere ein føresetnad. Og det er jo nettopp den føresetnaden som eg meiner at dei tilsette ikkje har vorte orienterte om på ein god nok måte tidlegare.

Eg er klar over at Petter Løvik ikkje har den lange fartstida i samferdslekomiteen, men i den komiteen og òg i andre samanhengar har Senterpartiet saman med SV faktisk peika på ei anna løysing som sitt primære forslag til ei organisering av Statens vegvesen, ei organisering som ville koste mindre i omstilling enn både divisjonsmodellen og den AS-modellen som no ligg føre. Men vi tar til etterretning at vedtaket er gjort, og det har jo Senterpartiet saman med SV og Arbeidarpartiet sagt i innstillinga òg. Vi aksepterer at vedtaket er gjort, og så gjer vi det beste ut av dei føresetnadene.

Men det var andre poeng som var mine hovudpoeng i innlegget, enn det som Petter Løvik fokuserte på.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Torild Skogsholm: Regjeringen har i revidert nasjonalbudsjett funnet rom for å styrke innsatsen på flere samferdselspolitiske områder.

Jeg er glad for at Stortinget har sluttet seg til hovedtrekkene i våre forslag om økte bevilgninger, og at det har skjedd innenfor rammen av en budsjettavtale hvor stramheten i budsjettet beholdes fullt ut. Det siste er svært viktig for både norske husholdninger, næringsliv og offentlig sektor.

Stortinget støtter Regjeringens forslag om å øke bevilgningene til rassikring med 50 mill. kr, slik at vi i år bevilger nesten 400 mill. kr til rassikring. Midlene vil bidra til at flere veistrekninger vil bli vesentlig sikrere å trafikkere, og ikke minst bidra til å få bort noe av den utryggheten mange opplever, bl.a. fordi skoletransport daglig må passere rasutsatte strekninger.

Jeg er glad for at Stortinget sluttet seg til forslaget om 17 mill. kr ekstra for å sikre skole- og studentrabatt i lokaltrafikken på 40 pst. fra 1. august. Rabatten vil gjøre kollektivtransport billigere for dem som har minst å rutte med. Det vil også skape gode reisevaner og dermed legge grunnlag for framtidig vekst i kollektivtransporten.

Luftfarten er inne i en tid med trafikknedgang, fallende inntekter og økte kostnader til sikkerhetstiltak på flyplassene. Det er derfor nødvendig å styrke Luftfartsverkets budsjett for 2002. Avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet gir flertall for økt tilskudd til de regionale lufthavnene, med 70 mill. kr, noe som er 30 mill. kr mindre enn Regjeringens opprinnelige forslag. Luftfartsverkets investeringsbudsjett vil dermed bli om lag 130 mill. kr lavere enn budsjettet som ble vedtatt før jul. Dette underbygger ytterligere behovet for å foreta strukturendringer som gir økt økonomisk handlingsrom. Manglende vilje til slike tiltak er svært vanskelig å kombinere med alle gode ønsker om økte investeringer på andre flyplasser uten at det setter Luftfartsverket i en uheldig økonomisk situasjon. Reduksjonen i investeringsbudsjettet kan få konsekvenser for punktlighet og regularitet, men jeg forutsetter at investeringer som er nødvendige å gjøre i år av sikkerhetshensyn, gjennomføres.

I tillegg til budsjettendringer behandles i denne samleproposisjonen en rekke enkeltsaker. Jeg vil kort kommentere enkelte av disse.

Først vil jeg opplyse at departementet i brev av 28. mai 2002 har varslet flyselskapene om at den midlertidige statlige flyforsikringsordningen ikke kommer til å bli forlenget når den løper ut 1. juli, dersom ikke nye uforutsette omstendigheter skulle inntreffe.

Jeg kan også opplyse at det er enighet mellom Luftfartsverket og Forsvaret om utbygging av terminalbygningen ved Bardufoss lufthavn innenfor en ramme på 15 mill. kr. Utbyggingen vil etter min vurdering gi en tilfredsstillende løsning for passasjerene, samtidig som arbeidsmiljøforholdene for de ansatte ved terminalen bedres.

Jeg merker meg flertallets omtale av Jondalstunnelen. Flertallet forutsetter at midler til dette prosjektet i 2003 ikke skal gå på bekostning av midler til andre prosjekter i Hordaland. Jeg vil understreke at en tildeling i så fall må gå på bekostning av prioriterte prosjekter i *andre* fylker. Jeg vil komme tilbake til dette i budsjettet for 2003.

Avslutningsvis til omorganiseringen av Statens vegvesen.

Jeg vil understreke at det ikke er valget av organisasjonsform for produksjonsselskapet som fører til nedbemanning og omstillingskostnader. Kostnadene er i all hovedsak knyttet til å gjøre selskapet kostnadseffektivt og slagkraftig i forbindelse med konkurranseutsetting. Det vil gi relativt store engangskostnader, for å få varige innsparinger og mer veg for pengene hvert eneste budsjettår.

De ansattes organisasjoner har ment at det har tatt for langt tid å avklare virkemidler og ordninger på personalsiden i det nye selskapet. Denne prosessen har i en periode ført til et dårligere forhold mellom partene enn hva som er ønskelig. Jeg er glad for at prosessen nå ser ut til å være på skinnene igjen.

Jeg merker meg også kritikken mindretallet kommer med av måten jeg har besvart spørsmål gitt av Stortinget på i denne saken. Jeg står fast ved at jeg etter beste evne har gitt den informasjonen jeg til enhver tid har oppfattet at Stortinget etterlyste. Nå ser jeg i ettertid at ett spørsmål også kunne oppfattes på en annen måte. Jeg kan forsikre om at jeg vil gjøre mitt ytterste for å gi Stortinget så god og relevant informasjon som mulig, både videre i denne saken og i alle andre saker Stortinget har til behandling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): No registrerte eg at statsråden innrømde at denne omorganiseringa av Vegvesenet kanskje ikkje var så godt takla, korkje i høve til Stortinget eller i høve til dei tilsette, og det er eg glad for. Då kan me kanskje klara å leggja denne saka bak oss.

Men det eg har lyst til å spørja statsråden om, er om statsråden er nøgd med saksbehandlinga av denne omorganiseringa. Fyrst får me det bit for bit, og dei viktigaste forholda skal avgjerast få veker før Vegvesenet skal verta eit aksjeselskap og drifta 100 pst. konkurranseutsett. I tilfelle det er frustrasjon knytt til dette – som eg har stor forståing for – vil statsråden gjera noko i så fall for å dempa den frustrasjonen, for å klargjera forholdet?

Så til økonomien i Luftfartsverket. Reknestykket er pluss 70 mill. kr i forhold til det forventa underskotet på 200 mill. kr – altså 130 mill. kr mindre, som statsråden sa. Direktøren i Luftfartsverket, Randi Flesland, sa på ei høyring her i Stortinget for litt sidan, at med dei 100 millionane dei fekk ekstra, kunne dei til naud klara det. Det eg og Arbeidarpartiet etterlyser, er klarare informasjon om kva dette går ut over. Me får tal på investeringar som skal utsetjast med dei 130 millionane. Men når det gjeld den totale situasjonen i Luftfartsverket, vil då statsråden koma tilbake i budsjettet med ein mykje betre oversikt over den økonomiske situasjonen, konsekvensar og tiltak som må setjast i verk for at dette skal oppretthaldast på ein skikkeleg måte? Det kan eventuelt vera at Stortinget vil gå lenger enn Regjeringa i så måte.

Så vil eg bare seia at når det gjeld Jondalstunnelen og sluttføringa av store fylkesvegprosjekt, er det eit fleirtal som i dag bestemmer at den ordninga skal oppretthaldast. Det må faktisk statsråden retta seg etter.

På nest siste side i innstillinga, om nettopp dette med Jondalstunnelen, er det ein merknad frå SV, Senterpartiet og Arbeidarpartiet som skuldast ein redaksjonsfeil. Den merknaden skal ut. Eg skal gje nærare beskjed til sekretæren om kva som skal ut.

Presidenten: Da blir det rettet opp.

Statsråd Torild Skogsholm: Først til spørsmålet om jeg er fornøyd med saksbehandlingen. Jeg regner med at det gjelder i forhold til prosessen med omdanningen av Statens vegvesen osv. Jeg har ikke problemer med å se at det kunne vært ønskelig at man hadde et samlet framlegg om det. Men det har vi en dårlig tradisjon for her i landet. Det har vært store omdanninger av selskap – f.eks. NSB, som ble gjort om til BA, og Posten ble omgjort til BA – da man også hadde veldig dårlig tid, og det var under en arbeiderpartiregjering. Da ble f.eks. åpningsbalansen lagt fram i et framlegg for Stortinget på høsten, på samme tid som budsjettet ble lagt fram, og omdanningen skjedde pr. 1. desember samme år. Her har vi altså en tradisjon. En kan godt si at det ikke er en god tradisjon, men vi har en tradisjon for dette.

Vi har en prosess, som også Statens vegvesen ønsker, og et tidspunkt som er skissert. Og slik som jeg oppfatter det, ønsker de fleste ansatte det tidspunktet, og det er det vi jobber ut fra.

Når det gjelder frustrasjon hos de ansatte, er det en oppgave vi alle har, nemlig å bidra til at vi får ting på plass som vi kan få på plass, så tidlig som mulig. Jeg mener at vi er inne i en meget god prosess med det nå. Det at interimsselskapet og styret er på plass, gjør at vi er kommet et langt steg videre i den prosessen.

Så vil jeg også vise til det som er sagt om Luftfartsverket. Det er sagt tidligere i debatten at jeg ikke har informert om at sikkerhet var høyest prioritert nå på grunn av økonomien i Luftfartsverket. Da vil jeg minne om det jeg svarte på et spørsmål i spørretimen 23. januar i år, hvor jeg sa at i Luftfartsverkets infrastrukturplan «er tiltak prioritert som har direkte sikkerhetsmessig betydning, og som følger av myndighetskrav».

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg ønsker å få slått fast et prinsipp. Det går på dette som representanten Starrfelt tok opp om at Jondalstunnelen må gå på bekostning av andre prosjekter, hvor statsråden senere svarte at dette måtte gå på bekostning av andre prosjekter i andre fylker. Det er etter mitt syn på grensen til å feilinformere Stortinget.

Jeg har presidert i fire år og kan forretningsordenen ganske godt, og så vidt jeg vet, står det ingen steder at det ikke er anledning til å øke rammene til samferdsel. Om det er til vei eller til jernbane, det er det samme. Jeg ber presidenten korrigere meg hvis jeg tar feil på dette punktet.

Men det er kanskje mer på sin plass at samferdselsministeren kommer opp på talerstolen for å bekrefte at det er slik at det er opp til Stortinget ved enhver anledning under budsjettbehandlingen å sette rammene for budsjettet. Det er ikke slik at det på noen som helst slags måte er fastlagt at hvis man bruker pengene på ett opplegg, må det gå ut over andre opplegg. Det er det opp til Stortinget selv å avgjøre til enhver tid. Det er altså ikke slik som statsråden prøver å fremstille det.

Jeg vil gjerne ha en bekreftelse på at statsråden er enig i min konklusjon.

Statsråd Torild Skogsholm: Denne regjeringen er selvfølgelig opptatt av å ha ansvarlige budsjetter. Likevel vil jeg gjerne få lov til å innrømme at jo større samferdselsbudsjett vi har, jo gladere blir jeg. Om det skulle vise seg at vi har muligheter til å øke rammene i stort monn, vil jeg selvfølgelig sette pris på det – forutsatt innenfor ansvarlighetens rammer. Det er også helt klart at det er Stortinget som legger disse rammene, så det er fullt mulig å legge inn økte rammer til samferdsel – og også til vei.

Geir-Ketil Hansen (SV): Bare for å følge opp litt i forhold til forrige spørsmålsstiller: Stortinget skal vel før sommerferien også behandle byggingen av Bjørvika og den delen av dette prosjektet som går på samferdsel. Her skal det bevilges ekstra utenfor rammen i Nasjonal transportplan, så når det går her, går det sikkert også andre steder i landet.

Det jeg skulle stille spørsmål om, er omorganiseringen av Luftfartsverket. Den er ikke kommet som en egen sak nå i vårsesjonen, i motsetning til sakene om NSB og Posten. Det tar lengre tid før forutsetningene er forandret, slik som det står i saken.

Luftfartsverkets økonomi er betydelig dårligere enn man hadde forutsatt. Mitt spørsmål til samferdselsministeren er om det på bakgrunn av nettopp den dårlige og svekkede økonomiske situasjonen for Luftfartsverket og også på bakgrunn av de betydelige utfordringer som Luftfartsverket og flyplassnettet i Norge står overfor i fremtiden med hensyn til de nye sikkerhetskravene, er grunn til å se på om AS er den riktige organisasjonsformen for Luftfartsverket. Vil departementet vurdere om det er alternative måter å gjøre det på som kanskje er en bedre fremtidsløsning for norsk luftfart?

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg er opptatt av at vi til enhver tid skal ha de beste organisatoriske løsningene på alle samferdselssektorene for å løse de oppgavene som de ulike virksomhetene er satt til å ivareta.

Det at det er dårlig økonomi i seg selv, tilsier ikke at det ikke skulle kunne være et AS. Men det tilsier at vi må gå inn og se på rammebetingelsene som gis til Luftfartsverket. Det er også slik at det til enhver tid vil være opp til Stortinget å se på hvordan den økonomiske situasjonen er hos den virksomheten som er satt til å utføre den jobben som Luftfartsverket gjør.

Det at vi omgjør Luftfartsverket til et AS, gir oss en mulighet til å gå inn og se på økonomien, og på hva vi må gjøre for at de skal ha rammer som er gode nok til å drive den virksomheten som Stortinget ønsker. Og som sagt: Det er til enhver tid opp til Stortinget å gå inn og gjøre noe i forhold til den økonomiske situasjonen som er i Luftfartsverket. Regjering og storting kan ta beslutninger om at vi er inne og kjøper tjenester på luftfartssiden som også vil bidra til endringer i rammene for Luftfartsverket.

Jorunn Ringstad (Sp): Det er ein samla komite som går inn for prinsippet om alternativ bruk av ferjetilskot.

Rett nok har Framstegspartiet ei litt anna løysing enn dei andre partia, men også Framstegspartiet støttar prinsippet. Eg er glad for at vi etter mange rundar om dette over fleire år er komne så langt som vi er i dag.

Fleirtalet i komiteen har òg bedt om å bli orientert om saka og eventuelle erfaringar med ordninga, f.eks. i samband med budsjettet for 2003. I det siste ligg det at fleirtalet i komiteen meiner at innsparte ferjetilskot skal gå inn som delfinansiering i aktuelle prosjekt så snart desse er klare for gjennomføring.

Eg håpar at statsråden har oppfatta den positive haldninga som komiteen gir uttrykk for når det gjeld alternativ bruk av ferjetilskot.

Mitt spørsmål til statsråden blir: Kor raskt meiner statsråden at det kan vere mogleg å gjennomføre dei første prosjekta med ferjetilskot som delfinansiering?

Statsråd Torild Skogsholm: Vi må nå i første omgang få dannet oss en oversikt over hvilke prosjekter som er aktuelle, og se på hvordan vi kan legge disse prinsippene til grunn.

Jeg er veldig fornøyd med at det er gitt så bred tilslutning til disse prinsippene. Jeg synes at det er en helt klar, god samfunnsøkonomisk løsning på en rekke utfordringer der vi har ferjetrafikk i Norge.

Vi må først få en oversikt over hvilke prosjekter som er aktuelle, og så vil vi komme tilbake til de konkrete forslagene etterpå.

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

Tor-Arne Strøm (A): Arbeiderpartiet er glad for at et nytt treningssenter for Luftfartsverket skal etableres i Tjeldsund i Nordland. Jeg kunne ha tenkt meg at statsråden kanskje hadde redegjort for dette prosjektet, når det er mulig å få denne etableringen på plass, for det er jo gjort flere vedtak i løpet av mange år om at man skal ha denne etableringen. Det blir det ene spørsmålet til statsråden.

Det andre gjelder Lofast og framdriften der. Et flertall i komiteen ber Regjeringen sørge for å få på plass nødvendige avklaringer i planarbeidet. Jeg vil derfor be statsråden si noe om hvordan man vil følge opp flertallsmerknaden, herunder hvilket syn statsråden har når det gjelder muligheten for eventuelt å bruke statlige virkemidler i planarbeidet for å forsere dette arbeidet så det ikke stopper opp.

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg kommer til å følge opp Luftfartsverkets treningssenter i Tjeldsund i dialog med Luftfartsverket. Luftfartsverket har som kjent dårlig økonomi for tiden, men vi holder fast ved at det er bestemt at dette treningssenteret skal etableres, og det jobber vi ut fra framover.

Planavklaring Lofast: Jeg er helt enig i de synspunktene som har kommet fram om at vi ikke må dra ut saken unødvendig. Lofast er ingen ny sak. Den har versert i mange år. Det er gjort et betydelig arbeid fram til nå, og det er viktig at dette ikke stopper helt opp. På den ene siden er jeg veldig glad for at lokaldemokratiet skal fungere, og at man har lokale planer. Samtidig har det på den andre siden pågått lange prosesser. Derfor kommer vi til å vurdere om det er nødvendig å bruke statlig plan for nettopp ikke å miste tempoet i dette arbeidet. Statlig plan er ikke det man primært ønsker, for det er noe vi ikke bruker så ofte her i landet. Men om vi skulle kjøre nye lokale prosesser, og det da skulle vise seg at vi får signaler om at dette vil ta mye tid framover, er det absolutt grunn til å vurdere statlig plan.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Bjørgulv Froyn (A): Det er allerede sagt, men jeg tillater meg å gjenta den frustrasjon en opplever, at det har tatt lang tid før en har fått saker fra departementet til komiteen i denne sesjonen, for deretter å bli overøst med saker som forutsettes behandlet på kortest mulig tid. Denne måten å gjøre det på skaper få muligheter for oss til å søke et samarbeid hvor de store sakene kan få en bredest mulig forankring i Stortinget, en forankring jeg tror alle ville vært tjent med.

Forslaget om å omgjøre Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til AS kom nærmest rekende på ei fjøl under behandlingen av budsjettet i fjor høst. Ingen gjennomgående analyse lå på bordet, ingen kjente til kostnadene, og de ansatte var på ingen måte forberedt på et slikt vedtak. De var i en helt annen prosess for å effektivisere virksomheten.

Etter budsjettvedtaket ble det tyst, men internt i departementet foregikk det åpenbart mye. Statsråden må ha fart over virksomheten som en stormvind i den tro at dess sterkere vinden ble, dess bedre ville det bli. Det så ut som man søkte det totale kaos, for at det ut av kaoset skulle oppstå en ny harmonisk orden – slikt kan skje i teorien, sjelden i praksis. Situasjonen i Statens vegvesen i dag er derfor problematisk. Forholdet til de ansatte er iskaldt. Krangel skjer for åpen scene. De ansatte opplever at deres øverste sjef harselerer med dem og beskriver dem som ineffektive.

Når jeg kommenterer situasjonen i Statens vegvesen, er det ikke for å be om omkamp. Det vi er opptatt av, er at vedtaket om å gjøre Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til AS må håndteres med anstendighet og respekt for dem vedtaket vil berøre. Med tanke på de ansattes kompetanse og den lojalitet de ansatte har vist Statens vegvesen gjennom årene, hadde de fortjent bedre. Nå tvinges de til å demonstrere utenfor Stortinget, fordi deres arbeidsgiver har skapt utrygghet både for arbeid og pensjonsrettigheter. Selv om det er i det seneste laget, kan man jo håpe at den beklagelse statsråden nå har sendt de ansatte, kan bidra til et mer normalt klima. Det vil alle være tjent med.

Under siste valgkamp flagget de nåværende regjeringspartier høyt sine løfter om skole- og studentrabatter på lokale kollektivreiser, mot Stoltenberg-regjeringens åpenbart bleke tilbud. Nå ble enden på den historien at Arbeiderpartiet støttet forslaget om at rabatten skulle

være 50 pst., mens Bondevik-regjeringen endte sine løfter med 40 pst. Noen vil kalle det løftebrudd, og jeg er ikke fremmed for å tiltre en slik betegnelse.

Nå ender imidlertid ikke historien der. Et løfte om en rabattordning kan bare kvitteres ut dersom de økonomiske bidragene dekker kostnadene for ordningen. Om det hersker det stor usikkerhet. Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet her derfor i sin merknad til komiteens innstilling sagt følgende:

> «Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen med dette har sikret tilfredsstillende finansiering slik at rabattordningen kan innføres fra 1. august 2002 uten at ordningen medfører høyere priser eller dårligere tilbud for øvrige trafikanter.»

For å understreke alvoret vil jeg vise til signalet om at fylker og kommuner nå sier at de kanskje vil vegre seg for å gjennomføre forslaget om 40 pst., fordi de ikke har råd til å ta imot tilbudet. Tilskuddet oppleves fra deres side å være for lite – ergo vil både studenter og elever bli rammet. Hvis de skal tvinges til å få rabatten, kan vi altså risikere at det er andre passasjerer som må betale.

For øvrig vil jeg minne om at Arbeiderpartiet fortsatt er av den oppfatning at rabatten for elever og studenter bør være 50 pst.

Kenneth Svendsen (FrP): Jeg vil starte med Lofotens fastlandsforbindelse. Det er en flott vei som går fra Svolvær ut til Raftsundet, over en stor bru, Raftsundbrua, hvor den tar en liten sving – som heter Dørum-svingen – og havner rett i fjellveggen, der det skulle vært et hull og hvor veien skulle gått videre. Sånn har den stått i flere år.

Hadsel kommune ønsket en tunnel under havet og ville ha veien videre gjennom Sortland. Men dette løpet er kjørt. Vi er ferdig med den diskusjonen, for vi har gjort et vedtak i denne saken. Vi ser nå at prosessen har stoppet opp for åtte måneder siden, fordi Hadsel kommune ikke har gjort de nødvendige reguleringsendringer som skal til. Jeg vil ikke si at dette er en sabotasje fra kommunestyret i Hadsel, men det likner veldig. Jeg må si jeg er glad for at statsråden nå legger opp til at man skal vurdere en statlig plan. Det er bare å håpe at denne vurderingen ikke også tar åtte måneder, men at man kommer i gang.

Så over til dette med alternativ bruk av ferjetilskudd. Der er det sneket seg inn noe vi kaller en inkurie. Fremskrittspartiet er ute av hovedmerknaden – som det eneste partiet. Selvfølgelig skal vi være med i hovedmerknaden. Vår ekstra merknad er bare en forsterkning av hovedmerknaden.

Når det gjelder omdannelsen av Luftfartsverket til AS, åpner den for større muligheter for at man bl.a. kan gjøre opp lån, sånn at man kan foreta investeringer på lønnsomme flyplasser, som Sola, på en raskere og mer effektiv måte. Det samme vil gjelde for Kirkenes, som også er prioritert fra vår side.

Det er også godt å se at man nå legger til rette for at et nytt treningssenter i Tjeldsund skal etableres. Det er tydelig at det er noen i Luftfartsverket som ikke er helt enig i Stortingets vedtak om etablering av dette treningssenteret for brann- og redningstjeneste i Tjeldsund. Så den konklusjonen jeg hadde om utsettelse av vedtak i Hadsel og Lofoten, likner veldig her også. Men jeg er glad for at komiteen har slått fast at dette skal gjennomføres, og at det skal gjøres uavhengig av den kommende selskapsstrukturen.

Så til omstillingen av Vegvesenet: Representanten Nistad drog inn Høyres vurderinger i Nasjonal transportplan, der de skulle bruke 10 milliarder kr ekstra, og viste til en voldsom effektiviseringsgevinst ved omdanningen av Vegvesenet til aksjeselskap. Da var Høyre i opposisjon. Når Høyre nå er i posisjon, derimot, blir det 255 mill. kr mindre til vei. Det er betenkelig! Jeg synes Høyre skulle stå ved sine løfter, langt mer enn de gjør i dette tilfellet.

Holten snakket om at Fremskrittspartiet hevder at vi tar inn ca. 40 milliarder kr i veiavgifter, og at det brukes ca. 10 milliarder kr til vei. Det er ikke noe som Fremskrittspartiet har hevdet; jeg har lest i stortingsdokumentene at dette er cirkatall.

Og så var Holten behjelpelig med å fortelle forsamlingen at flertallet tok noe med som tydeligvis ikke Fremskrittspartiet gjorde, og det gjaldt de trafikkskadde, som var en betydelig belastning i budsjettene. Jeg vet ikke om representanten Holten har vært hjemme og betalt forsikringen sin i de siste årene. Men hvis han hadde gjort det, kunne han kanskje tatt seg tid til å lese der det står at en ekstra trafikkskadeavgift må betales gjennom forsikringen til staten. Til staten! Så hvem som har misforstått denne situasjonen, skal ikke jeg si. Men jeg vil hevde at Fremskrittspartiet nok en gang har rett.

Til slutt så vil jeg si at jeg har merket meg representanten Ausdal Starrfelts innlegg, der hun soleklart slår fast som konklusjon de bompengeprosjektene som flertallet ønsker, og som kommunene sier nei til. Det vil selvfølgelig være lov for Arbeiderpartiet og Ausdal Starrfelt. Jeg har i den forbindelse lyst til å opplyse at Halden kommune ved flere anledninger har gått imot bompengefinansiering av firefelts vei og bru over Svinesund.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil tre minutter.

Rolf Terje Klungland (A): Jeg har tenkt å snakke litt lokalt i dag, for det er det absolutt grunn til. I Vest-Agder er det i dag grunn til å åpne champagneflaskene – om ikke de store firefelts champagneflaskene, har vi all grunn til å ta oss «en lille en».

Listerpakken som er med i denne behandlingen, har vært en lang og tung vei å gå – for ikke å si å kjøre. Det er derfor med glede vi ser at det blir et stortingsflertall for å utbedre veien vest i Vest-Agder fylke. Arbeidet med Lister-planen har tidligere vært behandlet i stortingsmeldinger og i nasjonale transportplaner, og nå også som OPS-prosjekt. Jeg er selvfølgelig klar over at en som politiker skal prøve å få skryt for det meste, og jeg tror at hvis det ikke hadde vært for Arbeiderpartiets forarbeid her, så hadde ikke Regjeringen hatt Listerpakken på kartet i dag. Men jeg synes at på en dag som denne skal vi

likevel ikke prøve å ta æren for det ene eller det andre. Vi skal være glad for at den utviklingen som nå kommer, kommer.

Listerpakken vil komme i en del av fylket som er industribasert, og som i dag viser at det er fraflytting fra denne delen av regionen. Denne veistrekningen vil føre til at det blir et felles bo- og arbeidsmarked, noe som alle vil være tjent med, og som vil kunne skape ny vekst i denne delen av fylket. I samme delen ligger det en flyplass. Dette skal jeg komme tilbake til i senere debatter, og jeg har vært inne på det før: Vi er også nødt til å gjøre noe når det gjelder dette, i denne regionen.

En annen ting som jeg har lyst til å bemerke, er det som er lagt inn når det gjelder alternativ bruk av ferjetilskudd. Det virker litt, for å si det folkelig, hull i hodet hvis det skal være slik at en ikke skal kunne flytte ferjetilskuddet fra drift på ferjer og over på investeringer på vei. Det er noe som storsamfunnet vil tjene på. Hidra Landfast er her et konkret eksempel på at det både vil tjene storsamfunnet å flytte pengene, og at det i høyste grad også vil tjene lokalsamfunnet, både i forhold til å bli en plass å bo og i forhold til næringsutvikling.

Hans Kristian Hogsnes (H): Jeg tillater meg også å være litt lokal, og må si at det er med stor tilfredshet jeg leser merknadene til prosjektet Tønsbergpakken på side 10 i komiteinnstillingen. Tønsbergpakken, eller Veipakke Tønsberg som har vært den lokale betegnelsen, er resultatet av lokal vilje og handlingskraft for å løse store og sterkt voksende trafikkproblemer i Tønsberg-distriktet. Pakken er også resultatet av et snart 30 år langt arbeid lokalt for å skape et bedre trafikksystem i og omkring Tønsberg, og pakken er utviklet i et tett samarbeid mellom Tjøme, Nøtterøy og Tønsberg kommuner, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen, og med gode innspill fra det lokale næringsliv.

Modige lokalpolitikere i de tre berørte kommuner har vist at de tør å skjære igjennom en årelang debatt. At det er en viss motvilje mot bomfinansiering, er ikke spesielt for dette prosjektet, men de ulempene vil mer enn oppveies av den trafikk- og miljømessige fordel man får av den planlagte utbygging av veinettet i et meget vekstkraftig område. Det er ikke riktig, som SV skriver i sin merknad, at dette prosjektet ikke har tilfredsstillende løsninger for kollektivtrafikken. De foreløpige planer for kollektivsatsing som ligger i Tønsbergpakken, er faktisk meget løfterike og offensive, og vil komme som et godt supplement til det som tidligere er lagt ned i gang- og sykkelveiinvesteringer i Tønsberg-distriktet.

Orienteringen fra Samferdselsdepartementet forteller at Tønsbergpakken nå er i rute. Bystyret i Tønsberg vedtok 8. mai i år den endelige reguleringen av Ringvei Nord, det som i innstillingen er benevnt som Rv 311 Ringvei øst-vest. Disse planene er nå til ekstern kvalitetssikring, og dermed vil Stortinget kunne få denne saken til behandling senere i år. Det vil igjen være klarsignalet for oppstarten av det meget omfattende plan- og konsekvensutredningsarbeidet som ligger foran resten av dette store prosjektet. Lokalt ligger det også forhåpninger om at det må kunne være mulig med en noe større statlig andel i prosjektet enn de 4,8 pst. som har vært nevnt så langt, men det får vi komme tilbake til når Stortinget får denne saken til høsten. I dag kan vi glede oss over at Veipakke Tønsberg nå meldes klar for behandling, med påfølgende gjennomføring.

Øyvind Halleraker (H): I samleproposisjonen er det tatt opp en egen sak om Jondalstunnelen i Hordaland. Denne tunnelen har stått med førsteprioritet på listen over fylkesveiprosjekter i Hordaland, med Høyres støtte. Det er fordi den representerer en viktig diagonal forbindelse i fylket, som bl.a. også skal gi en viktig forbindelse til en fremtidig ferjefri kyststamvei.

Det er derfor ikke uvilje fra Høyres side som er grunnen til at vi ikke er med på den aktuelle merknaden fra flertallet, som utgjøres av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, SV og Senterpartiet. Høyre har alltid vært en pådriver for store og viktige veiprosjekter i Hordaland, og er det fortsatt. Problemet i denne saken er at det aktuelle flertallet gjør opp regning uten vert. Og hvorfor gjør de det? Jeg skal nevne tre grunner til det. Man sier ikke hvor disse pengene skal tas fra. Det man sier, er at det ikke skal gå på bekostning av andre prosjekter i Hordaland. Hvem skal da avstå disse ca. 50 millionene? Matz Sandman sa det elegant en gang: Utenfor rammene er det bare et svart hull. Dessuten har det vært en uttalt forutsetning i dette hus at riksveimidler skal fordeles i tråd med uttale fra det angjeldende fylket. Burde ikke Hordaland fylkesting fått uttalt seg om en slik prioritering? For øvrig er det grunn til å minne om at den gamle ordningen med statstilskudd til fylkesveiprosjekter var 50-50, senere redusert til 40-60. Dagens forslag innebærer 15-85. Har fylkeskommunen fått uttale seg om denne fordelingen? Eller er det slik som jeg kan fristes til å tro, at enkelte i dette flertallet har andre motiver i denne saken?

Det er ingen hemmelighet at Hordaland fylkesting har prioritert Hardangerbrua på topp blant riksveiprosjektene, som et svært viktig prosjekt både øst–vest og nord–sør i fylket. Her er det også stor lokal deltakelse på den økonomiske siden i prosjektet. Jeg er redd for at stortingsflertallet med vedtaket i dag skaper usikkerhet om dette prosjektet i Hordaland.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Til siste talar vil eg seia at etter i dag bør dei vera veldig glade i Hordaland, for dei har fått støtte for det fylkeskommunen ønskjer, nemleg å ha to parallelle system, eit riksvegsystem og eit overgangssystem for store fylkesvegprosjekt. Det skulle ikkje forundra meg om siste talar er ganske glad for at fleirtalet i dag pålegg statsråden å koma tilbake med pengar til dette. Eg skal følgja med i kva han uttaler lokalt.

Så vil eg koma tilbake til den merknaden som var feil i innstillinga. Det er på side 14, andre spalte, tredje avsnitt ein merknad frå Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet som skal ut. Den er til dels innarbeidd i ein fleirtalsmerknad, til dels står den litt i motstrid, så difor bør den ut.

Så nokre få kommentarar til slutt. Etter statsråden si forklaring om dette med informasjonsplikta til Stortinget,

beklagar eg at eg føler behov for ein gong til å måtta seia at det altså ikkje er sånn at ein statsråd berre skal svara på spørsmål. Ein statsråd skal sjå til at ei sak er fullt og heilt opplyst når den kjem til Stortinget, og særleg stort ansvar har statsråden når det er saker som kjem frå Regjeringa til Stortinget. Informasjonen som ligg i saka, skal vera så god at det teoretisk sett og i praksis eigentleg ikkje skal vera naudsynt å stilla noko spørsmål. Det kan ingen seia om den saka me har debattert i dag. Eg vonar difor at statsråden tek med seg at ho faktisk har ei aktiv informasjonsplikt overfor Stortinget. Den går langt utover å svara på spørsmål.

Me har aldri kritisert at det kostar å omstilla i og for seg, me har kritisert at tala ikkje kom fram. Me trur at tala vert noko høgare med ein aksjeselskapsmodell enn med ein divisjonsmodell. Fordelen med divisjonsmodellen var for det fyrste at dei tilsette var med på lag, og dei kunne berre halda fram med ein prosess som var i gang. No vart det brot, og nye element skulle inn i prosessen.

Den andre forskjellen er at den nye regjeringa foreslo 100 pst. konkurranseutsetjing frå fyrste dag, ikkje 70. Det vil eg tru fører til fleire overtalige, fleire førtidspensjonerte, og det kan fort føra til færre oppgåver.

Så vil eg kommentera det komiteleiaren sa, at det heldigvis er eit mindretal som kritiserer. Etter debatten i dag er det faktisk eit fleirtal i denne salen som kritiserer. Eg synest i alle fall at Thore A. Nistad frå Framstegspartiet var ganske krass i sin kritikk.

Når det er sagt, så har me å kome gjennom 20 enkeltsaker på ein ettermiddag. Det er ikkje så verst, men eg vonar at me slepp å få denne typen behandling av så store og mange saker i åra framover.

Presidenten: La det være tillatt av presidenten å si at presidenten synes det er hyggelig å se representanten Røtvei her.

Ola Røtvei (A): Ja, gode president, fristelsen ble for stor.

I debatten i dag, i forbindelse med utskilling av produksjonen til Statens vegvesen, har vi hørt de ordene som etter hvert har blitt slagord: «effektivisering, mer veg for pengene». Og jeg begynte å gjøre meg tanker – blir det mer veg for pengene? Vi kan gjøre et tankeeksperiment: Vil lønnskostnadene for folk som nå blir overtallige, bli ført videre i årene som kommer, i statsbudsjettet og tillagt investeringsbudsjettet? Det er jo det det handler om, hvis det skal bli mer veg for pengene ut fra den rammen som ligger her. Og hva tror presidenten blir svaret? Jeg er overbevist om at disse pengene forsvinner fra Samferdselsdepartementets budsjett.

Representanten Nistad gav egentlig ikke noe klart svar på spørsmålet: Hva vil Fremskrittspartiet i den videre prosessen med dette produksjonsselskapet? I forbindelse med Nasjonal transportplan er både Høyre og Fremskrittspartiet klinkende klar: Først et statsaksjeselskap, så skal det privatiseres. Og det tror jeg at de andre regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, må forholde seg til. Jeg tror også at utskilling av produksjonen fører til flere stillinger i Statens vegvesen når det gjelder myndighetsdelen, ikke minst for å styrke byggherrekompetansen. Hvis staten skal være en dyktig byggherre, må byggherrekompetansen styrkes i myndighetsdelen, og da kan en lure på denne effektiviseringsgevinsten som regjeringspartiene og Fremskrittspartiet nevner. Jeg tror at man kan glemme det.

Man kan også stille spørsmålet: Er det nødvendig å ødelegge en så god blandingsdrift som vi har hatt i Norge til i dag, med offentlig og privat, hvor begge parter på en måte har vært et priskorrektiv i markedet? Jeg tror at med den strategien som nå legges, vil vi om få år få privat monopol på vegsiden, med svenske tilstander, og da frykter jeg at det blir mindre veg for pengene.

Hans R. Kjæstad (H): Regjeringspartiene vil ha mer vei for pengene. Det er derfor vi må ta noen organisatoriske grep, og, som nærmest en replikk til siste taler, det er jo ikke noe annet element enn markedet som kan fortelle om de ressursene vi setter inn på et område, er riktig dimensjonert i forhold til de resultatene vi får ut. Det er kun markedet som kan svare oss på det, og det er den enkle kjensgjerning regjeringspartiene holder seg til, nettopp for at våre skattebetalere skal få mest mulig meter vei for hver enkelt investert veikrone.

Så er det åpenbart at i debatten omkring beløpene – hva det koster å omorganisere – gjør det seg gjeldende en merkelig dualisme. På den ene side får man nærmest kritikk for at man bruker for mye penger på omorganiseringen, og så beskylder de samme partiene Regjeringen for at de ikke behandler sine ansatte skikkelig. Det er med respekt å melde en merkelig dualisme. Det er jo nettopp det å behandle sine ansatte skikkelig som gjør at dette vil komme til å koste penger. Dessuten må jeg få lov til å peke på at det vil være viktig å konkurranseutsette den biten for nettopp å se om de pengene vi har satt inn i Vegvesenet gjennom mange år, gir det rette resultat. Det er åpenbart et etterslep i effektivisering når vi må ut med så store beløp for å konkurranseutsette Vegvesenet. Her er det et etterslep som vi må ta inn igjen.

Men ikke minst skal vi sørge for at personalbehandlingen blir skikkelig. Det har Regjeringen gjort. Og når man nå beskylder samferdselsministeren for nærmest å beklage at hun ikke har behandlet de ansatte skikkelig – så er det jo ikke det hun sier. Hun beklager at det ble *oppfattet* som om at hun skulle ha kritisert de ansatte i Vegvesenet. Tvert imot har man fra Regjeringens side hele tiden vært meget imøtekommende når det gjelder de kravene – og de helt naturlige kravene – som de ansatte har på skikkelig behandling når vi skal foreta et så stort og dyptgripende grep som det her er snakk om. Jeg mener at dette er det eneste riktige grepet og den eneste sikring vi har for at så mye penger blir anvendt på en skikkelig måte. Vi vil ha flere gravemaskiner, vi vil ha flere bulldosere, og vi vil ha mindre administrasjon.

Thore A. Nistad (FrP): Jeg må si at jeg er litt forundret. Nå begynner også representanten Ola Røtvei å miste troen på mange av de ansatte i Vegvesenet. Tidligere

har vi hørt at statsråden både i høringer og debatter har sagt at det er liten effektivitet i Vegvesenet. Jeg deler ikke den negative troen på mange av de ansatte. Mange av de ansatte i Vegvesenet er faktisk dyktige i tunnelproduksjon og de er dyktige i asfaltlegging.

Det vi vil gjøre med et produksjonsselskap, er at vi vil ha det som et helt ordinært aksjeselskap, og det skal konkurrere på linje med andre norske entreprenører når det gjelder å bygge både veier, broer og tunneler. Jeg deler ikke det voldsomt negative her, det at disse skal sitte fullstendig uten å få i land et eneste prosjekt på anbud.

Så er det en annen side ved denne saken. Det er klart at hvis vi skal følge Arbeiderpartiet og bare legge inn smuler til veibygging, kan jeg kanskje skjønne at Vegvesenet ikke vil sitte med et eneste prosjekt, og at alle står på gata. Og det er vel slik det snart ender, skal det fortsette som i dag. Men med de bevilgninger som Fremskrittspartiet har lagt inn i Nasjonal transportplan, vil jo vi faktisk øke veiutbyggingen med ca. 5 milliarder kr pr. år, og da må det være nok arbeid til det nye produksjonsselskapet, som skal være et vanlig aksjeselskap. Det må være nok arbeid til alle de norske entreprenørene som i dag er ledige. I dag har vi en ledig maskinpark for ca. 400 mill. kr, som bare står der og ruster og ikke har noe å gjøre. Det er et par tusen mann som ikke har arbeid. Og i tillegg til å sette inn alt dette for å bygge vei, har vi erkjent at, ja vel, vi må gå utenlands for å hente entreprenører. Da vil det også bli fart i norsk veistandard.

Så jeg deler overhodet ikke representanten Røtveis negativitet, og heller ikke statsrådens – hun har også vært ganske kritisk til de ansatte i Vegvesenet. Jeg skal innrømme at det kanskje er mange i toppen i Vegvesenet, i administrasjonen, det er litt for mange fylkesinndelinger osv. Det kan jeg godt se, men de som sitter på maskinparken, og de som er på golvet i Vegvesenet, er ikke så dårlige som representanten Røtvei, statsråden og andre tror de er.

Bjørgulv Froyn (A): Dette kunne jo nesten ha vært en invitt til en forelesning. Men for å være veldig kort: Markedet har ingen sosial samvittighet. Derfor kan aldri markedet alene være den som styrer eller veileder oss til å forstå hva som er riktig pris på et arbeid. Men markedet er en viktig aktør sammen med offentlig sektor. Og vi har erfaring med – både historisk og geografisk – at i dette samspillet mellom offentlig og privat er det slik at man har en privat aktør som har kompetanse til å vurdere hvordan tingene skal kunne fungere og man har et marked som har et annet motiv for sin aktivitet enn det offentlige. Man kan altså i dette samspillet utvikle muligheter for å finne fram til hva som er riktig pris. Slik vet vi at det fungerer. Slik vil det sannsynligvis også fungere i framtiden. Og da skal man være varsom og ikke blåse opp og la seg blende av illusjonene for deretter å risikere å fatte gale vedtak, eller bokstavelig talt havne på ville veier.

De ansatte går ikke rundt og oppfatter; de *møter* virkeligheten. Jeg synes vi skal ta innover oss at det er tusener ansatte i Statens vegvesen som sier: Vi føler utrygghet – vi føler utrygghet for arbeid, vi føler utrygghet for framtid, vi føler utrygghet for pensjon. Dette er ingen teoretisk spekulasjon. Dette er et faktisk forhold for de ansatte, og så alvorlig at de ansattes organisasjoner bryter kontakten med arbeidsgiversiden. Da skal vi ikke raljere over det, men vi skal ta det på alvor. De ansatte krever respekt, og de ansatte krever trygghet. Men først av alt: De ber ikke om etterlønn, de ber om arbeid.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5.

(Votering, se side 3038)

Den reglementsmessige tid for formiddagens møte er omme. Nytt møte vil bli satt kl. 18.

Møtet slutt kl. 15.