

Møte tirsdag den 17. desember kl. 10

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 32):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om olje- og gassvirksomheten (Innst. S. nr. 87 (2002-2003), jf. St.meld. nr. 38 (2001-2002))
2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Inger S. Enger, Odd Roger Enoksen og Marit Arnstad om å etablere en sentral for miljøovervåking nær Snøhvitfeltet (Innst. S. nr. 80 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:9 (2002-2003))
3. Redegjørelse av olje- og energiministeren om den aktuelle situasjonen i det nordiske kraftmarkedet
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m. (Innst. S. nr. 67 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 66 (2001-2002), unntatt kap. 10)
5. Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø (Innst. S. nr. 45 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 76 (2001-2002))
6. Innstilling fra utenrikskomiteen om samtykke til at Norge deltar i den 13. kapitalpåfylling i Det internasjonale utviklingsfondet (IDA) (Innst. S. nr. 83 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 33 (2002-2003) Del I)
7. Innstilling fra utenrikskomiteen om samtykke til at Norge deltar i den 9. påfyllingen av Det afrikanske utviklingsfondet (AfDF IX) (Innst. S. nr. 82 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 32 (2002-2003))
8. Referat

Presidenten: Representanten Sylvia Brustad vil framsette et privat forslag.

Sylvia Brustad (A): På vegne av representanten Jens Stoltenberg og meg selv vil jeg fremme forslag om en statlig låne- eller garantiordning for de som får vansker med å betale ekstraordinære høye utgifter til strøm, om å øke satsene til lys og varme i bostøtten til å bli mer i samsvar med de reelle utgiftene og om å vurdere endringer eller dispensasjon fra NVEs forskrifter om fakturering.

Presidenten: Representanten Øystein Djupedal vil framsette et privat forslag.

Øystein Djupedal (SV): På vegne av representantene Kristin Halvorsen, Hallgeir H. Langeland og meg selv vil jeg fremme forslag om en ny vurdering av alle sider ved Snøhvit-utbyggingen.

Presidenten: Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett – og anser det som vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om olje- og gassvirksomheten (Innst. S. nr. 87 (2002-2003), jf. St.meld. nr. 38 (2001-2002))

S a k n r . 2

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Inger S. Enger, Odd Roger Enoksen og Marit Arnstad om å etablere en sentral for miljøovervåking nær Snøhvitfeltet (Innst. S. nr. 80 (2002-2003), jf. Dokument nr. 8:9 (2002-2003))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 25 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 20 minutter, Høyre 15 minutter, Fremskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 15 minutter, 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 fra hver partigruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Leif Frode Onarheim (H) (ordfører for sak nr. 1): Energi- og miljøkomiteen legger i dag frem sin innstilling til St.meld. nr. 38 for 2001-2002, Om olje- og gassvirksomheten. Komiteen har hatt en god prosess i denne saken, høring med berørte parter, og fraksjonene har hatt bred kontakt med oljeselskaper, miljøorganisasjoner og fiskeriorganisasjoner fra ulike deler av landet. Jeg vil takke komiteens medlemmer og komitesekretæren for solid arbeid.

Petroleumsvirksomheten er av stor betydning for det norske samfunn. I 2001 stod den for ca. 23 pst. av bruttonasjonalproduktet og 45 pst. av den norske eksporten. Komiteen er derfor samlet i sitt syn på at det er viktig å sikre at petroleumsvirksomheten blir en vesentlig bidragsyter til finansieringen av velferdssamfunnet og til industriell utvikling i hele landet også i fremtiden. Det er imidlertid ikke uventet at det er uenighet i komiteen om hvor stor denne virksomheten bør være i tiden fremover, og hvordan vi skal oppnå en tilfredsstillende balanse mellom miljø, fiskeri og olje- og gassvirksomhet.

Hele komiteen er enig i merknader som peker på utfordringene med å øke utvinningsgraden for olje og gass i eksisterende felt, og viser til at myndighetene må legge

opp rammebetingelser som stimulerer til dette. Det trengs en offensiv strategi for å utnytte etablerte felt i form av haleproduksjon, og vi må få ytterligere leting i mindre felt. I dette ligger også at nye og mindre selskap får anledning til å søke om å utvinne slike felt.

Olje- og gassvirksomheten har stor betydning for annen industri og ikke minst for teknologisk utvikling for leverandørindustrien. Dette er også hele komiteen enig i.

Som saksordfører har jeg funnet det riktig å peke på en del merknader hvor alle partier i komiteen har vært samstemte i sine oppfatninger. Etter min mening er det viktig i en sak som den vi har til behandling i dag, at det er bredest mulig oppslutning om den politikk som Regjeringen legger opp til. Det er viktig fortsatt å ha stabilitet i politiske føringer for olje- og gassvirksomheten. Det er et av de fortrinn Norge kan ha sammenlignet med en del andre oljeproduserende land. Derfor er jeg glad for at regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, og delvis Fremskrittspartiet, har samlet seg om en del merknader og for øvrig støtter meldingens innhold.

La meg så få kommentere litt nærmere den kurs flertallet i komiteen ønsker å følge.

Meldingen tar utgangspunkt i det den kaller den langsiktige utviklingsbanen, noe som tar sikte på at oljen vil gi betydelige inntekter i et 50-årsperspektiv og gass i et 100-årsperspektiv. Skal man oppnå dette, krever det både en økt utvinning i eksisterende felt og åpning av nye olje- og gassprovinser for leting og utvinning av petroleumsprodukter. Det ligger store gevinster dersom man kan øke utvinningsgraden for oljefeltene til 50 pst., fra i dag ca. 44 pst. Dette er en hovedutfordring til rettighetshaverne og operatørene. Men det er også viktig at Olje- og energidepartementet vurderer om det i dag er tilstrekkelige incentiver til å nå et slikt mål. Skal man få en utvikling som den langsiktige utviklingsbanen beskriver, er det også nødvendig med nye leteområder og nye funn. 60 pst. av verdiskapingen i den langsiktige utviklingsbanen er basert på olje- og gassressurser som ennå ikke er funnet. Det er antatt at om lag en tiendedel av Norges totale petroleumsressurser, eller en fjerdedel av de forventede ressursene, ligger i Barentshavet. Virksomhet i nordområdene er derfor en forutsetning for den ønskede utviklingsbanen.

Det er naturligvis fortsatt enkelte leteområder i Nordsjøen som kan gi resultater, men likevel er optimismen størst til nye petroleumsfunn i Norskehavet og Barentshavet.

Det må være et krav i denne sammenheng å sørge for at slik leting og utvinning kan skje uten vesentlige skadevirkninger for miljøet, og slik at de rike fiskeressursene ikke blir skadelidende. Kravet om nullutslipp til sjø er i denne sammenheng helt avgjørende, og dette krever nært samarbeid mellom oljeselskaper og forskningsinstitutter.

Det er strenge krav som må stilles til petroleumsvirksomhet i de nordlige områder. Regjeringen har i Sem-erklæringen spesielt gått inn på dette, og jeg siterer fra den:

«Samarbeidsregjeringen vil foreta en konsekvensutredning av helårig petroleumsvirksomhet i de nordlige havområder fra Lofoten og nordover. Inntil en slik

plan er på plass, åpnes ikke Barentshavet ytterligere for petroleumsvirksomhet.»

Det er på basis av dette at flertallet i komiteen, Arbeiderpartiet og regjeringspartiene,

«legger til grunn at denne konsekvensutredningen blir så grundig og omfattende at den kan være et godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i området.»

Dette betyr ikke, slik som enkelte tabloide medier beskriver det, at det nå er fritt frem i de nordlige områder. Konsekvensvurderingen tar jo nettopp sikte på å avdekke eventuelle problemer med petroleumsvirksomhet i nordområdene, og det er slike eventuelle problemer som må vurderes når utredningen og høringsuttalelsene har kommet frem. Men nå er det jo slik at det knapt er noen som tror at slike utredninger har helt entydige konklusjoner. Det kreves derfor også i denne sak politisk lederskap for å vurdere hva som er relevant, alvorsgraden i eventuelle problemer og hvilke spesielle krav som må stilles til rettighetshavere og operatører. De viktigste avveininger blir naturlig nok verdiskapingspotensialet av petroleumsvirksomheten på den ene side, og hensynet til fiskeri og miljøinteresser på den annen side.

Det er flertallets håp og tro at disse spørsmål kan finne gode løsninger på basis av det omfattende arbeid som tidligere har vært utført i nordområdene, og som blir ajourført og videreført i konsekvensvurderingen.

Det har dannet seg en oppfatning i brede miljøer av at olje og gass nærmest kommer opp fra havbunnen av seg selv, og at inntektene for samfunnet er sikre inntekter. Dette er selvsagt en helt feil oppfatning. Skal vi på noen måte sikre våre fremtidige inntekter fra denne virksomheten, krever det stadig teknologiske gjennombrudd, innen seismikk, utvinningsteknikk, transportsystemer osv. Ikke minst for hele vårt industrielle miljø, med mulighet for store leveranser til operatørselskapene, har dette stor betydning. Men skal vi lykkes i å holde en god, teknologisk leverandørindustri, må aktiviteten på norsk sokkel være stabil. En berg- og dalbane-aktivitet vil gjøre at kompetansen forsvinner fra slike bedrifter. Det er dette som gjør at det er så viktig med en god kombinasjon av letevirksomhet og utvinning.

Som i alle andre bransjer er markedsutviklingen sentral. Vi har gjennom hele vår oljeæra sett de store variasjoner som er på prissiden. For fremtidige inntekter er naturligvis prisen på olje og gass helt sentral. Komiteens flertall peker på at Regjeringen vil følge utviklingen i markedsbalansen i oljemarkedet, og viser til gjeldende praksis som innebærer at Regjeringen orienterer Stortinget på en egnet måte ved eventuelle produksjonsregulerende tiltak.

Det er viktig at forholdene legges til rette for at vi har en konkurransedyktig olje- og gassnæring i Norge, samtidig som den kan konkurrere internasjonalt. Dette vil, sammen med nært samarbeid med de internasjonale oljeselskapene, også kunne bidra til at den norske leverandørindustrien kan delta i prosjekter internasjonalt. Det er imidlertid klare tegn som tyder på at vår leverandørindustri taper konkurransekraft. Det blir viktig for denne de-

len av vårt næringsliv å kunne tilpasse kompetanse og kostnadsnivå for å sikre leveranser i fremtiden.

Det er etter den samlede komiteens vurdering særlig viktig å ha et godt samarbeid med Russland i spørsmål om olje- og gassressurser i disse områder, og det er viktig at det kan oppnås godt samarbeid om helse, miljø og sikkerhet i utviklingen av disse, og at det tas tilstrekkelig hensyn til fiskeressursene i området, og til fiskens reproduksjonsmuligheter. Det hjelper lite om vi på vår side i Barentshavet innfører en rekke krav til leting og utvinning, dersom ikke den samme varsomhet gjelder for større, tilgrensende områder.

Vi står overfor store utfordringer i den videre utvikling av våre petroleumsressurser. Det har ikke vært noe vesentlig funn av oljefelt siden 1986. Den langsiktige utviklingsbane vil kunne sikre vårt velferdsnivå i et hundreårsperspektiv. Det krever imidlertid stor innsats for å sikre denne verdiskaping i sameksistens med fiskeriene, og med en god miljøprofil. Dagens debatt er i dette perspektiv en svært viktig debatt.

La meg føye til et par setninger om overskridelsene på Snøhvit. Det er meget beklagelig og uakseptabelt at et så viktig prosjekt svikter så avgjørende på planleggings- og investeringssiden, ikke minst fordi både posisjon og opposisjon på Stortinget stilte kritiske spørsmål til utbygger om planene og lønnsomheten ved prosjektet. Det er avgjørende for senere prosjekter som Stortinget skal ta stilling til, at de enkelte utbyggere kan skape tillit til at de beregninger og investeringskalkyler som legges frem, er kvalitetssikret og gode nok for å ta så viktige beslutninger.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Rolf Terje Klungland (A): Miljø og industri må fungere sammen. Det har vært og er en forutsetning for olje- og gassvirksomheten og annen industri i Norge. I den sammenheng har jeg lyst til å takke spesielt representanten Onarheim, men også regjeringspartiene, for det konstruktive samarbeidet under behandlingen av denne meldingen. For de kunne like gjerne ha havnet i et flertall sammen med SV, som ville bruke framtidige investeringer i oljesektoren på velferdsgoder. Vi vet hvordan det ville fungert. Da ville inntektene ha forsvunnet på sikt, og velferden ville vært truet.

Industrien er nå inne i en alvorlig situasjon. Vi ser at flere og flere rigger blir lagt i opplag. Flere og flere folk blir permittert og sagt opp. Det har også flertallet i komiteen påpekt i sine merknader. Flertallet, bestående av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, SV og Senterpartiet, sier at vi står overfor en alvorlig svekkelse av norsk industri og annen konkurranseutsatt virksomhet. Dette er ikke Høyre med på. Jeg vil derfor gjerne få en vurdering fra representanten Onarheim på dette spørsmålet.

Så helt til slutt: Når representanten sier at det er uakseptabelt med overskridelsene på Snøhvit, er det litt oppsiktsvekkende, for ut fra det statsråden, olje- og energiministeren, har sagt, er det akseptert av Regjeringen. Da

er mitt spørsmål: Hva legger representanten Onarheim i at det er «uakseptabelt» med slike overskridelser?

Leif Frode Onarheim (H): Representanten Klungland peker på industriens situasjon – jeg tror ikke representanten behøver å være bekymret for at ikke jeg har den sammen bekymring som han har.

Det er viktig at vi nå har en jevn utvikling, som jeg sa i mitt innlegg, at vi har aktiviteter gående, slik at vi ikke får en berg- og dalbane-situasjon. På den annen side kommer vi ikke utenom at bedriftene selv også har et betydelig ansvar, og det gjelder ikke minst i forhold til kostnadsutvikling og lønnsutvikling. Det er også her en rekke forhold som man må se på, slik at disse bedriftene skal kunne klare å konkurrere, ikke bare i Norge, men også internasjonalt.

For øvrig har jeg ingen problemer med å slutte meg til at det er viktig at vi nå ser på dette med friske og nye øyne for å se hvordan vi skal få denne delen av vår industri til å fungere ordentlig.

Når det gjelder min avslutning, må jeg si at jeg sa det fordi jeg er ganske opprørt over at man kan ha så store avvik fra en kalkyle, selv om det er et vanskelig og komplisert prosjekt man starter på på Snøhvit. Når jeg sier det er uakseptabelt, er det for å gi et signal også fra dem som stort sett har en veldig vennligsinnet holdning til oljeselskapene, om at man må legge større vekt på å få frem riktige kalkyler og riktige utbyggingsplaner, slik at man ikke kommer i denne situasjonen gang etter gang. Jeg tror det er helt avgjørende for tilliten til denne bransjen at man kan dokumentere at man virkelig har gått dypt inn i problemstillingene og kan legge frem realistiske kalkyler.

Øyvind Vaksdal (FrP): I Dagbladet sist lørdag kunne vi lese denne store overskriften: «Ja til oljeboring i Barentshavet». Og jeg siterer videre:

«En gledens dag, mener Høyres energi- og miljøpolitiker Leif Frode Onarheim om at Stortingets flertall legger til rette for oljevirksomhet i Barentshavet.»

Etter å ha lest dette begynte jeg å lure på om representanten Onarheim og jeg hadde samme innstillingen å forholde oss til. Men etter å ha lest lenger nede i artikkelen, fant jeg følgende:

«Ja, jeg mener dette vedtaket kan åpne for oljevirkosomhet. Men konsekvensutredningen vil avgjøre hvordan aktiviteten kan bli» ... «Selv både ønsker og håper han på aktivitet i Barentshavet.»

Jeg vil på bakgrunn av dette spørre representanten Onarheim om hvilket vedtak han viser til i artikkelen. Det eneste forslag til vedtak som sier dette, er Fremskrittspartiets, og dette er vi iallfall i innstillingen helt alene om. Eller er det nå slik at Onarheim og regjeringspartiene støtter vårt forslag, slik at han får den aktivitet han ønsker ifølge Dagbladet, og at vi kan få den gledens dag som både Onarheim og oljeindustrien åpenbart ser fram til?

Leif Frode Onarheim (H): Representanten Vaksdal og jeg har vært utsatt for at overskrifter og ingresser ikke alltid stemmer helt med det som står lenger nede, og som man virkelig har sagt.

Gleden som jeg uttrykte, var over at man hadde kommet frem til en flertallsinnstilling. Jeg var en stund litt i tvil om vi kunne klare det. Det var gledelig. Det andre som er gledelig, er at meldingen får flertall, og i meldingen står alle disse tingene beskrevet. Grunnen til at man har en spesialmerknad som man jobbet litt frem og tilbake med med Arbeiderpartiet, var nettopp for å presisere hva man egentlig mente. Så min oppfatning er at vi har en melding som danner et godt grunnlag. Vi kan ikke sette i gang en konsekvensvurdering uten å se hva den inneholder. Men det er vårt håp og vår tro, som jeg sa, at den vil være så grunnleggende og så grundig at det er mulig å ta en beslutning om videreføring av petroleumsaktivitet i nordområdene, i Barentshavet. Håpet er naturligvis at man da skal finne olje og gass som er drivverdig.

Hallgeir H. Langeland (SV): Snøhvit-saka har dukka opp, og i innstillinga i samband med Snøhvit-saka skreiv eit fleirtal:

«Selv om prosjektet synes å ha en robust økonomi ... «tåler ikke prosjektet store overskridelser ...»

Dersom ein høyrde debatten i radioen i dag tidleg, der det kom fram at eit stortingsfleirtal har flytta på 135 mill. kr i forhold til eit barnehageforlik, må ein jo begynna å lura på kva som skal skje no når me skal snakka om 5,8 milliardar kr i overskridingar – eller to operahus, som det faktisk er snakk om.

Eg høyrer jo at saksordføraren kallar dette for uakseptabelt. Men då bør han vel som ansvarleg politikar setja foten ned, stoppa opp og sjå om dette prosjektet faktisk bør gjennomførast, slik SV har lagt fram forslag om i dag. Så mitt første spørsmål til Onarheim er om ei overskriding på 5,8 milliardar kr ikkje krev ein gjennomgang ut frå det ein sa, at prosjektet ikkje toler store overskridingar.

Mitt andre spørsmål går på det som fleire har vore inne på, dette med tempoet i Barentshavet. SV tilbaud altså Onarheim fleirtal for det som står i Sem-erklæringa. Likevel valde Onarheim å gå til Arbeidarpartiet for å forhandla fram eit anna resultat enn det som står i Sem-erklæringa. Då er spørsmålet: Er det riktig det som Stavanger Aftenblad skriv i går, at konsekvensutgreiinga må innehalda ein konklusjon som seier at ein kan starta i 2003? Eller er det faktisk sånn, som det står i Sem-erklæringa, at alle kunnskapshøl må tettast? Kva meiner eigentleg Høgre og Regjeringa om dette?

Leif Frode Onarheim (H): Når det gjelder hva man skal gjøre videre på Snøhvit, er det noe som tilligger operatøren og styret for utbyggingen. Når det er sagt, må jeg si at jeg føler meg ganske hjemme i forhold til å vurdere akkurat sånne prosjekter. Det som nå er gjort, er «sunk cost», for å si det slik, de pengene får man aldri tilbake. Det som må være vurderingen nå, er hvilke påløpende kostnader man får fra nå og frem til prosjektet er ferdig.

Det er det man nå kan regne lønnsomhet på, for det andre er jo allerede tapt, de pengene er borte. Det må bli en sak som styret for prosjektet, rettighetshaverne, må avgjøre, og det er klart at også staten er sterkt inne siden den har store eierinteresser.

Sem-erklæringen mener jeg er ganske klar. Jeg leser den helt annerledes enn representanten Langeland. Det står der:

«Samarbeidsregjeringen vil foreta en konsekvensutredning av helårig petroleumsaktivitet i de nordlige havområder fra Loføten og nordover. Inntil en slik plan er på plass, åpnes ikke Barentshavet ytterligere for petroleumsvirksomhet.»

Slik jeg leser dette, og som jeg har forsikret meg om gjelder, vil denne konsekvensvurderingen naturligvis få frem en rekke problemområder som man må ta stilling til. Men det er ikke slik at en konsekvensutredning gir svar på alle spørsmål. Da må altså Regjeringen i første omgang se på hvilke kunnskapshull som eventuelt må tettes igjen, hvilke andre virkemidler man har, og hva man skal kreve av operatørene hvis man skal fortsette. Så jeg ser ikke at det er noen konflikt mellom det man nå har fått frem i denne meldingen, det som ligger i merkningene, og det som står i Sem-erklæringen.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Sylvia Brustad (A): Norge er en betydelig olje- og gassnasjon, og det har preget det norske samfunnet i over 30 år. Næringa har gitt oss enorme verdier, skaffet oss mange arbeidsplasser både på land og til havs, og det er bygd opp en betydelig kompetanse som det er viktig å ta vare på.

Fra starten i de sørlige deler av Nordsjøen har olje- og gassutvinninga utvidet seg nordover. Sikkerhet og miljø har dermed fått enda større oppmerksomhet knyttet til de utfordringene som er i disse havområdene, og nettopp det har også fått oppmerksomhet under behandlingen av denne saka i komiteen.

Arbeiderpartiet og flertallet i komiteen ønsker at oljenæringa fortsatt skal være en viktig næring i mange år framover, og vi støtter den såkalte langsiktige utviklingsbanen. Det er imidlertid en krevende målsetting i en tid der vi dessverre må registrere at interessen for norsk sokkel er blitt mindre. Det er lav leteaktivitet, og vi ser at interessen fra utenlandske selskaper har blitt mindre. Vi ser også at mange arbeidsplasser går tapt om dagen, og at mange står i fare på grunn av denne situasjonen. Derfor er det viktig at vi fra Stortingets side gir næringa de politiske signaler som skal til for at den fortsatt skal ha tro på og vilje til å satse på norsk sokkel. Jeg er derfor glad for at det har vært mulig å få til enighet mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, som gir klare signaler. Jeg vil spesielt takke saksordføreren for et konstruktivt samarbeid.

Det er vel ingen tvil om at det er Barentshavet som er mest omdiskutert, særlig i forhold til utfordringene knyttet til fiskeri og miljø – og det skal vi ta på alvor. Det er viktig, slik Arbeiderpartiet og regjeringspartiene legger

til grunn, at konsekvensutredninga for vidare helårig petroleumsvirksomhet fra Lofoten og nordover, som er under arbeid, blir grundig og omfattende slik at den kan være et godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i området, og slik at vi da kan ta stilling til hvilke områder som kan åpnes for petroleumsvirksomhet, og hvilke havområder som skal være petroleumsfrie. Jeg forutsetter derfor at statsråden sørger for at denne konsekvensutredninga som er bebudet høsten 2003, blir et så godt redskap som vi trenger for å ta beslutning. Så stiller vi oss i tillegg positive til forvaltningsplanene for området.

Det er fortsatt mange påviste olje- og gassressurser på sokkelen som ennå ikke er utvunnet. En utfordring som hele komiteen er opptatt av, er hvordan vi kan øke utvinningsgraden i feltene. En utvinningsgrad på under 50 pst. i oljefelt kan vi ikke slå oss til ro med. Til dette trengs det mer forskning, og jeg oppfatter det slik at det er bred enighet om det. I tillegg er det likevel nødvendig å se på rammebetingelsene, herunder skatte- og avskrivingsreglene for såkalt haleproduksjon og for små og marginale felt. Slik Arbeiderpartiet ser det, vil dette være svært samfunnsøkonomisk, og vi ser fram til at Regjeringa følger opp også dette.

Så til slutt noen få ord om Snøhvit fra min side. Jeg vil selvfølgelig avvente statsrådets orientering, som jeg skjønner han skal gi senere i dag, men jeg må si meg enig i det aller meste av det representanten Onarheim sa i forhold til dette prosjektet. Det er meget alvorlig med de overskridelsene vi nå har fått på bordet, men jeg vil vente med vidare kommentarer til jeg har hørt statsrådets redegjørelse her.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Øyvind Korsberg (FrP): Det er alltid interessant å høre en arbeiderpartipolitiker snakke om norsk olje- og gassaktivitet. Det interessante er at man aldri helt vet hva som kommer, for noen få i Arbeiderpartiet er for norsk olje- og gassaktivitet, andre er både for og imot, sånn som representanten Brustad – klarer liksom ikke helt å bestemme seg – mens en tredje gruppe er helt imot uansett. Sist vi så det, var under Snøhvit-debatten her i salen. Det er nesten like mange meninger i Arbeiderpartiet om norsk olje- og gasspolitikk som Arbeiderpartiet har medlemmer, eller stortingsrepresentanter – og medlemmer og representanter blir det færre av, heldigvis. Bare for å nevne navn i de tre nevnte gruppene, er stortingsrepresentant Konglevoll imot, uansett. Representanten stemte imot Snøhvit-utbyggingen, og har vært imot aktivitet i nordområdene – sin egen landsdel. Når det gjelder den andre gruppen, som representanten Brustad tilhører, viser jeg til uttalelser i Aftenposten, der representanten Brustad er både uklar og for og imot olje- og gassaktivitet i Barentshavet. Og så til en av de få som er for aktivitet i nordområdene, stortingsrepresentant Tore Nordtun. Jeg siterer fra Stavanger Aftenblad 6. desember:

«Oljeselskapene skal få fortsette å bore på allerede tildelte områder. Oljeselskapet Agip skal få bygge ut

sitt Goliat-funn 80 kilometer fra Hammerfest. Og det skal bli lyst ut nye blokker i Barentshavet snarest mulig.»

Dette uttalte Tore Nordtun fra Arbeiderpartiet.

Siden det er tørke i oljeindustrien og industrien opplever vanskelige vilkår, hvorfor er ikke representanten Brustad enig med sin partikollega Nordtun, slik at det på ny blir aktivitet i Barentshavet?

Sylvia Brustad (A): Jeg tror representanten Korsberg og vi alle hadde vært tjent med om Fremskrittspartiet konsentrerte seg om sitt eget parti og ikke var så bekymret for andre partier. Jeg regner med at representanten Korsberg godt vet hva som ligger i innstillinga, og at det fra Arbeiderpartiets side er en enstemmig innstilling i denne saka. Dessuten vil jeg også påpeke veldig sterkt at Arbeiderpartiet har, sammen med noen andre partier i denne salen, gjennom mange år vært en pådriver for at Norge skal være en stor oljenasjon, og i økende grad en gassnasjon. Det slås også for framtida fast gjennom denne innstillinga. Vi slår også helt klart fast at vi er bekymret for den lave leteaktiviteten, at vi er bekymret for arbeidsplasser som nå går tapt, og at vi er bekymret for dalende interesse fra utenlandske selskaper. Nettopp derfor er jeg veldig glad for at vi gjennom et samarbeid med regjeringspartiene har fått flertall for og gir klare signaler om at vi trenger en grundig konsekvensutredning i forhold til Barentshavet, og at den kommer til høsten. Så regner vi med at vi på bakgrunn av den kan ta stilling til hva vi så skal gjøre vidare.

Men vi er, i motsetning til Fremskrittspartiet, opptatt av at vi også må ta hensyn til miljø- og fiskeriinteresser. At Fremskrittspartiet i alle sammenhenger der det er snakk om miljøpolitikk, rister på hodet av det, latterliggjør det osv., får stå for Fremskrittspartiets regning. Men jeg krever respekt for at det er lov til å ha to tanker i hodet på én gang: å være for at vi skal ha oljeaktivitet, ta i bruk gass også i tida framover, men samtidig mene at det ville være galt hvis vi ikke også skulle gi oss tid og anledning til å vurdere hva det betyr i forhold til utfordringer knyttet til miljø og fiskeri. Derfor har vi krevd en grundig konsekvensutredning, og vi forventer at vi på bakgrunn av den kan ta stilling til hva vi vidare skal gjøre. Det er ikke uklart, det mener jeg er meget klart.

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

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg synest det er litt rart at også Arbeidarpartiet, som Høgre, vel ein strategi i forhold til overskridingane på Snøhvit der ein fråskriv seg litt av det ansvaret som ein har. No har ein 5,8 milliardar kr i minus så langt. Me veit ikkje kor stort det beløpet vil bli til slutt, sannsynlegvis vil det bli mykje større. Det som stortingsfleirtalet sa under behandlinga av Snøhvit, var at dette prosjektet ikkje toler store overskridingar. Då er mitt spørsmål: Er 5,8 milliardar kr ei stor overskriding? Dersom det er det, bør ein ikkje då revurdera, stoppa opp

og tenkja over kva ein gjer vidare, før ein får endå større rekningar?

Eg minner òg om at Statoil for to år sia eigentleg ikkje ville byggja ut feltet, men så gjorde ein eit grep her i denne salen, ein endra skattereglane slik at Statoil igjen gjekk på som utbyggjar. Så her må ikkje det politiske fleirtalet fråskrive seg ansvaret for dei rekningane ein no ser koma. Her har absolutt det politiske fleirtalet eit ansvar.

Så til det som for meg framleis er litt uklart. Arbeidarpartirepresentanten frå Rogaland, som nemnt, har pressa på for å få opp tempoet i Barentshavet. Etter mi meining er det det som framgår av innstillinga, i forhold til det Arbeidarpartiet sjølv seier offisielt. Men når me no høyrer representanten Brustad, blir eg litt meir usikker. Eg lurar på: Kva er det eigentleg Arbeidarpartiet har oppnådd i forhandlingane med representanten Onarheim og Regjeringa i forhold til opning av Barentshavet? Er det slik at Arbeidarpartiet har fått gjennomslag for at ein skal begynna å bora når den første konsekvensutgreiinga ligg føre?

Sylvia Brustad (A): Jeg vil først svare på spørsmålet omkring Snøhvit og om 5,8 milliarder kr er en stor overskridelse. Ja, det er helt klart en stor overskridelse. Det er en altfor stor overskridelse, og det er meget alvorlig at vi får så store overskridelser i en så tidlig fase av et så stort prosjekt som dette er. Det betyr at dette må tas på alvor, det betyr at når slike ting skjer, er det viktig at Stortinget blir meget raskt informert. Men jeg ønsker ikke å si noe mer nå før jeg har hørt hva statsråden orienterer oss om, litt senere i dag.

Når det gjelder Barentshavet, mener jeg at Arbeiderpartiet har oppnådd at vi nå gir klarere signaler enn det det kunne ligge an til før denne behandlinga. Det jeg mener ligger helt klart i det vedtaket, er at vi forutsetter at konsekvensutredninga skal bli grundig, god og omfattende, og det arbeidet har jeg forstått allerede er i gang. Når vi får denne utredninga til høsten, med mindre det skulle oppstå noe helt spesielt, kan vi få et grunnlag for å fatte en beslutning om hvor veien skal gå vidare – hvor det skal åpnes og hvor det skal være petroleumsfritt, hvis det blir konklusjonen. Det mener jeg er det klare signalet fra et flertall i komiteen, og det forutsetter jeg selvfølgelig at Regjeringa følger opp.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Øyvind Vaksdal (FrP): Norsk olje- og gassvirksomhet vil spille en avgjørende viktig rolle for landets industrielle utvikling i årene framover og i tillegg være en vesentlig bidragsyter til å finansiere velferdssamfunnet. Det er derfor av avgjørende betydning at vi legger forholdene til rette for å sikre norsk sokkels konkurransekraft, slik at vi også i framtiden sikrer de nødvendige investeringer.

Regjeringens melding gir for så vidt en god virkelighetsbeskrivelse av tingenes tilstand, og det skisseres to utviklingsbaner for kontinentalsokkelen. Den ene er for-

vittringsbanen, og den andre er den langsiktige utviklingsbanen. Det kommer vel neppe som noen overraskelse at Fremskrittspartiet støtter den langsiktige utviklingsbanen. For å oppnå dette hjelper det lite med bare fagre ord og fromme ønsker. Det kreves i tillegg aktiv handling.

En enstemmig komite skriver at

«i tiden fremover vil det være viktig med investeringer for å få en større utvinningsgrad i de eksisterende feltene».

Man skriver vidare at

«myndighetene derfor bør legge til rette rammebetingelser som gjør det lønnsomt å øke utvinningsgraden, samt å legge til rette for lønnsom utvinning av mindre olje- og gassfelt».

Så langt er alt vel og bra. Men hva gjør man for å oppnå dette? Dessverre, lite eller ingenting. Fremskrittspartiet satte fram forslag i finansinnstillingen om en gjennomgang av skatteregimet på sokkelen, spesielt med tanke på å få fram incitament for lønnsom nisje- og haleproduksjon, uten å få støtte for dette. I dag fremmer vi forslag om å få nedsatt et bredt sammensatt utvalg der oljebransjen er representert, som skal gjennomgå dagens skatteregime for å forbedre dette og utarbeide incentiver med hensyn til nisje- og haleproduksjon. Også her står vi helt alene. Det viser igjen at flertallet ikke mener noe med det de skriver i innstillingen.

Et annet og viktig bidrag til å få økt utvinningsgraden er selvfølgelig å satse på forskning og utvikling.

Det er betenkelig at staten, som den største aktør på sokkelen, ikke bidrar mer til denne type forskning, all den tid det er staten som vil få det meste av gevinsten ved en økt utvinningsgrad.

Jeg har ved flere anledninger fremmet forslag om å opprette et petroleumsforskningsfond på 10 milliarder kr, der avkastningen skal gå til denne type virksomhet og forskning. Også dette har stortingsflertallet gått imot. Men jeg er likevel tilfreds med at flertallet nå har bedt Regjeringen komme til Stortinget med alternative modeller for offentlig medfinansiering av denne forskningen, herunder et petroleumsrettet forskningsfond.

For å oppnå de målsettinger som ligger i den langsiktige utviklingsbanen, er det selvfølgelig avgjørende at også nye olje- og gassprovinser åpnes både for letevirkosomhet og utvinning. Også her sier et flertall i komiteen mye pent, men også her mangler det konkret handling. På tross av at man har brukt flere hundre millioner på omfattende utredninger, skal man konsekvensutrede på nytt og på nytt. Ikke nok med det – flertallet kan heller ikke i dag si klart fra om at når den siste konsekvensutredningen er ferdig neste høst, gir man klarsignal dersom man ikke finner nye, uløselige problemer. Igjen står Fremskrittspartiet helt alene.

Skal norsk sokkel fortsatt være attraktiv, må vi gi klinkende klare signaler til oljebransjen om at vi vil gi den nye og prospektive områder i tillegg til rammebetingelser som må være langsiktige og stabile. Det er også viktig for vår leverandørindustri at den skal få jevn tilgang på oppdrag, slik at vi slipper oppsigelser og permit-

teringer og oppsplitting av kompetansemiljøer det tar flere tiår å bygge opp.

Med dette tar jeg opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen.

Presidenten: Øyvind Vaksdal har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Synnøve Konglevoll (A): Noen ganger tenker jeg: Så greit det hadde vært å leve i Fremskrittspartiets verden. I Fremskrittspartiets verden fins det mange enkle løsninger på kompliserte spørsmål. Hvis Fremskrittspartiet bare hadde gjort som de ville, ville vi visstnok hatt både lavere skatt, ingen avgifter, billigere barnehager, perfekte sykehus, alle eldre ville vært lykkelige, vi hadde hatt billigere brennevin, billigere bacon, billigere bensin og ingen miljøproblemer.

Det er bare ett problem: I virkelighetens verden går ikke regnestykket til Fremskrittspartiet opp. I virkelighetens verden kan vi ikke løse utfordringene i helsesektoren med et fingerknips. I virkelighetens verden fins det miljøproblemer, og vi må ta dem på alvor.

Ikke uventet har Fremskrittspartiet i denne innstillinga lagt seg på en tut og kjørlinje når det gjelder oljeutvinning i Barentshavet. Fremskrittspartiet sier tvert nei til en helhetlig utredning – de vil sette i gang nå, ja helst i går. Men Fremskrittspartiet har jo i det siste begynt å bli et litt mer ansvarlig parti. Og jeg vil spørre: Ser ikke Fremskrittspartiet noen som helst problemer med å drive oljevirksomhet i Barentshavet? Ser ikke Fremskrittspartiet engang at det er noen områder av Barentshavet der det kan være iallfall bitte litt problematisk?

Det andre spørsmålet gjelder forskning. Det er jo fint at Fremskrittspartiet i denne innstillinga og i debatten her er opptatt av forskning. Men det var altså slik at når de skulle samarbeide med Regjeringa om budsjettet, fikk de til store kutt på forskning, f.eks. innenfor CO₂-frie gasskraftverk. Det svekker den forskningen som pågår på dette området i Norge, et område hvor Norge ligger langt foran internasjonalt. Og jeg lurer på hvordan Fremskrittspartiet mener det er sammenheng mellom ord og handling her.

Øyvind Vaksdal (FrP): Jeg fikk høre litt om Fremskrittspartiets verden fra representanten Konglevoll, og det satte jeg jo pris på – det skal bli så mye bedre for de fleste, og det er helt riktig. Jeg ønsker selvfølgelig Konglevoll og Det norske Arbeiderparti velkommen etter – og de kommer ofte etter når det har gått noen år.

Det var snakk om at vi stod for en tut og kjørlinje når det gjaldt dette med Barentshavet. Det vil jeg på det mest bestemte avvise. Vi har konsekvensutredet vegger opp og stolper ned. Vi har brukt mange, mange år og en halv milliard kroner i forskjellige utredningsprosjekter. Vi mener dette er utredet nok, men vi har registrert at både bransjen og andre har akseptert denne utredningen som nå pågår. Og når den er ferdig til høsten – hvis det

ikke oppstår alvorlige problemer – er tiden inne til å si «go».

Når det gjelder dette med forskning, har vi vært opptatt av det lenge. Men som representanten Konglevoll utmerket godt vet, eksisterer ikke begrepet «CO₂-frie gasskraftverk» i dag. Det er det nemlig ikke mulig å få til, sier alle forskere. Men nå har de skiftet og sier «gasskraft med CO₂-håndtering». Alle sier at dette tidligst kan være oppe og gå om ca. ti år. Vi ønsker derfor ikke å bruke midler på den slags ting, som er så langt fram i tid, og som er så usikkert.

Øyvind Halleraker (H): Olje- og gasspolitikken er viktig for Norge. Det er viktig for bransjen med stabile forutsetninger, også stabile politiske forutsetninger – med andre ord: størst mulig enighet og forutsigbarhet.

Under behandlingen av Snøhvit-prosjektet for mindre enn ti måneder siden sa Fremskrittspartiet om konsekvensutgreiingen for Barentshavet:

«Disse medlemmer finner det totalt unødvendig med ytterligere konsekvensutredninger for Barentshavet.»

Som kjent har det ikke vært foretatt noen helhetlig konsekvensutredning hittil. Regjeringspartiene og Arbeiderpartiet legger opp til en klar prosedyre for hvilket grunnlag beslutninger om framtidig petroleumsvirksomhet skal tas på.

I dag sier Fremskrittspartiet i merknadene i innstillingen:

«Stortinget ber Regjeringa åpne for at boring i allerede tildelte lisenser kan gjennomføres så snart den pågående konsekvensutredningen for Lofoten-Barentshavet er gjennomført, og dersom denne ikke påvirker vesentlige og nye problemområder.»

Det er jo gledelig at Fremskrittspartiet her har kommet regjeringspartiene og Arbeiderpartiet betydelig i møte, men særlig forutsigbar er snuoperasjonen ikke. Da blir det interessant om Vaksdal kan fortelle oss andre – og ganske særlig oljebransjen – hvorfor han har endret syn på dette.

Øyvind Vaksdal (Frp): Jeg er enig med representanten Halleraker i at denne bransjen kanskje framfor noen trenger både langsiktige og stabile rammevilkår, for her kreves det enorme investeringer som ikke vil kaste noe av seg på mange, mange år. Så der er vi enige.

Når det gjelder ytterligere konsekvensutredninger, sa jeg i mitt forrige replikkvar helt klart at vi har akseptert at også bransjen har akseptert at det skal foretas en ny utredning, men vi var i utgangspunktet ikke tilhenger av det. Det har – så vidt jeg har kjennskap til – vært 174 forskjellige utredninger, og det har vært brukt 0,5 milliarder kr. Det vi da sier klart i dag, er at vi ønsker å bore i de tildelte lisensene så snart den siste konsekvensutredningen er ferdig utarbeidet, dersom det ikke finnes problemer der som ikke kan løses.

Ingvild Vaggen Malvik (SV): I dag er jeg veldig nysgjerrig på hvor Fremskrittspartiets smertegrense

egentlig går. Vi har tidligere fått tydelig demonstrert at et operabygg til 3 milliarder kr gjorde fryktelig vondt, slik som de «akk»-et og ynket seg. Hvor mange milliarder i overskridelser må vi se på Snøhvit-prosjektet før det begynner å bli ubehagelig for Fremskrittspartiet? 3 milliarder kr var tydeligvis helt greit, men 5,8! Det er to operahus, det. Det må da i det minste gjøre bitte litt vondt – om ikke annet med tanke på at det er stadig flere som begynner å sette spørsmålstejn ved hva Statoil egentlig driver med der oppe på Snøhvit-feltet. At de svir av penger, er hevet over enhver tvil. Men at de til de grader har ført Stortinget bak lyset med estimatene, er oppsiktsvekkende.

Naturligvis innebærer slike prosjekter en viss usikkerhet i forhold til økonomi, men også i forhold til miljøskader. Det er derfor vi i SV er tilhengere av føre var-prinsippet. Vi har ingen illusjoner om at Fremskrittspartiet skal dele SVs bekymring for miljø- og fiskeriinteressene i området, men penger er faktisk et språk vi forventer at Fremskrittspartiet forstår.

Representanten Onarheim har kalt overskridelsene uakseptable. Så spørsmålet mitt til Fremskrittspartiet og representanten Vaksdal er: Hvor høyt estimat på kostnadsoverskridelsene må til for at Regjeringens beste venn og budsjettkamerat føler at ansvaret tynger – og setter ned foten for denne uvettige pengebruken på Snøhvit-prosjektet?

Øyvind Vaksdal (FrP): Jeg registrerer at representanten Vaggen Malvik er opptatt av Fremskrittspartiets smertegrense.

Når det gjelder Snøhvit-prosjektet, er også vi i Fremskrittspartiet alvorlig bekymret for den kostnadsutviklingen som har vært. Det kan se ut som om det har vært dårlig oversikt fra operatørens side da en la fram saken. Men så vidt jeg har skjönt, skal statsråden orientere om dette på et litt senere tidspunkt. Da får vi kanskje svar på noen av spørsmålene om hvorfor det har gått så galt som det har gjort. Også vi er sterkt bekymret for denne utviklingen.

Vaggen Malvik nevnte operabygg. Slik som jeg ser det, vil vi aldri tjene penger på et operabygg. Snøhvit-prosjektet vil iallfall kaste penger av seg, selv om det har vært en kostnadsprekk nå.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg tek opp forslaga frå SV og Senterpartiet i Innst. S. nr. 80 og Innst. S. nr. 87.

Overskridinga på Snøhvit svarar til to operabygg så langt, men dette er neppe den siste rekninga. Derfor må me stoppa opp. Når Statoil-direktøren no seier at Snøhvit ikkje ville blitt starta om han hadde visst det han veit i dag, er det svært alvorleg. Og når Hydro ønskjer å trekka seg ut av prosjektet, er det òg eit viktig signal.

For to år sidan sa Statoil at dei ikkje ville byggja ut Snøhvit. Så vedtok eit fleirtal i Stortinget å endra skatte-regimet slik at Statoil såg det lønsamt å byggja ut. Dermed er ansvaret i denne salen også. Derfor beklagar eg at

nokon forsøker å vri seg unna det. Det ansvaret må ein vera vaksen nok til å ta.

SV vil átvara mot ytterlegare prestisje i dette prosjektet. Me ønskjer å invitara fleirtalet til å vera med på å sikra oss mot nye overskridingar, ved at me set i verk ein gjennomgang av kva det vil kosta å stoppa utbygginga, og kva rekninga til slutt vil bli på dette prosjektet.

SV har vore motstandar av Snøhvit og av å opna for olje- og gassverksemd i Europas matfat. Me fryktar konsekvensane for miljøet og økologien. Problema knytte til miljøkonsekvensane er framleis vår hovudinnvending. Men når dei økonomiske konsekvensane no begynner å melda seg, bør fleire stoppa opp. Me har hatt Mongstad, me har hatt Åsgard. Me har førebels 5,8 milliardar kr i overskriding på Snøhvit, og rekninga blir sannsynlegvis endå større. No må Stortinget ta ansvar. Eg reknar med at statsråden svarar skikkeleg på den utfordringa Snøhvitfeltet har gjeve det politiske fleirtalet.

SV foreslår ein lågare og meir stabil aktivitet i olje- og gassverksemda. Me har foreslått ei styring for å få til denne stabiliteten. Dette har SV gjort over mange år. Likevel har eit fleirtal valt å følgja konjunkturane, og dermed har me fått jojo-effekt, bl.a. i forhold til verftsindustrien.

For SV har omsynet til miljøet og føre var-prinsippet gjort at me har gått inn for denne stabiliteten. Men sjølv sagt har me òg tenkt på verftsindustrien og leverandøriindustrien, som er avhengige av å ha stabile oppdrag. At EØS-avtalen skaper problem for verftsindustrien, er eit problem som SV har vore oppteke av lenge. Me er glade for at me no sannsynlegvis får ei utgreiing av dette i samband med revidert nasjonalbudsjett 2003.

SV har i samband behandlinga av olje- og gassmeldinga tilbydt Regjeringa fleirtal for sin eigen politikk i forhold til petroleumsaktiviteten i nordområda. Punkt for punkt har SV og Senterpartiet sitert Sem-erklæringa for å unngå at tempoet i nordområda og Barentshavet skulle trappast opp. Arbeidarpartiet har i media ønskt høgare tempo, og dei har sannsynlegvis fått eit visst gjennomslag for dette.

I denne situasjonen har Høgre i sterkare grad ønskt eit samarbeid med Arbeidarpartiet enn med SV. Det har vore heilt tydeleg. Det kan SV sjølv sagt beklaga ut frå dei premissane som det no kan sjå ut til at Arbeidarpartiet har klart å leggja for konsekvensutgreiinga. Altså: Når ein får denne, skal ho vera så god at då kan ein berre setja i gang. Det er iallfall det eg oppfattar er Arbeidarpartiets tolking av det som står. Det beklagar SV. Dersom det viser seg at den konsekvensutgreiinga har betydelege kunnskapshol, får ein altså ikkje greia ut dette skikkeleg dersom Høgre og Arbeidarpartiet får viljen sin.

SV er nok ein gong klar til å gje Regjeringa fleirtal for ein framtidsretta og miljøvenleg politikk. Arbeidarpartiet og regjeringsspartia legg opp til ein politikk som opnar Europas matfat for økt oljeaktivitet. Det beklagar SV, og det vil me kjempa sterkt imot.

Presidenten: Hallgeir H. Langeland har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Øyvind Vaksdal (FrP): Etter å ha lest SVs merknader i innstillingen og hørt representanten Langeland her i dag er jeg overbevist om at vi ikke hadde hatt noen oljenæring i det hele tatt dersom SV hadde hatt flertall i denne sal.

SV er som kjent mot det meste, men i innstillingen er det et par unntak. Det ene dreier seg om å utnytte mer av ressursene i eksisterende oljebrønner, og det andre er en bekymring over aktiviteten for leverandørindustrien.

Vi vet også at SV er flinke til å bruke penger på alle gode formål. Jeg vil derfor spørre representanten Langeland: Hvordan har han tenkt å finansiere dette når oljeinntektene forsvinner? Og hvor bekymret er han egentlig for leverandørindustrien og arbeidsplassene der, når hans politikk åpenbart vil medføre at alt dette vil bli nedlagt om kort tid?

Hallgeir H. Langeland (SV): Lat meg starta med påstanden om at SV har pengar til alle gode formål. Der må eg seia at eg føler meg sterkt forbigått av Framstegspartiet, for dei har pengar til det aller meste. Dei tek så mykje pengar dei vil av oljefondet, og bryr seg veldig lite om profil, så lenge det er ei viss mengd veljarar som synest at dette er populært. Så når det gjeld det med ansvar og det med å ha pengar til gode formål, synest eg han heller skal sjå på korleis Framstegspartiet driv sin politikk for tida. Det ville ha vore meir fornuftig. Sjølv om eg ser at Framstegspartiet inngår i fleirtalet og dermed sørger for at Regjeringa får fleirtal for budsjettet, har dei altså ein brote med forslag som kostar mykje pengar utanom. Men det er viktig for SV og andre å minna om at dette budsjettet som er vedteke, og som fører til kutt bl.a. i energiforskning, miljøforskning, er det Framstegspartiet som har fått gjennom.

Så til dette med at det ikkje hadde vore noka oljenæring i det heile dersom det var opp til SV. Det er fullstendig feil. Det SV er oppteke av, er at ein skal følgja føre var-prinsippet, og at ein skal ha skikkelege miljøkonsekvensutgreiingar før ein gjer noko som kan skapa miljøproblem. Det er derfor me har vore så kritiske til og gått imot Snøhvit-utbygginga, nettopp fordi me meiner det ikkje er grunnlag for å gjere dette no, fordi ein ikkje har den teknologien som trengst for å gjera dette.

I forhold til oppdrag: SV har gong på gong foreslått at ein burde kvitta seg med EØS-avtalen, slik at ein kunne ha gjeve oppdrag, f.eks. fregattane som Forsvaret no byggjer i Spania, til norske verft. Ingen ville vera med på det. Eller då fleirtalet her privatiserte Statoil slik at ein ikkje skulle kunna styra Statoil lenger. Då gjekk altså òg Statoil til Spania, til Dragados. Så her er det nokon som har eit problem.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Bror Yngve Rahm (KrF): (komiteens leder) Representanten Langeland brukte relativt mye av sitt innlegg

til å påpeke flertallets uansvarlighet knyttet til Snøhvit, ved at vi ikke nå, allerede før statsråden har redegjort, signaliserer at vi ønsker å stanse dette ut fra de overskridelser som foreligger.

Jeg vil tilbakevise at det er noe grunnlag for å snakke om at flertallet er uansvarlig i denne sammenheng. Vi ser på dette som en veldig alvorlig overskridelse. Det har blitt presisert både fra Arbeiderpartiet og Høyre, og det slutter Kristelig Folkeparti seg til. Men jeg føler at det vil være naturlig å avvente noen konklusjoner på dette, i alle fall inntil statsråden har fått mulighet til å redegjøre for hvordan situasjonen faktisk er.

Så er mitt spørsmål i forhold til ansvarligheten: Hvor går denne grensen for SV? Vi hadde faktisk ganske formidable overskridelser på operahuset i sin tid, men SV stanset ikke prosjektet. Mitt spørsmål er da: Hvor går grensen for når en er uansvarlig og når en er ansvarlig? Det håper jeg SV kan presisere.

Så til et annet spørsmål, som er knyttet opp til Barentshavet: SV har forsøkt å utlegge det som nå foreligger, som om alle har sviktet alle gode prinsipper, og Sem-erklæringen er kastet over bord. De har forsøkt å framstille dette dit hen at innstillingen er en blankofullmakt, uavhengig av hva som måtte oppstå, til igangsettelse i Barentshavet. Det er jo ikke riktig. Tvert imot følger faktisk flertallet opp det som står i Sem-erklæringen, om at vi vil bruke konsekvensutredningene som grunnlag for en debatt om spørsmålet om ytterligere aktivitet i Nordsjøen. Sannsynligvis kan de komme allerede til høsten, jeg vil ikke se bort fra det. Da får vi debatten om hvilke konklusjoner vi skal trekke av disse konsekvensutredningene. Mitt spørsmål er: Hører ikke Langeland hva vi faktisk sier, eller vil han ikke høre det?

Hallgeir H. Langeland (SV): Om eg har hørselsskadar eller ei, det får Kristeleg Folkeparti sjølv avgjera. Men eg registrerer at når SV tilbyr Regjeringa eit fleirtal i forhold til det som står i Sem-erklæringa, ønskjer altså ikkje saksordføraren og Høgre å ha det fleirtalet. Då må ein ha lov til å stilla seg spørsmålet: Kva er det ein har forhandla seg fram til med Arbeidarpartiet? Og ein høyrer jo at Arbeidarpartiet legg meir i dette enn det Kristeleg Folkeparti gjer.

Då får eg berre ta til etterretning at Kristeleg Folkeparti framleis føler at dei har ein posisjon i Regjeringa som gjer at dei har ei påverknadskraft i forhold til kva Høgre gjer med Kristeleg Folkeparti sin politikk, og at ein faktisk skal sørgja for at ein tettar dei kunnskapshola som ein har, når den første konsekvensutgreiinga foreligg. Men det er grunn til å stilla dette spørsmålet når ein frå Regjeringa si side vel ein annan partnar i forhandlingane, og ein veit at den partnaren har ein meir aggressiv politikk i Barentshavet. Då er det eit viktig signal, synest eg, som Kristeleg Folkeparti burde kunna klara å oppfatte.

Så til dette med kor grensa for ansvarlegheit i forhold til overskridingar går. SV sitt poeng er følgjande: Stortinget har pressa fram ei utbygging av Snøhvit-feltet, gjennom å endra skatteregimet bl.a. Stortinget har altså an-

svaret for at det no er ei overskriding på 5,8 milliardar kr. Så seier SV, uavhengig av kva statsråden måtte seia: Då må Stortinget stoppa opp og tenkja seg om. Kva kostar det å stoppa utbygginga av Snøhvit? Kva kostar det å halda fram? Så må politikarane ut fra dei tala dei då har, bestemma seg. No køyrer ein berre vidare i blinde, som om dei 5,8 milliardane ikkje eksisterer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Ingmar Ljones (KrF): Stortingsmeldinga om olje- og gassverksemda legg viktige føringar for norsk petroleumsvirksemd i eit hundreårsperspektiv. Noreg skal vera ein leiande energinasjon i framtida. Her til lands er det tradisjon for at kunnskapsrike og kreative menneske har teke initiativ til å utnytta energi som ligg i store vassmagasin over havet og hydrokarbon i reservoara under havet. Dette har gitt mange arbeidsplassar, og dei inntektene som samfunnet har teke inn frå petroleumsvirksemda, har lagt grunnlaget for mange av dei velferdsordningane som vi nyt godt av i dag. Samstundes veit vi at energiproduksjon må setjast inn i ei miljøriktig og berekraftig ramme.

Eit fleirtal i Stortinget sluttar seg gledelegvis til Regjeringa si målsetjing om den såkalla langsiktige utviklingsbana, som legg til rette for oljevirksemd i eit femtiårsperspektiv og gassvirksemd i eit hundreårsperspektiv. Ein føresetnad for dette er at det blir ført ein offensiv og målretta politikk, med satsing på forskning og teknologiutvikling, leitevirksemd og miljø. Sameksistens mellom viktige interesser som petroleumsvirksemd, fiskeri og miljøvern vil vera heilt avgjerande for å kunna utvikla det samla ressurspotensialet på norsk kontinentalsokkel.

I Sem-erklæringa blei prinsippet om heilskaplege planar for forvaltning i einskilde havområde slått fast, og meldinga om olje- og gassvirksemda fører dette prinsippet vidare. Dette gjeld både for nordområda, Nordsjøen og Norskehavet, som har eit betydeleg potensial for miljøriktig og effektiv petroleumsvirksemd.

Regjeringa har sett i verk konsekvensutgreiing av heilårleg petroleumsvirksemd i havområda Lofoten–Barentshavet. Denne konsekvensutgreiinga kan gå inn som ein del av ein heilskapleg forvaltingsplan for Barentshavet som inkluderer miljø, fiskeri, petroleumsvirksemd og sjøtransport. Konsekvensutgreiinga må difor kasta nødvendig ljøs over alle sider ved den auka aktiviteten i nordområda før spørsmålet om petroleumsvirksemd kan behandlast. Det er teke sikte på å senda denne utgreiinga på høyring i mars 2003 med behandling innan utgangen av 2003. Regjeringspartia legg til grunn at denne konsekvensutgreiinga blir så grundig og omfattande at ho kan vera eit godt grunnlag for behandlinga av spørsmålet om ytterlegare petroleumsvirksemd i området, og Arbeidarpartiet støttar dette fullt ut.

Eg trur alle i denne salen kan semjast om at det ikkje er god forvaltning å øydeleggja fornybare ressursar frå havet – kanskje for all framtid – for å få ut ikkje-fornybare petroleumsvirksemd i eit hundreårsperspektiv.

Den langsiktige utviklingsbana krev investeringar for å få høgre utvinningsgrad i dei eksisterande felta og at nye interessante olje- og gassprovinsar blir opna for leitevirksemd og utvinning så snart konsekvensutgreiingane er gjennomførte.

Haleproduksjon i modne oljefelt, lønsam utvinning av mindre oljefelt og petroleumsvirksemd i nye område kan hjelpe oss å nå dei måla vi har sett oss. Vi meiner at norsk sokkel framleis må vera eit attraktivt område for verdiskaping og investeringar, og norske selskap må kunna styrkja konkurranseposisjonen sin både på norsk sokkel og internasjonalt.

Alt dette må rammast inn av kunnskap som gir tryggleik for at miljøet ikkje blir vesentleg negativt påverka. Det er sett i gang forskingsprosjekt for å greia ut om m.a. utslepp av alkylfenolar frå produsert vatn er skadeleg for miljøet. Vi er glade for at bransjen sjølv set i verk tiltak som kan redusere negative effektar av petroleumsvirksemda. Gjennom samarbeid mellom styresmaktene og bransjen ligg det til rette for at dei beste løysingane kan bli valde.

Til slutt: I dag vil eit klårt fleirtal i Stortinget gjera vedtak i samsvar med Regjeringa si tilråding om olje- og gassvirksemda. Det ligg altså til rette for å få eit godt grunnlag for den pårekelege petroleumspolitikken vi skal føra i ein krevjande marknad i åra som kjem.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Rolf Terje Klungland (A): Det er viktig for velferds-samfunnet at vi har en industri og arbeidsplasser og verdiskaping som følge derav. Det er viktig for at vi fortsatt skal ha velferd, og for at vi skal kunne bruke de inntektene og naturressursene som vi har i landet. Samtidig er det viktig at miljøet blir ivaretatt bedre, iallfall like godt som det er blitt til nå, innenfor oljenæringen. Industrien er helt avhengig av det.

Jeg vil takke regjeringspartiene for det samarbeidet vi har hatt i forhold til denne innstillingen. Det kan godt være at noen tror at jeg blir flau over det. Til det vil jeg si at det blir jeg ikke. Hvis Regjeringen gjør en god jobb, mener jeg også at de skal få ros for det.

SV tror ikke at konsekvensutredningen for Barentshavet blir god nok. Jeg er derfor glad for at regjeringspartiene valgte å gå bort fra SVs tenkte kunnskapshull. Jeg er glad for at de sa at konsekvensutredningen skulle være så god at en kunne ta stilling til videre utvikling i Barentshavet etter at den forelå. Og Arbeiderpartiet forutsetter at den konsekvensutredningen som blir lagt fram, er god nok.

Så var representanten Onarheim oppe på talerstolen i stad og snakket om at flertallet egentlig dreide seg om «en spesialmerknad» sammen med Arbeiderpartiet. Det er den som går på konsekvensutredningen. Da blir mitt spørsmål til representanten Ljones: Hva legger han i den konsekvensutredningen som vi i Arbeiderpartiet forutsetter skal være god nok for å fatte et grunnlag for videre utvikling i Barentshavet?

Ingmar Ljones (KrF): Først vil eg takka for den positive omtalen som representanten Rolf Terje Klungland kom med når det gjeld det samarbeidet som har vore med Arbeidarpartiet, og for den prosessen som vi hadde for å koma fram til formuleringa av ein så klar politikk.

Representanten nemnde også kor viktig det er at industrien har arbeidsoppdrag. Det betyr arbeidsplassar, ikkje minst i distrikta, som er sårt avhengige av det. Det er klart at her har vi også felles utfordringar. Vi fokuserer veldig sterkt på det. Mellom anna er vi opptekne av – i og med at det no skal vera drift over lengre tid på felte gjennom haleproduksjon – at det vil vera behov for vedlikehald og oppgradering av plattformene som ein del av omstruktureringa. Det betyr igjen arbeidsplassar, og her skulle det liggja vel til rette for norsk industri, som har så høg kompetanse og så mange dugande arbeidstakarar.

Så til spørsmålet om korleis vi i Kristeleg Folkeparti vurderer det som skal skje etter at konsekvensutgreiinga er lagd fram. Det enklaste svaret finn vi i meldinga, som Arbeidarpartiet støttar. Så kan vi sjå det i forhold til det som står i Sem-erklæringa, det står ord for ord på side 8 i innstillinga. SV har nemleg referert til Sem-erklæringa og vist til tre hovudføringar der. Dei same tre hovudføringane finn vi att i det som er fleirtalsmerknadene, altså det som vil bli vedtaket i dag, der vi klart seier: Konsekvensutgreiinga skal først leggjast fram. Når vi har sett innhaldet i den, og når Regjeringa har gått gjennom den, då først kan vi ta stilling til det som skal skje vidare. Uansett står det at fleirtalet «er positive til prinsippet om helhetlige forvaltningsplaner for enkelte havområder». Altså: Det vil bli følgt naturleg opp.

Men ingen kan forskottera noko svar før konsekvensutgreiinga ligg føre. Det skal bli utruleg spennande å sjå ho, og då trengst det verkeleg aktivt arbeid for å kunna gå vidare.

Hallgeir H. Langeland (SV): Det kan ikkje vera lett å vera Kristeleg Folkeparti for tida. Først samarbeider ein med Framstegspartiet om billegare sprit og skattelette til rikfolk, og så skal ein samarbeida med Arbeidarpartiet i miljøspørsmål og i spørsmål om olje- og gassverksemda. Det seier seg sjølv at det resultatet må bli veldig vanskeleg for Kristeleg Folkeparti.

Men eg har likevel lyst til å høyra korleis Kristeleg Folkeparti i regjering tenkjer når det gjeld dette med konsekvensutgreiing og forvaltningsplan – om ein no ser for seg at ein gjer ein grundig jobb med omsyn til konsekvensutgreiinga, men likevel finn ut at det er noko ein må sjå nærmare på, f.eks. knytt til det som forvaltningsplanen legg opp til når det gjeld fiskeri, miljø, transport og heile aktiviteten. Om ein då finn ut at ein faktisk må gå vidare og nærast koma med ein forvaltningsplan, er det då sånn å forstå at Kristeleg Folkeparti også meiner at 2005 vil vera eit meir naturleg tidspunkt – eventuelt når forvaltningsplanen ligg føre – for å setja i gang oljeverksemd i Barentshavet?

Ingmar Ljones (KrF): Representanten Hallgeir H. Langeland uttrykte uro og for så vidt medkjensle i sam-

band med den situasjonen som Kristeleg Folkeparti er i. Det er hyggeleg med slike sympatierklæringar, og det er ikkje til å dekkja over at det er krevjande å tilhøyra eit parti som er med i ei mindretalsregjering. Då har ein behov for å få støtte både frå høgre og venstre i det politiske landskapet – for å halda seg til terminologien. Men det er jo innhaldet i sakene som er avgjerande, og stemmene er like verdfulle anten dei blir gitt av Framstegspartiet eller av Arbeidarpartiet.

Korleis tenkjer Kristeleg Folkeparti? Eg kan forsikra at vi har lese Sem-erklæringa i detalj, og – som det også går fram av olje- og gassmeldinga – vi følgjer ho opp punkt for punkt. Igjen må eg visa til side 8 i innstillinga. Der står det som Sosialistisk Venstreparti har ført inn, nemleg at ein skal «foreta en konsekvensutredning av helårig petroleumsaktivitet i de nordlige havområder». Det er det første. I fleirtalsmerknadene står det at ein «viser til at Regjeringen har iverksatt en konsekvensvurdering» – altså ei naturleg oppfølging! Dessutan står det: «Inntil en slik plan er på plass, åpnes ikke Barentshavet ytterligere for petroleumsaktivitet.» Det står nettopp at denne konsekvensutgreiinga som no blir lagd fram, skal vera «så grundig og omfattende at den kan være et godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i området». For det tredje skal ein altså gå inn for å få ein forvaltningsplan som følge av dette.

Det betyr at det svaret som representanten Langeland vil ha no, kan vi først gi når konsekvensutgreiinga er ferdig. Vi tek utgangspunkt i at ho blir så grundig og så utfyllande at ho gir svar på alle spørsmål, slik at ikkje såkalla kunnskapshol fører til nye rundar med utgreiingar. Utgangspunktet er at vi skal få dei svara og den informasjonen vi treng, for å kunna gå vidare med behandlinga av spørsmålet om nye aktivitetar.

Inger S. Enger (Sp): Tidligere stod sentrumspartiene sammen om å si nei til oljeutvinning i Barentshavet. I denne innstillinga har vi opplevd at et flertall, hvor også Kristelig Folkeparti er med, snakker om at det er nødvendig med «den langsiktige utviklingsbanen». Da innebærer det at Barentshavet åpnes. Vi har i dag fått signaler om at det allerede kan åpnes neste høst. Nå nyanserte Ingmar Ljones dette i sitt innlegg, men det er tydelig at her er det litt ulikt syn. Statsråden har vel også varslet at oljeutvinning nærmere land i området rundt Lofoten kan være aktuelt. Senterpartiet er veldig bekymret for dette. Vi syns kanskje de gamle vennene har sviktet oss litt. Vi mener at dette er en uakseptabel risiko, både i forhold til miljø og fiske.

Så mitt spørsmål til Kristelig Folkeparti blir: Hvor vil Kristelig Folkeparti sette grensen for framtidig oljevirkosomhet? Hva skal til for at Kristelig Folkeparti sier nei til utvinning av olje og gass når en nå åpner for å ta i bruk disse sårbare områdene?

Ingmar Ljones (KrF): Det er uråd å svara på dei spørsmåla som representanten Inger Enger nettopp stilte, kort og godt fordi det ikkje går an å svara på dei før kon-

sekvensutgreiinga ligg føre. Og igjen: Vi reknar med at denne utgreiinga skal vera så grundig og omfattande at ho kan kasta ljøs over alle sider ved det som skal skje, og dei aktivitetane som kan tillatast i nordområda. Då vil det vera ei utfordring, ikkje berre for dei som utgjer fleirtalet i dag, men for alle i Stortinget, korleis vi skal ta vare på dette unike og viktige området, der miljø står heilt sentralt, men der vi også har næringsinteresser som fiskeri og petroleumsverksemd. Og nettopp fordi petroleumsverksemda er så avgjerande for utviklinga vår, må vi vera innstilte på å kunna utnytta området, så sant det ikkje er i strid med andre viktige interesser. Denne avveginga skal vi bli orientert om, og då skal vi ta debatten.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Inger S. Enger (Sp): Det er bra at vi gjennom St. meld. nr. 38 har fått anledning til å drøfte de store linjene når det gjelder gass- og oljevirksomheten. Meldingen forteller oss at petroleumsvirksomheten vil fortsette å være en viktig næring for Norge i mange år framover. Samtidig byr det på nye miljøutfordringer når utvinningsgraden skal økes og det skal settes i gang petroleumsvirksomhet i nye områder. For Senterpartiet er det viktig å balansere hensynet til næringsvirksomhet og sysselsetting innen petroleumsvirksomheten mot hensynet til å ta vare på miljøet og ikke skade fiskerivirksomheten.

Olje- og gassmeldingen presenterer to mulige utviklingsbaner for petroleumsvirksomheten. Den ene er den langsiktige utviklingsbanen, som Regjeringen anbefaler at vi skal følge. Her blir det forutsatt at myndighetene legger ut nye attraktive areal for leiting og utvinning. Det legges også opp til å åpne områdene fra Lofoten og nordover til Barentshavet for oljeutvinning. Slike forutsetninger kan ikke Senterpartiet støtte. Den andre forutsetningen for den langsiktige utviklingsbanen er at det blir utviklet ny teknologi. Dette er bl.a. nødvendig for å kunne øke utvinningsgraden på eksisterende felt. Denne forutsetningen stiller vi oss helt og fullt bak.

Som et motstykke til den langsiktige utviklingsbanen presenterer Regjeringen «forvitningsbanen», der petroleumsnæringen stagnerer og nærmest blir avvirket i løpet av 20 år. Denne utviklingsstrategien kan vi sjølsagt ikke gå inn for. Senterpartiet har derfor funnet det nødvendig å påpeke at den politiske debatten om olje- og gasspolitikken må dreie seg om økonomiske og miljøfaglige realiteter, og ikke om de to tenkte strategiene som Regjeringen presenterer.

Petroleumspolitikken må ta utgangspunkt i at olje og gass er ikke-fornybare ressurser som må forvaltes i et langsiktig perspektiv. Investerings- og utvinningsnivået må ta hensyn til miljøet og ansvaret for kommende generasjoner. Et redusert olje- og gassutvinningstempo vil føre til at ringvirkningene av olje- og gassvirksomheten blir spredd over en lengre tidsperiode.

For Senterpartiet er det altså viktig at vi har en langsiktig tenking, at vi sparer noen ressurser til kommende generasjoner, og at vi tar betryggende miljøhensyn før vi setter i gang olje- og gassutvinning i nye områder. Samti-

dig er petroleumsnæringen svært viktig for norsk økonomi og for sysselsettingen i mange tilgrensende virksomheter.

Vi støtter Regjeringens målsetting om å øke utvinningsgraden på eksisterende felt og få til utvinning av mindre olje- og gassfelt i tilknytning til eksisterende produksjonsanlegg. Det vil være ressursløsning om vi ikke får dette til. Økt utvinningsgrad forutsetter at vi får utviklet ny teknologi som hindrer eller renser utslipp av produsert vann, og som reduserer behovet for bruk av kjemikalier. Vi mener det er riktig å effektivisere tildelingen av utvinningsstillatelser i modne leiteområder.

Senterpartiet er opptatt av situasjonen for norsk leverandøriindustri. Industrien må sikres jevt med oppdrag, og vi må finne ut hvorfor norske bedrifter taper viktige oppdrag. Det er viktig å sikre norsk eierskap og at selskapene har tilknytning til Norge innenfor olje- og gassindustrien. Bedriftene bør ha kontor og forskningsenhet her i landet. Vi må beholde nåværende statlig eierandel i Statoil og fortsette å ta SDØE-andeler i felt hvor lønnsomheten er god eller ressurspotensialet stort.

Økosystemene i Barentshavet er sårbare. Når vi nå får utbyggingen av Snøhvit-feltet, kan det sjølsagt bety økt risiko for miljøskadelig utslipp til sjøs – og nå er jeg over på Dokument nr. 8:9, som også skal behandles i dag. Vi hadde håpet at det skulle bli flertall for å gå inn for dette. Vi må regne med at det blir større skipstrafikk nær Hammerfest og nær kysten av Finnmark. Det er derfor svært synd at forslaget om en miljøovervåkingsentral nær Snøhvit-feltet ikke får støtte fra flertallet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Siri A. Meling (H): En helårig petroleumsvirksomhet i nord vil legge til rette for næringsutvikling og verdiskaping i den nordlige landsdelen. Mange nye arbeidsplasser vil bli skapt. Dette kan bidra til å sikre at landsdelen kan stå på egne ben uavhengig av overføringer. Snøhvit har uten tvil skapt ny optimisme i Hammerfest. Aetat har allerede registrert over 10 000 personer som ønsker jobb i forbindelse med utbyggingen. Antall kompetente søkere til stillingene er gledelig høyt. Snøhvit har faktisk sørget for den største tilbakeflyttingen til Finnmark siden krigsflyktningene vendte tilbake på slutten av 1940-tallet.

Med Snøhvit-utbyggingen har området fått investeringer som de aldri tidligere har vært i nærheten av. Senterpartiet hevder å være opptatt av nettopp verdiskaping og distriktsutvikling. Hvordan kan det da ha seg at partiet stilte seg negativt til den utbyggingen og avvisende til videre aktivitet i Barentshavet?

Representanten Enger sa nettopp at de ønsker å redusere aktiviteten generelt for å fordele dette over flere generasjoner. Hvor lenge ønsker Senterpartiet å vente? Ser representanten Enger alternativer som kan bidra på samme måte til verdiskaping og vekst i vår nordlige landsdel? Er det ikke slik at Senterpartiet svikter distriktene? Er det ikke slik at Senterpartiet bare er opptatt av overfø-

ringene og ikke legger til rette for at man kan stå på egne ben?

Inger S. Enger (Sp): Senterpartiet er opptatt av næringsutvikling, og vi er opptatt av distriktene, som Meling helt riktig uttrykte det.

Jeg veit at det er mye prat om overføring i forbindelse med Senterpartiet. Det syns jeg blir litt for smalt. Det er en side av det, men det var ikke det vi skulle være opptatt av her.

Når det snakkes om Finnmark og at Snøhvit har skapt optimisme i området, så er det helt sikkert rett. Det er også rett at Senterpartiet sentralt gikk imot at Snøhvit skulle utbygges, mens Senterpartiet lokalt – jeg tror det er riktig å nevne det – gikk inn for at Snøhvit skulle utbygges, med tanke på arbeidsplassene. Men nå er det sånn at moderpartiet må heve seg litt høyere og prøve å se på flere sider av det, og for oss var det da miljøet som ble det avgjørende. Dessuten er det en annen svært viktig næring i dette området – og det kjenner sikkert representanten Meling også til – nemlig fiskerinæringen. Og det er den som var vår største bekymring i denne sammenhengen, for det er ikke nok å legge til rette for én næring hvis det går på bekostning av en annen. Derfor er dette svært alvorlig.

Når det ellers gjelder Snøhvit, har det jo akkurat nå vært veldig mye prat om de store økonomiske overskridelsene der, og Statoil-sjefen sier at han hadde ikke kunnet tenke seg en utbygging hvis han hadde ant disse kostnadsoverskridelsene. Det syns jeg er en tankevekker, for på mange måter burde det være lettere å forutsi kostnader i forbindelse med utbygging enn f.eks. å klare å vurdere miljørisiko og økologiske sammenhenger på forhånd. Det er alvoret i det.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

May Britt Vihovde (V): Våre petroleumsressursar representerer betydelege verdiar for det norske samfunnet. Det er viktig å sikra at petroleumssektoren blir ein vesentleg bidragsytar til finansiering av velferdssamfunnet og til industriell utvikling i heile landet, også i framtida. Utfordringa for Noreg i åra framover blir å unngå at dei omfattande petroleumsinntektene vi kjem til å oppleve, får fortregja anna næringsliv og sysselsetjing vi skal leva av i Fastlands-Noreg. I eit slikt perspektiv er det viktig at resten av næringspolitikken blir innretta mot nyskaping og innovasjon. Dei største verdiane ligg framleis i dei gjenverande olje- og gassressursane på norsk kontinentalsoakkel. Og stortingsmeldinga vi handsamar i dag, peikar på dei store utfordringane dette stiller til effektiv utvinning av ressursane med minst mogleg skade på miljøet.

Venstre støttar ein samla komite, som peikar på at det vil vera viktig med investeringar for å få større utvinningsgrad i dei eksisterande felta.

Ein liberal miljøpolitikk byggjer på at omsynet til vår eigen fridom ikkje skal gå ut over menneske i andre delar av verda eller kommande generasjonar. Eit viktig prin-

sipp er føre var-prinsippet. All vår aktivitet må skje innanfor dei rammene toleevna til naturen set. Det krev at vi er varsame i vår omgang med naturen, og at miljøkonsekvensane må kartleggjast så godt det lèt seg gjera i forkant av naturinngrep. Tvil skal koma miljøet til gode.

Det har etter at komiteen har avgitt si innstilling, blitt reist tvil når det gjeld ei skikkeleg konsekvensutgreiing vedkomande ytterlegare petroleumsverksemd i Barentshavet. Venstre aksepterer ikkje at det blir sett i gang ytterlegare petroleumsverksemd i Barentshavet, inkludert Goliat og oljeutvinning på Snøhvit, før ei konsekvensutgreiing ligg føre. Miljøomsyn må vera styrande for vedtak om oljeutvinning i nye havområde. Barentshavet er eit sårbart havområde med eit ustabil klima som vil vanskeleggjera eventuelle oppryddingsaksjonar etter oljesøl. Konsekvensutgreiinga må difor belysa dei ulike problemområda ved heilårig oljeutvinning så langt nord. Utgreiinga må i tillegg klargjera konsekvensane for dyre- og planteliv i området. Venstre kan ikkje stø utvinning av olje i Barentshavet med mindre ein i utgreiinga legg fram brei og grundig dokumentasjon på at dette er miljømessig forsvarleg. Oljeselskapa sine investeringar i området kan ikkje bli tillagde avgjerande vekt dersom miljøomsyn trekkjer i motsett retning.

Etter å ha lest innstillinga frå komiteen, og etter å ha høyrte debatten i dag, klarer ikkje eg å sjå det slik som SV prøver å framstilla det, at det som ligg i fleirtalsmerkna den, er mot Sem-erklæringa. Vi meiner at Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre vil ha ei skikkeleg miljøkonsekvensutgreiing og vil ha alt på bordet for ein seier ja til utvinning i nord.

Så til det som går på skipstrafikk, og det som Senterpartiet spesielt har vore oppteke av i denne innstillinga. Dette vil ein jo koma tilbake til i samband med stortingsmeldinga om havmiljøet, og det er eg veldig glad for, for då ser ein heilskapen i skipstrafikkleiene, heilskapen i beredskapen som må til langs heile vår sårbare kyst.

Til slutt eit tema som vel ikkje har vore så mykje framme, det som går på forskning og utvikling, det som går på styrking av forskinga innanfor petroleumsteknologien. Vi ligg i forkant i Noreg innanfor petroleumsteknologi, og her har vi nokre fortrinn. Dette er noko som vi kan utvikla og satsa på, vi kan på ein måte selja vår teknologi, selja vår kunnskap. Det at det no i meldinga ligg signal om at ein vil ta vare på og vidareutvikla dei kompetansmiljøa som finst rundt om i Noreg, synest eg er fornuftig.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Heidi Sørensen (SV): Jeg er glad for at mange har understreket behovet for en grundig konsekvensutredning før man fatter strategiske beslutninger om åpning av Barentshavet eller områdene fra Lofoten og nordover for oljevirksomhet. Likevel synes jeg vi har en debatt om denne konsekvensutredningen som om den var noe stort og vidløftig noe, som vi skal begynne å finne på i morgen og der vi skal starte med blanke ark.

Det foreligger et konsekvensutredningsprogram som skal være ferdig i mars. Om dette programmet har SFT i sin høringsuttalelse skrevet følgende:

«Størstedelen av området er ikke tilstrekkelig kartlagt med hensyn til miljøressurser, og det foreligger ingen fullstendig og oppdatert kunnskap om de dynamiske fysiske og biologiske variasjonene Barentshavet er kjent for. Som beslutningsgrunnlag for myndighetene vil utredningen derfor bli mangelfull.»

SFT har foreslått at de kunnskapshull man vil avdekke i konsekvensutredningen som skal være ferdig i mars, må tettes før man fattar strategiske beslutninger om hva som skal skje i Barentshavet. Det krever ny forskning, og det krever en konsekvensutredning del 2.

For oss er det grunnleggende at vi viser såpass ærefrykt for kompleksiteten i økologien i Barentshavet at vi tar oss tid til å undersøke dette grundig. Og det er ikke slik som det var i det tidligere Sovjetunionen, at man kan vedta at her er det ikke noe problem. Vi kan heller ikke bestemme at i mars skal vi komme fram til dette.

May Britt Vihovde (V): Som eg sa i innlegget mitt, må ei utgreiing klargjera konseskvensane for f.eks. dyre- og plantelivet. Venstre meiner faktisk at alle ting skal på bordet, alt skal utgreiast før ein legg fram eit beslutningsgrunnlag. Og det forventar eg at Regjeringa følgjer opp.

Men eg ser heller ikkje forskjellen mellom SVs og regjeringspartia sine merknader, for eg trur at alle i denne salen er opptekne av å få alt på bordet før vi skal fatta vedtak om kva som skal skje vidare. Og som eg òg sa, for Venstre er det viktig å ha eit føre var-prinsipp, og at miljøomsyna er dei viktigaste.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Synnøve Konglevoll (A): En av de sakene som nok vekker størst interesse i dag, er spørsmålet om framtidig oljevirkosmhet i Barentshavet. Det er en sak som også opptar meg, først og fremst ut fra fiskeri- og miljøhensyn.

I februar i år sa Stortinget ja til Snøhvit-utbygginga, til tross for at en samla miljøforvaltning mente det var feil å ta en beslutning før vi hadde fått konsekvensutredet helårig petroleumsvirksomhet i Barentshavet. I innstillinga hadde jeg egne merknader og stemte mot Snøhvit-utbygginga. I innlegget mitt sa jeg bl.a.:

«Barentshavet er et av verdens mest fiskerike områder og et svært viktig oppvekstområde for fisken som danner grunnlaget for fiskerinæringa langs norskekysten. Samtidig er det et svært sårbart område, med bl.a. lang mørketid – og nedbrytningstida for olje er lang. Konsekvensene ved et uhell vil trolig være større i Barentshavet enn på andre deler av norsk sokkel.»

Det sa jeg da, og det er like sant i dag.

Det er kontroversielt med oljeutvinning i sårbare havområder. Ikke bare en samla miljøbevegelse mener det. For eksempel skrev Fiskeridepartementet i sin høringsuttalelse i forbindelse med Snøhvit-utbygginga i juli i fjor at de hadde

«store betenkeligheter med at dette havområdet (altså Barentshavet) skal bli utsatt for en miljøbelastning som kan føre til redusert produktivitet av marine ressurser».

Når dette er så kontroversielt, må det derfor være et minstekrav at man har skikkelige konsekvensutredninger om effekten av og risikoen ved å starte oljevirkosmhet.

På Arbeiderpartiets landsmøte i november i år ble det vedtatt et kompromiss der det heter at vi vil med «grunnlag i helhetlig konsekvensutredning avgjøre hvilke havområder som kan åpnes for petroleumsvirksomhet og hvilke havområder som skal være petroleumsfrie».

Det er en milepæl at Arbeiderpartiet med dette har slått fast prinsippet om petroleumsfrie havområder. Hvor store disse skal være og hvor de skal være, må, som det står i vedtaket fra landsmøtet, besluttes ut fra en helhetlig konsekvensvurdering.

Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har gått sammen om et kompromiss i denne saken. Vi sier i innstillinga at vi legger til grunn at den konsekvensutredninga som statsråden har satt i gang, blir så grundig og omfattende at den kan være et godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet.

Vi kan i dag ikke vite hva den konsekvensvurderinga vil fortelle oss. Vi kan ikke forskuttere at det f.eks. er greit å utvinne olje nær kysten i Nord-Norge eller i Barentshavet. Da hadde det jo ikke vært noen vits i å sette den i gang. Nå er det derfor opp til statsråden å ha et fast grep om denne saken. Det er statsråden som er ansvarlig for at Stortinget får et best mulig kunnskapsgrunnlag for de beslutningene vi skal fatte, det er statsråden som på grunnlag av kunnskap skal foreslå hvilke områder som kan åpnes for petroleumsvirksomhet, og hvilke som skal være petroleumsfrie.

Dette er en stor og viktig oppgave, og det er antakelig en av de sakene Einar Steensnæs vil huskes for når historien om Bondevik-regjeringa skal skrives.

Jeg for min del forventer to ting: For det første forventer jeg at han legger føre var-prinsippet til grunn. Det vil si at der det er usikkerhet, må det komme naturen til gode. For det andre forventer jeg ryddighet og klarhet. Det har dessverre kommet temmelig motstridende signaler fra statsråden i denne saka. For samtidig som statsråden sier at han skal utrede helårig petroleumsvirksomhet i området Lofoten-Barentshavet, så var han på radioen fredag i forrige uke og sa at om få år kommer letinga etter olje til å foregå så nær land at innbyggerne på Røst kan se lysene fra plattformene fra stuevindue sine. Da vil jeg bare minne statsråden om at oljeutvinning rett utenfor Lofoten er svært kontroversielt, og at Stoltenberg-regjeringa faktisk stanset prøveboringa utenfor Røst etter at en samla fiskerinæring og flere miljøorganisasjoner hadde krevd utsettelse.

Stortinget har i dag gitt sin tilslutning til at Regjeringa skal utrede helårig petroleumsvirksomhet i området Lofoten-Barentshavet. Hvordan vi skal forholde oss til utredninga, blir en ny diskusjon når den kommer. Da blir det viktig at stortingsflertallet våger å legge føre var-prinsippet til grunn.

Statsråd Einar Steensnæs: Jeg har lyttet til denne debatten med stor interesse, og jeg synes det har vært en god og avklarende debatt, men selvfølgelig også en utfordrende debatt.

Petroleumssektoren er av stor betydning for Norge. Den utgjør en viktig del av norsk økonomi og har også i stor grad bidratt til utviklingen av det norske velferdssamfunnet. Olje- og gassnæringen er i dag Norges største næring.

I stortingsmeldingen om olje- og gassvirksomheten fokuserer Regjeringen på ressurspotensialet på norsk sokkel og mulighetene dette gir det norske samfunnet for verdiskaping og industriell utvikling. Dette er illustrert i stortingsmeldingen ved «den langsiktige utviklingsbanen» i forhold til «forvitningsbanen». Det er Regjeringens klare mål å sikre at forholdene legges til rette for å realisere det verdipotensialet som ligger i den langsiktige utviklingsbanen. Dette er svært krevende, særlig når letting på nye interessante felt krever grundige vurderinger både av miljøpåvirkninger, fiskerihensyn og andre viktige samfunnshensyn. Men lykkes vi med dette, kan vi se fram til 50 år med fortsatt oljevirksomhet og minst 100 år med gassutvinning.

Det er en viktig forutsetning for denne regjeringen at den videre utviklingen på norsk sokkel skjer på en slik måte at ressursene forvaltes på en effektiv og bærekraftig måte, og at det tas tilstrekkelig hensyn til grunnleggende miljø- og fiskeriresurser. Samtidig må det være et skarpt fokus på helse, miljø og sikkerhet på alle nivåer i virksomheten.

Jeg merket meg en viss sår undertone i representanten Engers innlegg her. Men jeg kan berolige henne med at dette er en politikk hun burde kunne kjenne seg hjemme i. Det er en fortsettelse av den politikken hun kjenner igjen fra samarbeidet i sentrumsregjeringen, og som hun derfor med god grunn også burde kunne slutte seg til. Men det bestemmer hun selvfølgelig selv.

Norsk olje- og gasspolitikk bygger på en modell for sameksistens mellom petroleumsvirksomheten og hensynet til miljø og andre brukere av havet. I internasjonal målestokk er norsk sokkel langt fremme når det gjelder å ta i bruk miljøvennlig teknologi og effektivisere virksomheten.

Det stilles stadig strengere krav til miljø og sikkerhet på norsk sokkel. Utslipp til sjø fra petroleumsvirksomheten er svært begrenset i forhold til andre kilder og næringer. Regjeringen ønsker likevel å begrense disse utslippene ytterligere, bl.a. gjennom å sørge for at målet om null utslipp av miljøfarlige stoffer til sjø blir nådd innen 2005.

For å sikre at beslutninger om petroleumsvirksomheten i de nordlige havområdene skjer på forsvarlig grunnlag, har Regjeringen igangsatt en utredning av konsekvenser av helårig petroleumsvirksomhet i området Lofoten–Barentshavet, forkortet ULB. Det tas sikte på at denne utredningen kan oversendes Regjeringen i løpet av høsten 2003. Regjeringen vil avvente konklusjonene fra ULB før den konkluderer endelig om hvilke beslutninger som kan fattes på grunnlag av dette dokumentet, og hvil-

ke beslutninger som må avvente den kommende helhetlige forvaltningsplanen for Barentshavet. Det legges opp til at forvaltningsplanen legges fram for Stortinget i 2005, eventuelt i 2006.

I sin innstilling legger energi- og miljøkomiteens flertall til grunn at «denne konsekvensutredningen blir så grundig og omfattende at den kan være et godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i området.» Dette sammenfaller godt med den framgangsmåten jeg har beskrevet ovenfor, og som er i tråd med Sem-erklæringen. Jeg viser også til at Høyres og Kristelig Folkepartis stortingsgrupper på dette punktet sier seg «fornøyd med at Regjeringen her har fått tilslutning til sin politikk». Dette framgår av en felles pressemelding fra disse stortingsgruppene.

Jeg vil her også vise til representanten Synnøve Konglevolls innlegg, der hun sa at vi legger opp til en virksomhet som gjør at lysene fra installasjonene kan ses fra Røst. Jeg gjør oppmerksom på at jeg har avkreftet det som NRK Nordland mente å fange opp i min uttalelse da jeg var på besøk i Bodø. Det var en referanse til en interessant seismikk og geologi nær kysten av Nordland, men som ennå ikke åpner for slik virksomhet, og som denne statsråd på ingen måte har tatt inn i sine planer, heller ikke i den langsiktige utviklingsbanen.

Utvikling og anvendelse av ny teknologi vil være et viktig element for å nå den langsiktige utviklingsbanen. Staten har som grunneier, ressursforvalter og deltaker gjennom SDØE de største økonomiske interessene knyttet til petroleumsressursene på norsk sokkel, og dermed størst interesse av at det utvikles ny teknologi. Sammen med skatteinntektene fra virksomheten tilfaller om lag 90 pst. av verdiskapingen staten. Regjeringen vil satse på utvikling av ny teknologi og kompetanse i petroleumssektoren.

I denne forbindelse viser jeg også til at et flertall i energi- og miljøkomiteen i Budsjett-innst. S. nr. 9 ber om å få utredet ulike modeller for offentlig medfinansiering til forskning innenfor petroleumsvirksomheten, herunder et petroleumsrettet forskningsfond. Dette vil Regjeringen følge opp.

Jeg orienterte 12. desember kort om kostnadsøkningen på Snøhvit. Prosjektet er nå behandlet i Statoils styre, og Statoil som operatør har framlagt et nytt kostnadsanslag for utbyggingen. Jeg har bedt Statoil om en rapport om kostnadsøkningene i prosjektet, og opplysningene fra operatøren ligger til grunn for min redegjørelse nå.

Statoil har beregnet den samlede kostnadsøkningen for prosjektet til å være 5,8 milliarder kr. 4,4 milliarder kr skyldes vektøkning for landanlegget – vekten var underestimert med om lag 50 pst. i utbyggingen som ble presentert for Stortinget. Videre skyldes 450 mill. kr en framskyving av kostnader fra senere faser, og 950 mill. kr er knyttet til forsinkelsene som oppstod i forbindelse med ESA-saken.

Statoil opplyser at årsaken til kostnadsøkningen på landanlegget er at de hadde for liten oppmerksomhet og brukte for få ressurser på utarbeidelsen av detaljert beregningsgrunnlag for landanlegget. Dette førte til mang-

lende teknisk modenhet av prosjektet da rettighetshaverne besluttet å sende inn utbyggingsplanene for myndighetsbehandling.

Høsten 2002 ble det igangsatt en rekke gjennomganger av Snøhvit-prosjektet både av operatøren og av partnerskapet. Det ble bl.a. foretatt en grundig gjennomgang av det tekniske konseptet og kostnadene knyttet til dette. Den beregnede kostnadsøkningen på 5,8 milliarder kr er et resultat av denne gjennomgangen. Statoil har videre foretatt endringer i egen organisasjon og i forhold til oppfølgingen av det tyske firmaet Linde, som er ansvarlig for teknisk utforming av landanlegget. Operatøren opplyser at Linde vil bli fulgt tett opp i tiden framover.

Statoil mener disse gjennomgangene har bidratt til at prosjektet nå er mer modent. Videre mener de at tidsplanen for prosjektet, som innebærer oppstart av anlegget i desember 2005, er stram, men gjennomførbar.

Statoils beregninger viser at prosjektet fortsatt er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Nåverdi før skatt var i utbyggingsplanene anslått til om lag 11,6 milliarder kr. Etter at kostnadsøkningene er tatt hensyn til, vil nåverdi før skatt bli om lag 6,5 milliarder kr. Etter skatt er nåverdien redusert fra om lag 2,6 milliarder kr til 1,2 milliarder kr. Prosjektet vil også bidra til store inntekter for samfunnet. For eksempel vil Snøhvit-eierne betale 73 milliarder kr i skatt over feltets levetid. Nåverdien av denne skatteinntekten er 4 milliarder kr.

Kostnadsutviklingen i Snøhvit-prosjektet er bekymringsfull, og situasjonen som har oppstått, er svært uheldig. Det er operatørens ansvar å sikre en forsvarlig utvikling av prosjektet i tiden framover. Som olje- og energiminister har jeg et ansvar for å holde Stortinget orientert om utviklingen i prosjektene. Jeg vil derfor følge kostnadsutviklingen i Snøhvit nøye.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sylvia Brustad (A): Når det gjelder situasjonen i forbindelse med Snøhvit, er jeg helt enig i at den er veldig bekymringsfull. Det er alvorlig, og det er i høyeste grad en meget uønsket situasjon.

Jeg takker statsråden for orienteringen, for det er svært viktig at Stortinget når slike alvorlige ting skjer, blir orientert så raskt som mulig. Det kunne vært interessant å få vite hvor lenge statsråden har vært kjent med at det kunne tyde på at det kunne bli overskridelser i denne størrelsesordenen, eller om dette er noe han helt nylig er blitt kjent med kunne skje.

Jeg vil også vise til at et flertall i innstillinga om denne saka sa følgende:

«Flertallet forutsetter at investeringskalkylene kvalitetssikres for å redusere den økonomiske risikoen mest mulig.»

– Mener statsråden at investeringskalkylene ble godt nok gjennomgått? Og kan statsråden forsikre at det ikke heretter vil komme flere overskridelser?

Statsråd Einar Steensnæs: Når det gjelder informasjon til Stortinget, er det selvsagt slik at når den ansvar-

ge statsråd har opplysninger som berører de forutsetninger som Stortinget har lagt til grunn for sin behandling, kommer statsråden til Stortinget med den nødvendige informasjon. Derfor fant jeg det nødvendig *før* tallene var kvalitetssikret, men *etter* at jeg fikk opplysninger om disse overskridelsene, å gi en foreløpig orientering til Stortinget da energi- og miljøkomiteen behandlet budsjettet. Så sa jeg under budsjettbehandlingen at jeg ville komme tilbake til Stortinget på egnet måte når disse tallene var kvalitetssikret – derfor denne orienteringen i dag. Jeg er takknemlig for at Presidentskapet åpnet for at jeg kunne gi disse opplysningene.

Det er selvsagt Statoils beregninger og gjennomgang som har gjort at vi nå kan forvente at framdriften i dette prosjektet er basert på mer kvalitetssikrede tall. Som jeg sa, er prosjektet nå modent i den forstand at en kjenner mer til kostnadene og føringene.

Jeg vil understreke at dette er et meget komplisert prosjekt, og det bekymringsfulle er at kostnadsoverskridelsene kommer så tidlig i prosjektgjennomføringen. Når dette prosjektet videreføres, er det mer komplisert, mer utfordrende og desto mer viktig at operatøren tar ansvar med å holde kontroll på alle utgifter og alle prosesser. Derfor er det selvfølgelig ikke mulig for meg å garantere at de tall som jeg nå har gjort rede for, vil holde i prosjektets videre framstilling, men jeg må forholde meg til det som operatøren har sagt i forhold til at de følger dette prosjektet nøye, og at de har satt inn betydelige ressurser på kvalitetskontroll av tallene. Jeg er sikker på at Statoil som organisasjon nå setter alle ressurser inn på at de tallene de har operert med nå, skal holde prosjektet igjennom.

Øyvind Vaksdal (FrP): Vi i Fremskrittspartiet er alvorlig bekymret over kostnadsutviklingen i Snøhvit-prosjektet. Noen av kostnadsøkningene skyldes utsettelse som følge av ESA-saken, og dette har vi jo for så vidt vært klar over en tid. Men det virker dessverre som om operatørselskapet ikke har hatt den nødvendige oversikt fra starten av, spesielt når det gjelder landanlegget. Dette er ikke bra! Vi forutsetter derfor at statsråden holder Stortinget løpende orientert om den videre utviklingen i prosjektet, og jeg forventer at man for ettertiden ikke får slike ubehagelige overraskelser.

Så over til skatt på sokkelen. Flere i oljebransjen, bl.a. konserndirektør Torvund i Norsk Hydro, har gitt uttrykk for at dagens skattesystem motarbeider viktige mål for norsk oljepolitikk. Jeg har også registrert at statsråden har ønsket velkommen en ny debatt om oljeskatten. Statsråden var i likhet med meg til stede på OLFs årskonferanse for noen uker siden, hvor dette var et tema, spesielt når det gjaldt skatteincentiver for nisje- og haleproduksjon.

Hva er det som nå har fått statsråden og regjeringspartiene til å skifte mening? Vårt forslag i finansinnstillingen ble nedstemt, og det ser heller ikke ut for at vi i dag får støtte til å nedsette et utvalg for å gjennomgå skatteregimet på sokkelen. Nå skal det plutselig legges lokk på hele debatten.

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

Statsråd Einar Steensnæs: Når det gjelder Snøhvitprosjektet, kan jeg bekrefte, i tråd med det jeg allerede har gitt uttrykk for, at jeg vil holde meg løpende orientert om kostnadsutviklingen og selvfølgelig da orientere Stortinget så snart det er opplysninger av en slik karakter at dette vil berøre de forutsetninger og de opplysninger Stortinget tidligere har mottatt.

Når det så gjelder skattespørsmålet, må vi innse at etter hvert som deler av norsk sokkel nå blir mer modne, står vi overfor nye, interessante muligheter. Vi har bare tatt opp omkring en fjerdedel av de antatte ressurser på norsk sokkel, men en del av de gjenværende ressursene er slik konstruert både når det gjelder volum og kompleksitet i forhold til geologi, at skal man få lønnsomhet i det, må man kanskje se på rammebetingelsene for å få selskapene interessert. Dette er en uhyre interessant og viktig debatt. Jeg har da gitt uttrykk for, også på det årsmøtet som representanten Vaksdal viste til, at jeg er forberedt på og interessert i å gå inn i en slik debatt med næringen. Jeg har også vist til Topplederforum innenfor Konkraft som et velegnet forum for å drøfte disse spørsmålene.

Selvsagt vil det være slik at det er en viss interesse-motsetning mellom selskapenes ønske om maksimalt utbytte på investert kapital og statens – og mitt, på vegne av fellesskapet – ønske om at fellesskapet skal ha sin del. Der vil det være en viss interessekonflikt.

Det som ligger til grunn for min behandling av skat-tespørsmålet, er at prosjekter som er lønnsomme før skatt, skal også være lønnsomme etter skatt. Men hvis prosjekter er ulønnsomme før skatt, kan vi ikke legge opp til et skatteregime som gjør dem lønnsomme etter skatt. De to basale prinsippene legger jeg til grunn i min samtale med næringen, og med disse forutsetninger imøteser jeg en interessant, åpen diskusjon om rammebetingelser for norsk sokkel. Min målsetting er å holde de internasjonale selskapene interessert i fortsatt nær-vær på norsk sokkel.

Øystein Djupedal (SV): Det var interessant å høre at statsråden sa at prinsippene for skattlegging på sokkelen skal være at det som er lønnsomt før skatt, skal være lønnsomt etter skatt. Det er jeg hjertens enig i. Men det er akkurat dette prinsippet man har fraveket ved utbyggingen på Snøhvit. Der er det en skattesubsidie som gjorde at man i utgangspunktet startet bygging. 2 milliarder kr av samfunnets penger har gått til dette.

Jeg synes også det er nedslående å legge merke til at Regjeringen nå omdefinerer og omtolker sin egen erklæring, nemlig Sem-erklæringen, knyttet til utbygging i Barentshavet. Jeg har vanskelig for å forstå dette på noen annen måte enn at dette er nok et eksempel på at Kristelig Folkeparti ikke har muskler i denne Regjeringen og taper ved alle viktige korsveier, særlig der miljøet er involvert.

Så igjen til Snøhvit. Når Olav Fjeld sier at han ikke ville ha startet dette prosjektet hvis han i dag hadde visst om overskridelsen på 5,8 milliarder kr, sier det litt om hvordan selskapet vurderer dette. Selskapet har fått skattesubsidie for å starte. Nå har vi allerede før prosjektet har kommet ordentlig i gang, en overskridelse på 5,8 milliarder kr. Det er noe statsråden unnlater å si her. Han sier at staten vil få 90 pst. av inntektene. Ja, det er riktig, men her vil det være begrenset inntekter, for 90 pst. av *kostnadene* vil måtte bæres av staten. Det betyr at det er vi her i Stortinget som bærer kostnadene ved overskridelsen. Av disse 5,8 milliarder kr som så langt er overskridelsen, bærer vi over 5 milliarder kr av kostnadene i Stortinget. Bare tenk på hvor mye 5 milliarder kr er knyttet til barnehager, knyttet til skoleutbygging, knyttet til velferdsproduksjon i sin alminnelighet. Det er jo nesten ikke mulig å få på plass en titusenkrone her i huset uten at det kalles for uansvarlig. Det forbauser meg da at statsråden med åpne øyne går inn i dette. For dette er beretningen om et varslet mord – et varslet mord! Dette er en skandale som bare vil øke i omfang. Dette er det mest omstridte utbyggingssprosjektet vi har hatt i norsk oljehistorie. Det er knyttet til både miljø og fiskeri, men nå knyttes det også til økonomi. Mitt spørsmål til statsråden er: Hva skal egentlig til for at han vil gjøre en ny vurdering av dette? Har vi ikke nok opplysninger som skulle tilsi en ny, endret holdning?

Statsråd Einar Steensnæs: Når det gjelder de to første punktene som representanten Djupedal så vidt var innom før han tok for seg Snøhvit, som vel var hovedtemaet i hans replikk, kan jeg ikke gi ham rett på noe punkt. Snøhvit er ikke et eksempel på at lønnsomme prosjekter før skatt ikke blir lønnsomme etter skatt. Det er rett og slett slik at Snøhvit-prosjektet er et lønnsomt prosjekt med det skattesystemet vi har i dag. Jeg vil heller ikke gi ham rett når det gjelder ULB. Det har nå blitt klargjort – og jeg synes for så vidt debatten satte dette på plass på en ryddig måte: Det blir ingen ny aktivitet i områdene fra Lofoten og i Barentshavet før det foreligger en konsekvensutredning. Når den konsekvensutredningen foreligger, har vi et grunnlag for å si hvordan vi skal komme videre. Trenges det ny kunnskap, skal det dekkes nye kunnskapshull, vil det bli gjort. Hvis dette er avklarende fullt ut, har vi en situasjon vi kan håndtere i forhold til videre aktivitet.

Når det så gjelder Snøhvit, brukte Øystein Djupedal ganske kraftige ord for å betegne dette. Det skal jeg ikke kommentere. Men når han sier at jeg går inn i dette med åpne øyne – ja, så gjør jeg det. Det er faktisk viktig å ha åpne øyne og åpne ører og ta imot all den informasjon som operatøren nå gir departementet. Den informasjonen har jeg sagt at jeg vil videregirte til Stortinget. Det er Stortinget som har godkjent prosjektet.

Det er helt riktig som Øystein Djupedal sier, fellesskapet bærer en stor del av kostnadene ved disse overskridelsene. Samtidig må jeg igjen understreke at dette er et lønnsomt prosjekt. Snøhvit-eieren vil betale

73 milliarder kr i skatt, og fremdeles er det slik at det er lønnsomt med en nåverdi på 1,2 milliarder kr.

Inger S. Enger (Sp): Jeg vil takke statsråden for orienteringa.

Alle har vært opptatt av Snøhvit, og av at det er store økonomiske overskridelser. Det er svært ubehagelig. Det er nesten fristende å si at det kunne ha vært svært mye god distriktsutbygging også for 5,6 milliarder kr. Men dette er den økonomiske sida av det. Det burde det egentlig være lettere å forholde seg til og klare å se på forhånd enn f.eks. å vurdere miljømessige og økologiske sammenhenger på forhånd.

Jeg skal sitere litt fra et brev som statsråden skrev til komiteen som svar på noen spørsmål, den 6. desember:

«Slik jeg ser det, er det riktig å avvente slutføringen av ULB før vi konkluderer endelig om hvilke beslutninger vi kan ta på basis av dette dokumentet og hvilke beslutninger som må avvente den helhetlige forvaltningsplanen».

Dette har statsråden gjentatt i dag. Han sa i innlegget sitt for noen få minutter siden at forvaltningsplanen legges fram i 2005. Den sida er grei. Men jeg føler når vi hører debatten her i dag, at det er en del nyanser, for det kan se ut som flertallet i komiteen ønsker å åpne for en helårig petroleumsvirksomhet i Barentshavet før alle resultater foreligger – ja, neste høst er allerede nevnt. Jeg syns det ville være interessant å høre statsrådets synspunkt på dette. Er det en reell uenighet mellom statsråden og komiteeflertallet om hvor fort vi bør gå fram?

Statsråd Einar Steensnæs: Når det gjelder den såkalte ULB, har den vært gjenstand for stor oppmerksomhet, og det har vel også vært ulike forventninger til hva som kommer ut av ULB. Noen har ment at dette er helt unødvendig. Vi har da all den kunnskap vi trenger. Vi trenger ikke gjøre dette på ny og bruke mange penger og mye tid på forhold som allerede er avklart! Dette er ikke Regjeringens syn. Vi ser behovet for å få kartlagt og oppdatert materiale som er viktig for videre aktivitet.

Så har det også vært de som har sagt: Ja, vi må jo gjøre dette, da. Men vi håper at dette kan gjøres så raskt at vi allerede nå vet at vi høsten 2003 kan gå videre.

Så er det noen som sier: Vi vil støtte ULB, men vi har allerede bestemt oss for at noen aktivitet i Barentshavet skal vi ikke ha. SV har jo et slikt synspunkt. Det har de nedfelt i sine egne merknader til oljemeldingen. De støtter konsekvensutredningen, men de har allerede konkludert: ingen aktivitet.

Regjeringens syn er at vi skal ha en grundig gjennomdrøfting av alle sider ved en helårig petroleumsvirksomhet i disse havområdene. Basert på hva vi finner av konsekvenser og virkninger av dette, vil vi så ta stilling til om det er mulig å gå videre med ny aktivitet. Det er dette jeg mener Stortingets flertall har gitt tilslutning til, og det er jeg veldig godt fornøyd med.

Sylvia Brustad (A): Jeg er veldig glad for den enigheten som er mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartie-

ne så å si gjennom hele innstillinga i denne saka. Det gjelder også spørsmål knyttet til Barentshavet. Jeg viser der til innstillinga, som er klar:

«Dette flertallet» – altså Arbeiderpartiet og regjeringspartiene – «legger til grunn at denne konsekvensutredningen blir så grundig og omfattende at den kan være et godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i området.»

Statsråden har jo også i dag bebudet at den kommer høsten 2003. Det betyr at vi legger til grunn at dersom det ikke skulle oppstå noe helt spesielt som vi i dag ikke kjenner til, kan det til høsten fattes beslutninger om hva som skal skje videre i Barentshavet. Jeg forutsetter og regner selvfølgelig med at dette er noe som statsråden følger opp.

Jeg kan også tenke meg å stille spørsmål til statsråden i forhold til om han er bekymret for den lave leteaktiviteten som vi nå har. Er han bekymret for den dalende interessen som vi ser fra en del av de utenlandske selskapene? Er han også bekymret når det gjelder situasjonen som bl.a. deler av verftsindustrien er inne i? Vil statsråden ta et initiativ til å gå gjennom konkurransesituasjonen, ikke minst i forhold til en del av verftene, f.eks. når det gjelder nettopp det som har skjedd ved Aker Kværner i Egersund?

Statsråd Einar Steensnæs: Jeg tror ikke jeg skal kommentere ULB mer nå, men representanten Sylvia Brustad gav uttrykk for en forventning til hva som kommer ut av utredningen. Jeg synes man må kunne tillate seg slike forventninger. Jeg tror jeg vil forholde meg til det jeg har sagt, nemlig den grundighet som jeg ønsker å legge inn i konsekvensutredningen, slik at vi kan forsikre oss om at en eventuell ny aktivitet i disse nordlige havområdene kan skje med forsvarlighet i forhold til både miljø og fiskeri. Jeg er glad for at Arbeiderpartiet har sluttet seg til et slikt synspunkt, for det er vesentlig også å kunne ha en størst mulig konsensus i oljepolitikken.

Så spør representanten Sylvia Brustad meg om jeg ikke er bekymret for den lave leteaktiviteten. Jo, Regjeringens politikk er å ha en mest mulig jevn, forutsigbar aktivitet. Men så er det slik at petroleumsvirksomheten fremdeles er i teknologiens århundre, nær sagt. Det er så avansert at vi kan komme oss ut i verdensrommet og tilbake igjen med den største presisjon. Vi har en mikroelektronisk utvikling som er imponerende, og som gjør at vi kommuniserer med hele verden via små innretninger som vi kan bære på oss. Vi har likevel ikke kommet dit at vi har en seismikk som med største presisjon kan avsløre om det finnes hydrokarboner i et omfang som gjør dette kommersielt. En setter borehullet rett i det en tror er tides store funn, og så blir en skuffet. Det er det som har skjedd i 16. konsesjonsrunde – jeg hadde nær sagt under tidligere statsråd Akselsens ansvar – og så har det ikke vært funnet så mye som en hadde håpet på. Det vi håper på nå, er at nye funn i 17. runde kan gi nye optimisme i norsk petroleumsnæring. Det har vi virkelig behov for.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Øyvind Halleraker (H): Petroleumsnæringen er Norges viktigste næring. Olje- og gassaktivitetene på kontinentalsokkelen står for en stor del av statens inntekter gjennom statens direkte økonomiske engasjement, skatte- og avgiftssystemet og det statlige eierskapet. Næringen står for mer enn 20 pst. av bruttonasjonalproduktet og sysselsetter direkte og indirekte ca. 220 000 personer fordelt over hele landet. Høyre mener derfor det er avgjørende at vi i dag legger til rette for at det norske samfunn kan ha glede av petroleumsvirksomheten i ennå mange tiår fremover.

Samtidig berører petroleumsaktivitetene også andre interesser i de samme havområdene. Regjeringspartiene er derfor svært opptatt av at vi må sikre en sameksistens mellom fiskeri, skipsfart, miljø og petroleumsvirksomhet. Slik sameksistens har fungert godt gjennom 30 år med petroleumsvirksomhet i Nordsjøen, og gjennom noen færre år i Norskehavet. Basert på disse erfaringene skal vi få til slik sameksistens i nordområdene også, dersom det blir tillatt med helårig petroleumsvirksomhet her. Fordi de klimatiske forholdene er enda mer utfordrende, og fordi dette er viktige oppvekstområder for mange fiskeslag, vil det i Barentshavet bli stilt enda strengere miljøkrav til petroleumsvirksomheten enn de vi hittil har hatt lenger sør. Barentshavet er faktisk et av verdens reneste havområder, det må vi ta godt vare på.

Fordi dette er et område hvor petroleumsaktivitet kan kollidere med viktige miljøinteresser, har Regjeringen startet arbeidet med en konsekvensutredning av helårig petroleumsvirksomhet. Regjeringspartiene varslet dette allerede i Sem-erklæringen og legger til grunn at denne konsekvensutredningen blir så grundig og omfattende at den kan være godt grunnlag for behandling av spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i området. Dette er behørig omtalt av flere talere før i dag, og det skulle nå ikke være noen tvil om det. Det vil også være et godt bidrag til forvaltningsplanen for nordområdene, som Regjeringen etter hvert vil legge fram, og som nettopp vil ta hensyn til sameksistens mellom forskjellige interesser.

Når Regjeringen og stortingsflertallet vil legge konsekvensutredningen til grunn for videre beslutninger om aktiviteten i nordområdene, viser dette at vi tar miljøutfordringene her på alvor. Skulle konsekvensutredningen vise at det i enkelte områder vil være alvorlige miljømessige innvendinger mot petroleumsvirksomhet, vil det følgelig ikke bli åpnet for petroleumsvirksomhet i disse områdene før man er sikker på at de påviste miljøutfordringene blir løst på en tilfredsstillende måte.

Barentshavet er et viktig gyteområde for mange fiskeslag. Dette regner jeg med vil bli tillagt stor vekt i konsekvensutredningen. Det har blitt fokusert på at utslipp av alkylfenoler i produsert vann kan redusere fruktbarheten hos torsken – riktignok bare påvist i laboratorieforsøk, men dette vil være alvorlig og tilsier at vi må gå varsomt fram. Stortinget har vedtatt krav om nullutslipp til vann innen 2005. Dette innebærer at det ikke skal slippes ut produsert vann i havet. Regjeringspartiene har i Sem-erklæringen sagt at vi vil sikre at målet om nullutslipp til havs blir realisert.

Vi diskuterer i dag olje- og gassvirksomheten på norsk kontinentalsokkel. Vi må likevel kunne heve blikket litt. Om noen år vil det etter alt å dømme bli omfattende olje- og gassvirksomhet på russisk side i nordområdene, med den utfordring dette vil representere for miljøet. Dette setter den norske miljødebatten i perspektiv. Den norske petroleumsnæringen er underlagt noen av verdens strengeste miljøkrav, og har vist å takle miljøutfordringer på en utmerket måte. Det er mitt håp at vi gjennom den norske petroleumsvirksomheten også kan være med og utvikle en standard for aktiviteten på russisk side av grensen. Derfor kan faktisk et fortsatt høyt aktivitetsnivå i norsk olje- og gassvirksomhet og den teknologi og kompetanse vi gjennom dette opparbeider, vise seg å være i miljøets interesse.

Øyvind Korsberg (FrP): Norsk sokkel opplever sterk global konkurranse. Leteaktiviteten er rekordlav, og aktivitet og letevirksomhet i Barentshavet er fortsatt ikke blitt helårig og kontinuerlig virksomhet etter ca. 25 år i området. Letevirksomheten i denne perioden har vært utsatt for en rekke kortere eller lengre perioder med stans.

Nå foreligger det en alvorlig fare for ytterligere utsettelser og usikkerhet i forbindelse med de pågående konsekvensutredninger og utarbeidelse av en samlet forvaltningsplan. Det virker som om Regjeringen og stortingsflertallet ikke bryr seg om at det hittil er gjennomført 174 forsknings- og utredningsrapporter i nordområdene, for over en halv milliard kr.

Da burde det etter mitt syn være helt unødvendig å få en slik stopp nå. Det er for meg helt ubegripelig at regjeringspartiene med Høyre i spissen ikke kan støtte vårt forslag, som ivaretar konsekvensutredningen og er med på å legge forholdene til rette for aktivitet på allerede tildelte lisenser i løpet av neste år.

Det vil være viktig at en hurtig kommer i gang med ytterligere virksomhet på norsk side av Barentshavet, slik at nordnorsk og norsk næringsliv er best mulig beredt til å kunne delta i tilsvarende virksomhet på russisk side. Norsk teknologi og norske miljøstandarder bør være standard for olje- og gassaktivitet i Barentshavet. Teknologien og miljøstandardene har for øvrig utviklet seg kraftig siden petroleumsaktiviteten startet for over 30 år siden, og er helt i verdenstoppen, noe som er en sikkerhet også for fiskerinæringen. Dette gir et forsterket grunnlag for en forsvarlig petroleumsvirksomhet i Barentshavet – innenfor de miljøstandarder som gjelder.

Det er misforstått miljøarbeid når politikerne nå øker den politiske usikkerheten og skremmer oljeselskapene bort fra Norge. Resultatet er at investeringer i olje- og gassutvinning går til andre deler av verden, hvor miljøkravene er langt lavere.

I forbindelse med havariet av «John R.» utenfor Troms 1. juledag for to år siden ble det avdekket manglende oljevernberedskap og trafikkovervåking langs kysten. Det er bare å konstatere at trafikkovervåkingen er omtrent på samme nivå i dag som for to år siden. Samtidig øker trafikken, ikke minst fra russisk side, med oljetankere langs kysten vår.

Også selve oljevernberedskapen er mangelfull. Gjennom en rekke medieoppslag har det også blitt satt spørsmålsteget ved den norske oljevernberedskapen. En rekke fagpersoner innen oljebransjen, miljøorganisasjoner og andre relaterte instanser har uttalt seg tvilende til om Norge har tilstrekkelig materiell til å forhindre at uhell med en oljetanker medfører store miljøkonsekvenser.

På den bakgrunn har vi bedt Regjeringen gi en rede-
gjørelse til Stortinget om oljevernberedskapen, noe vi har mottatt positive signaler på. Fremskrittspartiet vil legge vekt på trafikk og beredskap når stortingsmeldingen «Rent og rikt hav» blir behandlet, slik at vi kan få gjort noe med disse problemene og få økt sikkerheten og beredskapen langs kysten vår.

Etter å ha lest innstillingen, lest aviser og hørt debatten er jeg blitt mer usikker på hva regjeringspartiene og Arbeiderpartiet har kokt sammen. SV har på sin side tolket det som har kommet fram, som om regjeringspartiene og Arbeiderpartiet åpner Barentshavet. Vi i Fremskrittspartiet har tolket det i andre retningen, nemlig som om man stenger Barentshavet. Når disse to partiene klarer å tolke dette så ulikt som man gjør, er det bekymringsfullt for industrien, som fortsatt må leve med usikre rammevilkår i framtiden. Det bekreftet for så vidt også Onarheim i sitt innlegg.

Jeg synes man skal merke seg det innlegget representanten Synnøve Konglevoll holdt, der hun sa at det er statsråden som skal avklare om det blir videre aktivitet i Barentshavet gjennom konsekvensutredningen. Det er å fraskrive seg ansvar.

Helt til slutt: Synnøve Konglevoll nevnte føre var-prinsippet i sitt innlegg. Alle sammen vet hva føre var-prinsippet betyr i denne salen: Det betyr full stopp.

Ingvild Vaggen Malvik (SV) (ordfører for sak nr. 2): SV har i dag lagt på bordet et forslag om å stoppe den videre utbyggingen av Snøhvit-feltet. Etter å ha hørt debatten her i dag synes det lite sannsynlig at forslaget får flertall, selv om jeg fortsatt krysser fingrene for at fornuften skal seire.

Men går det som jeg frykter, har Stortinget også til behandling nå i dag et forslag fra Senterpartiet om å opprette en sentral for miljøovervåking nær Snøhvit-feltet for å kunne overvåke aktiviteten ved Snøhvit og skipstrafikken i området, sånn at miljø sikkerheten blir bedre. Flertallet i energi- og miljøkomiteen mener at de spørsmålene som reises i forslaget, hører mer naturlig hjemme i behandlingen av den såkalte havmiljømeldingen. Mindretallet, bestående av oss og Senterpartiet, vil stemme for at vi i dag skal ta en beslutning om å opprette en sånn sentral.

Jeg må for øvrig få bemerke at jeg finner det svært underlig at flertallet nå har funnet ut at denne saken mer naturlig hører hjemme i en annen debatt. Jeg må få lov til å minne om at det faktisk var flertallet i komiteen som ønsket at saken skulle behandles nå i forbindelse med olje- og gassmeldingen. For meg lukter regjeringspartiernes manøver litt av unnaluring og forsøk på å slippe å ta stilling til forslaget.

Etter vår oppfatning er det naivt å tro at Snøhvit-utbyggingen ikke innebærer økt risiko for miljøskadelige utslipp til sjøs i Barentshavet. Åpningen av Snøhvit vil innebære økt skipstrafikk. Selv om disse skipene i første omgang ikke skal frakte olje, vil også ulykker med skip som transporterer gass, kunne innebære betydelige miljøkonsekvenser.

Det er mange som har påpekt at Finnmark har altfor dårlig oljevernberedskap, spesielt i lys av den forventede økningen i transporten fra den russiske delen av Barentshavet. Blant annet har fylkesmannen i Finnmark uttalt til Nordlys at oljevernberedskapen i fylket er for dårlig til å kunne forhindre at en ulykke med tankskip utvikler seg til en miljøkatastrofe. Det finnes heller ikke utstyr som kan avgrense en sånn ulykke. Og det mangler en skikkelig plan for hvordan en eventuell oljekatastrofe skal takles utenfor finnmarkskysten, ja midt oppi vårt eget matfat.

Jeg finner det oppsiktsvekkende at flertallet i denne salen ikke synes at det haster med å gjøre noe med denne situasjonen. Det er trist at det bare er vi og Senterpartiet som i dag vil stemme for at Regjeringen skal legge fram en sak om å styrke kyst- og oljevernberedskapen i nord. Ja, det er mer enn trist, det er ren og skjær ansvarsfraskivelse.

Men olje- og gassvirksomheten er ikke bare en trussel mot naturmiljøet i Barentshavet. Ifølge statsråden, eller sjefen for det dårlige været, som vi i SV liker å kalle ham, har utslippene av klimagassen CO₂ fra norsk olje- og gassproduksjon siden 1971 vært på 190 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. I tillegg utgjør de totale utslippene som følger av forbrenning av produkter fra norsk sokkel, til sammen om lag 9 000 mill. tonn CO₂. Menneskeskapte klimaendringer er den mest alvorlige miljøtrussel vi står overfor, og med disse tallene på bordet burde det være tydelig for alle og enhver at det norske bidraget er formidabelt. Dette er en av de viktigste årsakene til at vi i SV ønsker å skru ned på tempoet i olje- og gassvirksomheten. SV vil i motsetning til flertallet også spare noe av våre naturressurser til kommende generasjoner. Vårt alternativ er isteden å satse på utvikling av nye fornybare energikilder, ut fra en visjon om at dette både skal gi ny næringsutvikling for Fastlands-Norge med varige arbeidsplasser og redusere vårt bidrag til drivhuseffekten. Det er i dag bare å konstatere at flertallet tviholder på den fossile tankegangen.

Tore Nordtun (A): Vi behandler i dag innstillingen om olje- og gassvirksomheten. Men la meg komme med noen betraktninger innledningsvis om hele energi- og industripolitikken. Det går på at jeg synes vi nå behandler sakene og meldingene ulikt og til forskjellige tidspunkter. Dermed blir helhetstenkingen og sammenhengen veldig stykkevis og delt, og jeg føler at vi mangler kraft og tyngde i de politiske vedtakene når vi behandler på den måten. Vi får altså i dag ikke en helhetlig tenkning fra Regjeringen innenfor energi- og industripolitikken. Fokus må rettes mot økt verdiskaping og skaping av nye arbeidsplasser i framtidens Norge. Vi ser hvordan CO₂-

frie gasskraftverk er blitt behandlet i budsjettssammenheng, vi ser hvordan vannkraften, jeg holdt på å si ikke blir behandlet i Stortinget i det hele tatt, og vi ser behandlingen av Statnett-systemet og forskjellige deler av landet. Statkraft f.eks. skal være et stort instrument i energipolitikken vår, ja vi har til og med vedtatt i denne forsamlingen at det skal være et ledende europeisk selskap. Så går Regjeringen til verks i sin industripolitikk og i budsjettet og nærmest rober Statkraft – 95 pst. av utbyttet blir tatt. Hva blir det igjen av de store gode instrumentene som vi har tilrettelagt for å bruke i vår energi- og industripolitikk? Helhetstenkning og dynamikk i Regjeringens politikk er totalt borte. Det er der jeg savner en helhetstenkning og en strategi slik at vi som energinasjon kan få tyngde og en offensiv i vår energi- og industripolitiske tenkning.

Gassmeldingen skal vi behandle senere, men jeg savner egentlig også fra Regjeringens side i denne meldingen en målsetting i forhold til bruken av gass. Hvor ligger tyngden i finansieringen, handlingsplaner for bygging også av infrastruktur? Vi snakker her om noen av de viktigste planer for Norge, transportplanene for energien i framtiden. Det er antakelig ingen av energiselskapene som vil være med og legge nye kabler til Danmark, til Tyskland, til England. Dette må vi gå i bresjen for gjennom Statnett, også på den økonomiske siden.

Så over til oljeindustrien: Det er nå stor uro i oljeindustrien. Aktivitetsnivået er meget lavt for tiden. Halve riggflåten ligger i opplag, og det har vært boret mange tørre brønner. Leteaktiviteten er på et lavmål, ja den har ikke vært så liten siden begynnelsen av vår oljealder. En mengde oppsigelser kommer nå. Det er rett og slett for lite arbeid til selskapene. Vi må nå i denne situasjonen stille oss, jeg holdt på å si, til rådighet. Vi må ha en offensiv linje her, og vi må få inn en optimisme i denne sektoren. Det blir snakket altfor mye om en industri i solnedgangen. Vi må få inn optimisme. At nye folk vil satse i denne industrien, og kan ta vare på arbeidsplassene, det trenger vi i framtiden. Da må vi også se på rammevilkårene for denne industrien, og jeg er særdeles glad for at komiteen her kommer med sterke innspill til Regjeringen om at den må ta fatt på nye rammevilkår for de små feltene og haleproduksjon, også for at nye selskaper skal komme inn på denne produksjonen. Det er samfunnsøkonomisk strategisk viktig nå å få gjort det og få satt det på plass.

Jeg må også si at når det gjelder tildeling av blokker, må det kunne ses på hvor lenge selskaper skal sitte på sine lisenser. Det er viktig å vurdere om selskapene skal sitte på disse lisensene en langt kortere periode, slik at de ikke låser området og andre ikke kan komme inn. Her må Regjeringen ta initiativ, den må være offensiv, den må få inn dynamikk på sokkelen, slik at vi kan få operatørene på plass og få arbeidsplassene og verdiskapingen i havn. Jeg synes vi nå låser oss alt for mye til runder, om ett og to år osv. En helt annen dynamikk må legges inn, slik at aktiviteten, fagfolkene og verdiskapingen er på plass i disse perspektivene.

Helt til slutt: Jeg sa innledningsvis at jeg savnet en helhetstenkning. Jeg savner også en helhetstenkning når det gjelder hvilken strategi den sittende regjeringen har for å utøve sitt eierskap i de ulike statlige selskapene, slik at vi ikke får kollaps etter kollaps her. Det gjelder lisenser, tildelingsrunder, men også en strategi for en offensiv energipolitikk i forhold til Europa.

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

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A): Olje- og gassvirksomheten har vært, er og kan fortsatt være et avgjørende bidrag til den verdiskaping som gjør det mulig å bygge det norske velferdssamfunnet videre ut. Men da står vi samtidig overfor flere viktige valg, for det første hvordan vi kan legge til rette en virksomhet som gir oss en høyest mulig verdiskaping, hensyn tatt til de miljø- og sikkerhetskrav som vi har og fortsatt må legge til grunn.

Regjeringen har i meldingen gjort det klart at det er et stort spenn mellom det å se oss tilbake og legge til grunn det som er oppnådd, og alternativet, med en aktiv satsing på å utvikle petroleumsressursene på en kostnadseffektiv måte.

Jeg er glad for at det er bred enighet i komiteen og i Stortinget om en offensiv petroleumpolitikk. Det er avgjørende viktig for verdiskapingen, det er avgjørende viktig for å sikre finansieringen av velferdssamfunnet, og det er avgjørende viktig for den industrielle utviklingen. Men da må selvfølgelig også visse forutsetninger legges til grunn, slik også flertallet har pekt på, med en aktiv teknologiutvikling, satsing på forskning og utvikling, en aktiv konsesjonspolitikk og en aktiv letevirksomhet.

Det andre sentrale spørsmålet knytter seg til hvordan vi skal utnytte petroleumsressursene på en slik måte at de gir økt verdiskaping og flere arbeidsplasser også på land. Særlig reises det her spørsmål om en økt industriell utnyttelse av gass, noe vi også kommer tilbake til i andre sammenhenger.

Vi har grunn til å tro at det finnes betydelige olje- og gassressurser i Barentshavet som kan gi grunnlag for verdiskaping og ny næringsvirksomhet i den nordlige landsdelen. Det er derfor viktig at vi får en rask avklaring med sikte på utvikling av petroleumsvirksomheten i nord. Jeg ser det derfor som positivt at Arbeiderpartiet i innstillingen har fått tilslutning til at spørsmålet om ytterligere petroleumsvirksomhet i nord skal avgjøres på grunnlag av den konsekvensutredning som slutføres neste år. Det betyr at en ikke skal utsette denne behandlingen helt til en helhetlig forvaltningsplan foreligger, flere år fram i tid. Det at det skjer en rask avklaring, er viktig for at oljeindustrien skal ha grunnlag for de beslutninger som må treffes om videre aktivitet, og ikke minst er det viktig for befolkning og næringsliv i Nord-Norge at man får en avgjørelse raskest mulig om grunnlaget for den videre utviklingen.

Jeg har merket meg at representanter bl.a. fra SV etterlyser spørsmålet om miljøovervåking og retter kritikk mot flertallets behandling av det forslag som foreligger i

dag. Dette er spørsmål som jeg antar komiteen vil komme tilbake til i forbindelse med stortingsmeldingen om havmiljø. Men det er også slik at et samstemmig storting har rettet sterk oppmerksomhet mot disse spørsmålene, sågar i en felles innstilling fra justis- og forsvarskomiteen i forbindelse med sårbarhetsmeldingen. Der viser man nettopp til det forhold som flere av talerne har vært inne på, at utfordringen her ikke ligger i forhold til den transportaktivitet som knytter seg til utviklingen av Snøhvit, men først og fremst i retning av at det nå skjer en betydelig transport av olje fra Russland og en betydelig transport av atomavfall til Russland. For å møte denne situasjonen er det behov for å styrke sjøovervåkingen. Derfor sa forsvarskomiteen og justiskomiteen samlet at det bl.a. på bakgrunn av økt transport av olje fra Russland er nødvendig å styrke overvåkingen av den norske kystlinjen og å styrke beredskapen mot større ulykker og uhell, og man bad Regjeringen om å utrede opprettelsen av en miljøovervåkingsenhet for nordområdene. Det forutsetter jeg at Regjeringen vil gjøre.

Jeg vil også påpeke at disse komiteene samstemmig viser til at det var miljømessig viktig å sikre en god overvåking av sjøtrafikken i nordområdene, og at man mener Regjeringen må fremme forslag om organisering av det, eventuelt i tilknytning til kystradiostasjonen i Vardø. Jeg har håp om at fiskeriministeren, som ansvarlig for denne beredskapen, vil følge opp denne merknaden fra en samstemmig forsvarskomite og justiskomite så raskt som mulig, slik at man kan etablere en slik sentral i Vardø, som er helt avgjørende for å sikre beredskapen.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en talletid på inntil 3 minutter.

Eva M. Nielsen (A): Dagens debatt har enkelt sagt hatt fokus på bl.a. følgende tre områder: lønnsomhet, sikkerhet og miljøperspektivet. Det er bra. Norsk olje- og gassvirksomhet har en lang tradisjon og god erfaring i å ha fokus på akkurat dette.

For oss som har tro på og tillit til at oljeselskapene også i framtida skal være seriøse naturforvaltere og aktive industribyggere, er det overordnet at Stortinget legger klare føringer på denne virksomheten. Vi ønsker at norsk olje- og petroleumsindustri skal være verdensmestere i lønnsomhet, i sikkerhet og i miljøtenking.

La oss så kaste blikket mot øst og stille følgende spørsmål: Hvilken aktiv dialog har norske myndigheter med russerne, som nå er på full fart inn i oljealderen i Barentshavet? Hvilken aktiv dialog har vi? Vi har i dag hørt at det for norsk del i Barentshavet lages konsekvensanalyser, og det skal lages forvaltningsplaner. Og det er bra – det er kjempebra. Men vet vi nok om hva naboen gjør på den andre siden av gråsonen? Det må være riktig å utfordre Regjeringa på disse spørsmålene, og det må være viktig at Stortinget blir løpende orientert om hva som skjer på russisk side når det gjelder olje- og gassvirksomhet.

Allerede nå er det slått fast at en fjerdedel av de forventede norske ressursene ligger i Barentshavet. Ny tek-

nologi vil i framtida tilrettelegge for både sikrere og mer effektiv utnyttelse av feltene. Hvordan kan Norge være med på å bidra til at ny kunnskap om miljø, sikkerhet og effektivitet også kan tas i bruk på russisk side?

Mitt anliggende er følgende: For det første må norsk olje- og gassindustri følges opp, slik at de operatørene som virker i nordområdene, har respekt for ressursgrunnlaget og for de andre næringene som bruker området, har respekt for miljøet generelt, samtidig som man fokuserer på lønnsomhet og verdiskaping. For det andre må dialogen med russiske myndigheter være tett og konstruktiv.

I fiskerifylket Finnmark er det store forventninger til framtidig olje- og gassvirksomhet i nord, da i tillit til at dette lar seg gjøre samtidig som man tar hensyn til fiskerinnæringens behov, nemlig at oljevernberedskapen i nord må bli god, dvs. mye, mye bedre enn i dag. Dette må vi ta på alvor, og jeg forventer at når Stortinget skal behandle meldinga om havmiljø, vil Stortinget også sikre oljevernberedskapen i framtida i nord.

Bror Yngve Rahm (KrF): Olje- og gassvirksomheten på norsk sokkel har i mange år vært en viktig næring for Norge. Den har gjennom enorme inntekter som er tilført statskassen, bidratt mer enn kanskje noen annen enkeltsektor til utvikling av velferdssamfunnet slik som vi kjenner det i dag. Også i mange år framover vil denne sektorens betydning for landet være stor.

Det snakkes i dag mye om oljevirkosomheten som en solnedgangsvirkosomhet, og det er kanskje riktig, i den forstand at de største oljeforekomstene sannsynligvis er funnet, og at produksjonsnivået har nådd toppen og gradvis vil flate ut og reduseres. Men likevel er det grunn til å anta at vi i alle fall i et 50-årsperspektiv vil være en betydelig oljenasjon parallelt med de perspektiver vi har for gassproduksjon. Det er svært få land i verden som er så privilegerte som det vi er, ut fra det at vi kan planlegge forvaltningen av våre naturressurser i et så langt tidsperspektiv.

Petroleumsindustrien stilles i dag overfor nye krav og utfordringer ikke minst i forhold til miljøet. Selv om norsk sokkel har kommet langt i miljømessig produksjon sett i internasjonal sammenheng, har vi betydelige utfordringer knyttet til utslipp både til vann og luft. Det er skapt usikkerhet om virkningene for fisken på sokkelen samtidig som klimagassutslippene er betydelige, ja faktisk den viktigste bidragsyter til våre samlede utslipp av CO₂. I forhold til våre Kyoto-forpliktelsener er dette en svært krevende utfordring, og jeg er derfor glad for de initiativ som Regjeringen har tatt i forhold til eventuell elektrifisering av hele eller deler av norsk sokkel.

Samtidig har meldingen fokusert sterkt på de utfordringer som er knyttet til eksisterende oljefelt og mulighetene for å hente ut mer av disse. Jeg tror dette er veldig viktig for å kunne opprettholde nivået i en tid da leteaktiviteten og også funnfrekvensen har gått betydelig ned.

Jeg tror også det er veldig viktig å poengtere at det legges til rette for at også de små aktørene i bransjen får muligheten til fortsatt å få innpass på sokkelen, særlig i

forhold til å spesialisere sin virksomhet mot områder hvor de store selskapene trekker seg ut.

Jeg vil gjerne få lov avslutningsvis til å kommentere det som representanten Vaggen Malvik har gitt uttrykk for når det gjelder Snøhvit, og tilbakevise at det som ligger i innstillingen, er en form for unnfallenhet fra flertallets side. Det er det altså definitivt ikke. Det er rett og slett et uttrykk for at flertallet ønsker å jobbe ryddig i forhold til saksgang og plassere sakene i de sammenhenger hvor de faktisk hører hjemme. Jeg registrerer jo at SV har vært veldig sterkt fokusert i løpet av debatten på å gjøre alle andre uansvarlige. Vi er uansvarlige når det gjelder overskridelsene, fordi vi ikke har samme klare standpunkt allerede til hva som skal skje der oppe, men vi er også uansvarlige, sier Vaggen Malvik, i forhold til det som eventuelt skulle skje rundt Snøhvit og sikkerheten der. Jeg vil avslutningsvis bare takke for debatten, men advare mot å gjøre den så tabloid som det SV i løpet av denne dagen har gjort den.

Søren Fredrik Voie (H): Saksordføreren drog innledningsvis opp de perspektiver som olje- og gassutvinningen har i nordområdene, og de mulighetene som nye funn gir for Norge og Nord-Norge spesielt.

I tillegg er det enkelte oljeselskaper som påstår at de geologiske indikasjonene i tilknytning til Lofoten og vest av Lofoten gir like store muligheter for funn som i hele Nordsjøen til sammen. Det synes jeg setter mulighetsområdet i perspektiv og i relieff med hensyn til hvilke store inntektsmuligheter og sysselsettingsmuligheter vi har foran oss på den norske – og nordnorske – kontinental-sokkelen.

Men uavhengig av når denne virksomheten og produksjonen kommer i gang, trenger vi hele tiden å utvikle ny kunnskap. I meldingen sier Regjeringen at man vil satse på utvikling av ny teknologi og ny kompetanse. Går vi 30 år tilbake, var Norge et u-land på dette området. Vi kunne omtrent ingenting når det gjelder olje- og gasssteknologi og olje- og gassutvinning. I løpet av denne perioden har det vært satset enormt og målrettet på overføring av teknologi til Norge og utvikling av teknologi og kompetanse i vår nasjon som gjør at vi på enkelte områder i dag er verdensledende.

På samme måte håper jeg at både statsråden og komiteen, i særdeleshet i samarbeid med selskapene, vil legge til rette for at vi får kompetanseoverføring til nordnorske kompetansmiljøer og nordnorsk næringsliv, slik at de kan kvalifisere seg til å ta del i oljeutvinningen, oljeaktiviteten og ikke minst skape aktivitet på land.

Miljø, kaldt klima, transport, logistikk i arktiske farvann, ny teknologi og engineeringkompetanse og industriell næringsutvikling basert på petroleumsressursene er eksempler på områder hvor vi må og kan utvikle både kompetansmiljøer og teknologimiljøer i norsk, og nordnorsk, sammenheng.

Jeg synes det er særdeles viktig at det fra nasjonalt nivå nå legges til rette for at man ikke bare tar i bruk ressursene som finnes utenfor den nordnorske kyst og i Barentshavet, men at man også legger til rette for å få en

positiv utvikling på landområdene i den samme landsdelen.

Til slutt må jeg få lov å si etter å ha hørt på debatten at SV lever i den villfarelse at man ikke driver olje- og gassutvikling i Barentshavet. Det er allerede betydelig aktivitet på gang, og vi må bidra til at vi også kan delta i denne utviklingen og ikke minst legge forholdene til rette slik at vi kan levere kompetanse til denne delen av verden.

Heidi Sørensen (SV): På slutten av debatten vil jeg starte med å gi litt ros til Regjeringen. Regjeringen la i vinter fram havmiljømeldingen. Så la de i sommer fram denne meldingen om olje- og gassvirksomheten. Det synes jeg var en naturlig rekkefølge, at man først diskuterte havmiljøet – hvilke muligheter, hvilke begrensninger – og så eventuelt det som har med olje- og gassvirksomhet å gjøre. Samtidig må jeg komme med litt ris til komiteen for å ha snudd på den positive rekkefølgen som Regjeringen hadde lagt opp til, og behandler oljemeldingen før vi har behandlet meldingen om havmiljøet.

Når man hører debatten i dag, skulle man ikke tro at det er slik at vi aldri noensinne har utvunnet mer olje enn det vi gjør nå. Det debatten har dreid seg om, er hvordan vi skal klare å ta opp det vi har igjen, raskest mulig. Gamle debatter om oljeutvinningstempo og tempoutvalg er som blåst for vinden, likeså gamle hedersmenn som Hermod Skånlands og ikke minst Kåre Willochs kloke ord om at det var ingenting som het oljeproduksjon, oljeutvinning var å tære på kapital. Det er slik at vi har fått disse ikke fornybare ressursene tildelt, og det er opp til oss å forvalte dem på en slik måte at flest mulig generasjoner får nytte av dem.

Jeg har hørt mange bekymrede innlegg om at vi ikke tar opp disse ressursene fort nok i dag. Jeg har lyst til å avslutte med et bekymret innlegg på vegne av dem som ikke får del i de ikke fornybare ressursene fordi vårt hovedanliggende ser ut til å være å få dem opp raskest mulig.

Til slutt vil jeg nevne noe som kanskje for noen er en kuriositet, men som for meg er et alvorlig tankekors. I vår, utenfor Røst, oppdaget Havforskningsinstituttet et dypvannskorallrev. Korallrev er et av de fineste og mest spennende økosystem vi har på jorden. Dette korallrevet var på 100 km². Vi ante ikke før i vår at det fantes. Det er et alvorlig tankekors at vi kan oppdage en så fantastisk ting, som er så stor, så sent, og det sier ganske mye om hvor lite kunnskap vi har om de miljøressursene og den økologien som finnes i det havområdet denne debatten stort sett har dreid seg om.

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

(Votering, se sidene 1404 og 1405)

S a k n r . 3

Redegjørelse av olje- og energiministeren om den aktuelle situasjonen i det nordiske kraftmarkedet

Statsråd Einar Steensnæs: Elektrisiteten er svært viktig i Norge. Gjennom sterk satsing på vannkraft og utbygging av et landsomfattende overføringsnett har elektrisiteten lenge vært bærebjelken i den norske energiforsyningen. Elektrisiteten har lagt grunnlaget for en stor kraftkrevende industri. Tidligere tiders rike tilgang til vannkraft har også gjort at den i dag brukes til oppvarming i stor skala.

Forrige gang en energiminister stod på denne talerstolen og redegjorde for en bekymringsfull kraftsituasjon, var i tørråret 1996. I år har vi igjen opplevd en sterk prisoppgang på elektrisitet som følge av en svært tørr høst og tidlig vinter. Dagens situasjon er til dels mer anstrengt enn i 1996 og viser også hvor sårbare vi er blitt overfor svikt i vannkraftproduksjonen.

Jeg har stor forståelse for at mange reagerer sterkt på de økte strømprisene, og det er nok ikke til å komme fra at det vil bli høye strømgninger for mange en tid framover. For enkelte vil strømgningen bli en særlig tyngende utgiftsbyrde. Noen av disse har også små muligheter for å redusere forbruket av strøm for på den måten å redusere utgiftene. For å kompensere for økte strømpriser for grupper med liten betalingsevne har Regjeringen derfor besluttet å øke støtten til lys og varme for alders-, uføre- og etterlattepensjonister som mottar bostøtte. Ordningen vil omfatte om lag 75 000 husstander. Jeg viser her til den informasjon som Kommunal- og regionaldepartementet sendte ut i forrige uke.

Jeg synes det er positivt at bl.a. energiselskapene og forbrukermyndighetene tar initiativ i forhold til kunder som kan få betalingsproblemer med strømgningene neste år. Imidlertid er det grunn til å advare mot ordninger som innebærer urimelig høy rente på betalingsutsettelser. Det gjør bare en vanskelig situasjon enda verre. Jeg har for øvrig tatt initiativ til et møte med kraftbransjen for å drøfte hva som kan gjøres for å lette betalingsproblemer som kan oppstå for forbrukere med liten betalingsevne. Mange kraftselskap har allerede vurdert slike tiltak, og noen samarbeider også med sosialkontoret om målrettede ordninger. Regjeringen vil følge nøye situasjonen for strømkundene framover på grunn av høye strømpriser og vurdere ytterligere tiltak som kan avhjelpe situasjonen for kunder med lav betalingsevne. For øvrig vil jeg fortsette samarbeidet med kraftselskapene for å finne fleksible og målrettede løsninger.

En elektrisitetsproduksjon som i all hovedsak er basert på vannkraft, gir Norge en klar miljømessig fordel. Men en elektrisitetsforsyning som er sterkt avhengig av nedbøren, gjør oss også svært utsatt for variasjoner i været. Produksjonen i det norske vannkraftsystemet i et normalår er anslått til om lag 118 TWh, mens produksjonen er beregnet å kunne variere så mye som fra 90 TWh til 150 TWh pr. år. Spennvidden i årsproduksjonen er altså så stor som halvparten av årsproduksjonen i et normalår. Dette representerer en betydelig usikkerhet i elektrisitetsforsyningen.

Usikkerheten om hva vannkraften kan produsere det enkelte år, er et grunnleggende forhold ved dagens energiforsyning, som krever særlig oppmerksomhet. Det and-

re grunnleggende forholdet er at det gjennom mange år har vært en svak vekst i produksjons- og overføringskapasiteten i forhold til veksten i forbruket. Veksten har i tillegg vært avtakende. For eksempel økte samlet produksjonskapasitet med bare om lag 4 TWh fra 1990 til 2001. Samtidig har veksten i bruken av elektrisitet vært betydelig. Forbruket av elektrisitet økte med om lag 19 TWh fra 1990 til 2001.

Den lave økningen i produksjonskapasiteten i forhold til forbruket av elektrisitet har ført til at Norge har et klart større kraftforbruk enn hva vi selv kan produsere i år med normal nedbør. Utviklingen gjennom de senere årene har derfor gjort at energiforsyningen er blitt mer og mer sårbar for tørrår.

Vi er avhengige av at kraftutvekslingen i og utenfor Norden fungerer godt. Det felles nordiske kraftmarkedet er viktig for forsyningssikkerheten i Norge. Men også i Norden som helhet er vannkraftens andel av produksjonen så stor at variasjoner i tilsig fra år til år kan skape betydelige problemer i forhold til en sikker energiforsyning. Det som har skjedd de siste månedene, illustrerer dette.

Utover i første halvår av 2002 var magasinutfyllingen i de nordiske kraftmagasinene gjennomgående i overkant av normalnivå. Magasinutfyllingen økte gjennom sommeren fram til begynnelsen av august.

Som regel ligger magasinutfyllingen om lag uendret fra månedsskiftet juli/august fram til midten av oktober til tross for at kraftforbruket øker betydelig i denne perioden. En viktig årsak til dette er at tilsiget til vannmagasinene i denne perioden normalt er høyt. I år falt imidlertid magasinutfyllingen både i Norge og Sverige sterkt i denne perioden. På grunn av tidlig vinter og lite nedbør siden sommeren har det sterke fallet i magasinutfyllingen fortsatt fra midten av oktober og fram til nå. Utviklingen har ført til at magasinutfyllingen både i Norge og Sverige har kommet under minimumsnivåene for tilsvarende uker de siste ti årene.

Fra august til og med november var tilsiget til kraftmagasinene det klart laveste som er registrert i de siste 70 årene. Svikten i tilsiget er beregnet til over 15 TWh. I tillegg har den nordiske vannkraftproduksjonen vært noe høyere enn normalt. Dette må bl.a. ses i sammenheng med at produksjons- og overføringskapasitet i andre deler av det nordiske kraftmarkedet i høst ikke har vært utnyttet som en kunne forvente.

I Norge var den gjennomsnittlige magasinutfyllingen ved inngangen til uke 50 drøyt 57 pst. Dette er over 20 prosentpoeng lavere enn på samme tidspunkt i fjor. Det er store variasjoner i magasinutfyllingen i ulike deler av Norge. Situasjonen vurderes å være spesielt bekymringsfull i området mellom Sauda i Rogaland og Orkdal i Sør-Trøndelag.

I tørråret 1996 hadde Norge nesten like lav magasinutfylling på tilsvarende tidspunkt. Dagens situasjon er imidlertid klart vanskeligere. Dette er bl.a. knyttet til at forbruket av kraft nå er høyere enn i 1996, samtidig som produksjonskapasiteten er om lag den samme. Videre har høsten i Sør-Norge vært ekstremt tørr, og vinteren har

kommet tidlig. Dette betyr at bidrag fra elvekraftverk er på et lavt nivå, og at grunnvannstanden er lav, noe som vil gi et lavt tilsig til alle magasiner gjennom vinteren. Siste del av høsten 1996 var relativt mild og nedbørrik. Dette gjorde at situasjonen bedret seg utover høsten 1996.

Videre må vi konstatere at utviklingen når det gjelder forbruk og tilsig i de andre nordiske landene, har vært som i Norge. Dette innebærer at kraftbalansen også i Sverige nå er strammere enn tidligere. Dagens situasjon i kraftmarkedet gir derfor grunn til bekymring.

Det har vært hevdet at problemene i kraftmarkedet nå skyldes at produsentene har holdt høy produksjon for å utnytte eksportmulighetene. Nå er det selvsagt slik at kraftselskapene ønsker å utnytte ressursene i vannmagasinene best mulig og få høyest mulig inntekt fra kraftproduksjonen. Men når produsentene tar sine produksjonsbeslutninger, vil det alltid være stor usikkerhet om framtidig tilsig og framtidige priser.

I etterkant vil det alltid være lett å kritisere forløpet til produksjonen. Men jeg vil også minne om at det bare er to år siden det var betydelig kritikk, og det ble også stilt spørsmål i Stortinget om hvorvidt enkelte produsenter hadde produsert for lite på høsten, og dermed bidro til overløp og økt flomfare. Det er grunn til å understreke behovet for at alle aktører i kraftforsyningen tar sitt ansvar i denne spesielle situasjonen, slik at all tilgjengelig produksjons- og overføringskapasitet kan utnyttes i størst mulig utstrekning. Dette er også understreket i møter i departementet med NVE og Statnett.

Det er likevel ikke slik at kraftprodusentene velger hvor kraften skal flyte. Kraftprodusentene får heller ikke en særskilt pris for kraft som går ut av landet. Alle kraftselgere i Norden omsetter sin kraft til en pris på den nordiske kraftbørsen. Hvordan kraften faktisk flyter, avhenger av forholdet mellom forbruk og produksjon i ulike deler av Norden og kapasiteten i overføringssystemet.

Utviklingen i kraftmarkedet har ført til at prisene på elektrisitet omsatt på kortsiktige kontrakter over børs i løpet av de siste ukene har steget meget sterkt. Denne utviklingen er felles for alle de nordiske landene, altså ikke bare Norge. Den sterke prisøkningen er nå også i ferd med å slå igjennom i prisene til næringsliv og husholdninger.

Det er ikke mer enn drøyt halvannet år siden Stortinget drøftet viktige sider ved kraftmarkedet, der det også ble gitt klare signaler om hvilke situasjoner som kunne oppstå. Jeg vil i denne forbindelse sitere fra stortingsmeldingen «Om vasskrafta og kraftbalansen» som var til behandling, lagt fram av daværende olje- og energiminister Akselsen. I denne meldingen heter det:

«Med eit alvorleg tørrår i dei naraste åra må ein rekna med ein kraftig prisauke på elektrisitet både i Noreg og i dei andre nordiske landa.»

Og vidare:

«Prisauken i eit tørrår kan komma brått. Ein må vidare rekna med at marknadstilhøva kan vera ustabile og at det kan verta sterke svingingar i prisane.»

Det er en slik situasjon vi er i nå.

Hvor anstrengt situasjonen blir i vinter, er svært avhengig av hvordan temperaturene blir i de store forbruksområdene for elektrisitet i Norden. Blir det en mild vinter, er det en god mulighet for en relativt rask tilbakevending til mer normale markedsforhold. Om det på den annen side blir en streng og lang vinter, vil situasjonen kunne bli alvorlig. Hvor alvorlig situasjonen i tilfelle vil kunne bli, vil bl.a. være avhengig av hvor raskt forbruk og produksjon reagerer på høye priser.

Det er derfor viktig at prismekanismen får lov til å virke, selv om det kan innebære at en i perioder må akseptere høye priser. Høyere priser mobiliserer alle typer ressurser som på kort sikt motvirker svikten i vannkraftproduksjonen. Det gjelder andre typer elproduksjon i våre naboland og andre energibærere som olje og ved. Høyere strømpriser stimulerer også til fornuftig energisparing hos næringsliv og husholdninger. Jeg vil også si at dette kan stimulere en fornuftig installasjon av nye fornybare energikilder som etter hvert vil bli introdusert mer og mer i den norske energiforsyningen.

Varmekraftproduksjonen har økt i både Sverige, Danmark og Finland. Anlegg som tidligere har vært lagt i møllpose, dvs. tatt ut av produksjon av markedsmessige forhold, er nå startet opp igjen. De høye prisene har også gitt økt import fra land utenfor Norden.

Når det gjelder tiltak for forbrukere med liten betalingsevne, viser jeg til det jeg sa i begynnelsen av min redegjørelse.

Jeg ser det som viktig at det i denne situasjonen også legges vekt på å gjennomføre de energiomleggings- og energisparingstiltak som er fornuftige i et langsiktig perspektiv. Slike tiltak vil kunne bidra til at vi får en mer fornuftig energibruk også på sikt.

Men det vil også være viktig og nødvendig med forbruksreducerende tiltak av mer kortsiktig karakter. Reduksjonen hos store forbrukere, særlig i kraftintensiv industri, gir et betydelig bidrag til å stabilisere situasjonen. Kraftintensiv industri har mulighet til å selge kraft i markedet hvis de reduserer virksomheten i vinter, og jeg går ut fra at ved fortsatt høye priser vil flere bedrifter vurdere sitt kraftforbruk i vinter. Slike endringer i produksjonsmønsteret kan imidlertid være problematiske i forhold til sysselsettingen, og jeg vil understreke at det er den enkelte bedrift som ut fra en helhetsvurdering tar beslutningen om salg av kraft.

Teknologiske løsninger som toveiskommunikasjon legger til rette for mer fleksibilitet i forbruket. Dette er imidlertid først og fremst et virkemiddel for å avhjelpe effektknapphet, og ikke energiknapphet som vi i dag har på grunn av lav magasinifylling. Timesmåling, kombinert med en kraftkontrakt som følger markedsprisen, vil likevel kunne motivere kundene til å redusere forbruket i perioder med høy pris sammenliknet med en sluttbruker uten timesmåling. Timesmåling kan derfor gi økt bevissthet rundt forbruket, men dette vil altså i større grad være tidsforskyvning av forbruk enn reduksjon av forbruk. Myndighetene har en aktiv prosess i gang for å vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av å innføre toveiskommunikasjon. NVE er for tiden engasjert i omfat-

tende prosjekter, hvorav ett er i samarbeid med bransjen, bl.a. har to nettselskaper fått tilsagn om økt inntektsramme for å dekke installasjon av toveiskommunikasjon for til sammen 10 000 sluttbrukere innen oktober 2003.

Det er usikkert hvor raskt og i hvilket omfang det vil skje noe med forbruket som følge av høyere priser. Det har vært en klar avdemping av strømbruken i de siste ukene til tross for at temperaturene har vært lave for årstiden. Særlig gjelder dette forbruket i kraftintensiv industri og i elektrokjeler. Men det er for tidlig å si sikkert om dette er varige endringer i forbruksutviklingen.

Med den anstrengte situasjonen er det viktig med det nære samarbeidet mellom sentralnettselskapene og tilsynsmyndighetene i Norden. De nordiske systemansvarlige nettselskaper arbeider for å utnytte det samlede system på en best mulig måte, og de bidrar til den mobiliseringen av ledig produksjonskapasitet og overføringsforbindelser til Norden som skjer nå.

Den nordiske elbørsen Nord Pool spiller en viktig rolle i det nordiske markedet og for en effektiv utnyttelse av systemet. I den nåværende situasjonen er det helt avgjørende å ha en effektiv kraftbørs som har tillit i markedet.

Det er også lagt opp til nær kontakt med myndighetene i andre nordiske land. Jeg vil i den forbindelse vise til det møtet jeg hadde i forrige uke med Sveriges næringsminister, hvor vi drøftet situasjonen. Vi var enige om at all tilgjengelig produksjons- og overføringskapasitet må utnyttes i størst mulig utstrekning. Bedrifter, offentlig forvaltning og husholdninger må utnytte de muligheter de har til en fornuftig energisparing.

Fagdirektoratet NVE og nett- og systemforetaket Statnett følger utviklingen nøye og vurderer hvilke tiltak som er hensiktsmessige.

Siden magasinbeholdningen er ekstra lav i enkelte områder, har Statnett med virkning fra i går, 16. desember 2002, delt Norge inn i fire elspotområder. Vanligvis er Norge delt inn i to elspotområder, med skille ved Dovre. De to nye elspotområdene går fra Sauda i Rogaland til Fardal i Sogn og Fjordane, og fra Fardal til Orkdal i Sør-Trøndelag.

Bakgrunnen for denne delingen er at Statnett har vurdert situasjonen i disse områdene slik at dersom dagens kjøremønster beholdes, kan enkelte kraftverk kjøre tom utpå ettervinteren. De nye elspotområdene betyr høyere spotpriser i disse områdene dersom ønsket transport av kraft til områdene er høyere enn kapasitetsgrensen i nettet, dvs. priser som er tilpasset markedssituasjonen i områdene. Dette vil bidra til at magasiner og overføringsnett utnyttes best mulig, samtidig som høyere priser stimulerer til redusert forbruk i disse områdene.

Jeg vil understreke at etablering av lokale prisområder verken er spesielt dramatisk eller noe nytt virkemiddel, men et markedsmessig virkemiddel Statnett som systemansvarlig i henhold til NVEs forskrifter kan benytte i slike situasjoner som det vi nå står overfor. Eksempelvis var Nord-Vestlandet et eget prisområde sist vinter.

Jeg ser det videre som viktig at forbrukerne får god informasjon om hvilke tiltak som kan være hensiktsmessig å gjennomføre. Det er åpenbart betydelig usikkerhet

blant publikum om situasjonen i kraftmarkedet, og presseopplagene har vel noe forskjellig innhold og kvalitet i så måte. Regjeringen setter nå inn ekstraordinære tiltak for å nå fram med god informasjon til publikum. Det settes av 20 mill. kr til dette formålet. NVE vil utpå nyåret gå ut med et bredt anlagt informasjonstiltak rettet mot ulike typer forbrukere. Kampanjen skal være praktisk, informativ og målrettet i forhold til situasjonen i kraftmarkedet utover vinteren og våren. Denne kampanjen kommer i tillegg til den bredt anlagte informasjonsvirksomheten som Enova driver som en del av den miljøvennlige energiomleggingen.

Kraftutvekslingen i det nordiske kraftmarkedet er viktig for en effektiv bruk av våre samlede ressurser. Et varig samarbeid om kraftmarkedet gir oss en sikrere kraftforsyning enn vi ellers ville hatt. Norge er i dag avhengig av import fra våre naboland i år med normale tilsigsforhold.

I lys av at kraftutvekslingen er av stor betydning for oss, er det viktig at det i Norge ikke gjennomføres tiltak som kunne sette det nordiske kraftmarkedet i fare. Departementet vil i denne forbindelse vise til at Bondevik I-regjeringen i energimeldingen trakk opp en strategi som baserte seg på at det er et kraftmarked og en krafthandel mellom landene. Dette er også befestet gjennom nordiske samarbeidserklæringer. Et viktig mål er derfor å jobbe for et mer effektivt og sikkert nordisk kraftmarked. Det vil også tjene den norske forsyningssikkerheten.

Jeg vil understreke at når vi etter hvert vil få en bedre balanse i kraftmarkedet med mer normale priser, betyr ikke det at faren for alvorlige tørrårsproblemer i den nordiske energiforsyningen er over. Det er grunn til å regne med at evnen til å mestre en svikt i elektrisitetsproduksjonen kan bli ytterligere svekket i de nærmeste årene. Utbyggingstiden i kraftsektoren er lang, og de prosjektene som vil bli fullført i de nærmeste årene, vil gi relativt liten produksjonstilvekst. Situasjonen blir i tillegg forverret av at også de andre nordiske landene har en svak vekst i produksjonen i forhold til veksten i forbruket.

La meg understreke at denne regjeringen ser det som helt avgjørende at det legges opp til en politikk som bedrer sikkerheten i energiforsyningen på lengre sikt. Forsyningssikkerheten må få større oppmerksomhet og mer ressurser uten at det skal gå på bekostning av miljøkrav og effektivitet. Men det vil være nødvendig med omfattende tiltak. Politikken må basere seg på innsats på en rekke områder, som til sammen kan bidra til en ønsket utvikling på lang sikt.

Det arbeides med nye overføringsforbindelser mellom Norge og Nederland og Norge og England. Det er imidlertid noe usikkerhet knyttet til disse prosjektene i dag, og endelige beslutninger er ikke tatt. De nye overføringsforbindelsene kan redusere mye av vår sårbarhet for tørrår.

Regjeringens politikk vil ta utgangspunkt i hovedlinjene i energipolitikken slik de er trukket opp i energimeldingen, og i rammene for Regjeringens energipolitikk slik de er nedfelt i Sem-erklæringen.

(Statsråd Steensnæs)

Sentralt i denne politikken står omleggingen av energiforbruk og -produksjon. Energiomleggingen består av tre deler – det skal spares energi, det skal skje en overgang fra elektrisitet til bruk av varme, og det skal produseres flere kilowattimer fra nye fornybare energikilder. Enova er Regjeringens viktigste redskap i dette arbeidet.

Om lag 70 pst. av det norske oppvarmingsbehovet blir i dag dekket med elektrisitet. Denne situasjonen gjør at det er innen oppvarming vi har de største mulighetene for en omlegging. Regjeringen vil videreføre satsingen på vannbåren varme og har nylig lagt fram en strategi for dette. Et sentralt mål for Regjeringen er at bruken av vannbåren varme basert på nye fornybare energikilder skal økes med 4 TWh innen 2010.

Regjeringen har også som mål å bygge ut vindkraftanlegg med en produksjon på 3 TWh innen 2010. Vindkraftprosjekter får offentlig støtte slik at de kan gi et viktig tilskudd til energiforsyningen. NVE har allerede gitt konsesjon til prosjekter som til sammen kan gi om lag 1,7 TWh vindkraft pr. år dersom de blir realisert.

Jeg vil også vise til at sentrale sider ved energipolitikken nylig er lagt fram for Stortinget i gassmeldingen. I denne meldingen trekker Regjeringen opp hovedlinjene i en politikk for økt bruk av gass i Norge. I en langsiktig strategi for bedret forsyningsikkerhet kan også bruk av gass gi viktige bidrag til fleksibiliteten, både når det gjelder direkte bruk av gass til energiformål, og når det gjelder gasskraftverk hvor CO₂ håndteres på en forsvarlig måte.

Den aktuelle situasjonen gjør det nødvendig å utfordre nordmenns oppfatning av at elektrisitet skal være billig – uansett. Det blir nå gjort en betydelig innsats for å mobilisere ledige ressurser og for å spare på strømmen. De store myndighetstiltakene ligger imidlertid i å bidra til å endre produksjon og forbruk på varig basis. Samtidig som vi gjør det som kan gjøres for å mobilisere alle ressurser på kort sikt, må vi arbeide for å få til en mer robust energiforsyning enn det vi har i dag.

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det åpnes for en kort kommentarrunde, begrenset til ett innlegg på inn-til 5 minutter fra hver partigruppe og eventuelt et avsluttende innlegg fra olje- og energiministeren.

– Ingen innvendinger er kommet mot denne framgangsmåte, og den anses vedtatt.

Sylvia Brustad (A): Situasjonen vi står overfor i kraftmarkedet, er alvorlig. Selv om det ikke skulle komme til å bli nødvendig med strømrasjoneringer utover vinteren, er det alvorlig når prisene blir så høye som nå og som de er varslet å bli også utover vinteren. Det rammer både den enkelte forbruker og også industrien. Selv om prisene bestemmes av markedet, kan ikke vi som politikere fraskrive oss et ansvar for situasjonen, slik jeg synes statsråden nå i for stor grad gjør.

Den viktigste grunnen til at vi er i den situasjonen vi er i i dag, er at det ikke er nok tilgang på kraft. Strømforbruket øker, mens det gjøres lite og ingenting for å

øke produksjonen. Det viktigste vi kan gjøre for å unngå å komme opp i lignende situasjoner i framtida, er å sørge for at det blir produsert mer kraft. I tillegg må vi sette inn tiltak som gjør at økningen i forbruket blir mindre.

Mye kan gjøres for å få mer kraft ut på markedet. Her må satsinga på alternativ energi stå sentralt. Da må det en langt mer offensiv linje til enn det Regjeringa legger opp til, for å få fortgang i dette arbeidet. Innføring av teknologinøytrale støtteordninger og pliktige grønne sertifikater for ny fornybar energi må stå sentralt i en slik strategi. Vi må med skuffelse konstatere at Regjeringa ikke går inn for dette, som både miljøorganisasjoner og kraftbransjen støtter.

At Norge ikke er selvforsynt med kraft verken i slike ekstreme situasjoner som vi opplever nå, eller i et normalår, resulterer i at vi gjør oss avhengige av import av forurensende kullkraft og atomkraft. Det er en underlig situasjon for energinasjonen Norge. Jeg vil derfor tillate meg å minne om at den forrige Bondevik-regjeringa valgte å gå av på spørsmålet om å få mer kraft inn i markedet. Det er fortsatt et klart flertall som ønsker å ta i bruk naturgassen til energiformål, og som også ønsker at vi så snart som mulig skal klare å utvikle gasskraftverk med såkalt CO₂-håndtering. Men jeg registrerer med skuffelse at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har sørget for at også dette er skjøvet ut i tid, ved det kraftige kuttet på forskning som nettopp nå er vedtatt her i Stortinget. Dette er ikke å ta energipolitiske grep for å løse energisituasjonen på sikt. Dette er en energipolitikk som kan bidra til å gjøre den situasjonen vi nå er i, permanent. Statsråden er opptatt av at han ikke kan gjøre noe med været. Ja, det er jo riktig. Men statsråden kan jo ta andre grep – og jeg synes ikke de grepene statsråden her har vist til, er gode nok for å møte den situasjonen vi nå er inne i.

Med de prisene vi nå opplever, vet vi at det er mange som kommer til å få problemer med å betale strømrregninga si neste år. Vi har et ansvar for å finne ordninger som gjør at folk greier å ta hånd om strømrregninga. Det er bakgrunnen for at Arbeiderpartiet i dag har fremmet et Dokument nr. 8-forslag om innføring av statlige låne- eller garantiordninger, slik at folk slipper å ta opp dyre forbrukslån for å betale regninga. Vi foreslår også at satsene for lys og varme i bostøtten må bringes mer i samsvar med de reelle utgiftsøkningene og gjelde for alle som mottar bostøtte. Regjeringas vedtak om å øke bostøtten vil ifølge oppslag i media bare gi økt støtte på om lag 450 kr i året. Det mange strømkunder kommer til å oppleve i april, er en økning i strømrregninga på om lag 4 000–5000 kr. Da monner det lite med å gi økninger på 450 kr i året, som dessuten også bare noen få får ta del i. Og når disse pengene i tillegg skal tas innenfor rammen av bostøtten, så betyr det at en tar med den ene hånden og gir med den andre.

Vårt forslag vil derfor hjelpe langt flere enn det Regjeringa legger opp til, og i tillegg ønsker vi også at det åpnes for månedlige betalingsordninger. Jeg håper at stortingsflertallet vil støtte dette og gi det en rask be-

handling, slik at ordningene vi foreslår, kan tre i kraft snarest.

Det er positivt at det legges opp til en informasjonskampanje. Vi har ikke noe imot det. Men det løser ikke problemet som mange mennesker kommer til å få i januar og april, og derfor må det altså mer offensive grep til.

Avslutningsvis må jeg si at jeg håper jeg hørte feil med hensyn til det statsråden sa om – om han ikke akkurat oppfordret til det – at den kraftkrevende eller kraftintensive industrien skulle stenges, og så hørte jeg ikke at statsråden advarte mot dette. Vi har allerede nå sett en del eksempler på at så skjer, og folk mister jobben og har i tillegg ingen garanti for at de får arbeidsledighetstrygd. Hva er egentlig Regjeringas og statsrådets holdning til dette spørsmålet?

Leif Frode Onarheim (H): Jeg takker for statsrådets redegjørelse. Det er viktig at det gis en forklaring på den raske prisstigningen vi har hatt på strøm. Det er ikke overraskende at strømprisene har preget nyhetsbildet de senere uker. Prisstigningen har skjedd så raskt og vært så stor at strømreregningen for mange har blitt en økonomisk trussel.

Det er i forbindelse med strømprisene blitt fremsatt påstander om at liberaliseringen av kraftmarkedet, dvs. innføring av markedspriser, seg selv fører til høyere priser. Dette er selvsagt ikke riktig. Imidlertid er det riktig at hvis det først og fremst er etterspørselen som er overlatt markedet, mens tilbudssiden generelt preges av liten tilførsel av dyr elektrisitet, da vil vi kunne få sterk prisøkning i ekstremt tørre ettersommer. Utfordringen for Norge, som er en stormakt på energiområdet, er derfor å styrke tilbudssiden i markedet samtidig som det satses på enøktiltak for å begrense veksten i strømforbruket.

Statsråden pekte riktig på at vi er en del av et nordisk, til dels et europeisk, kraftmarked. Dette skal kunne dekke opp forbruket i knapphetsperioder i vårt marked, mens vi kan bidra til energiforbruket i nabolandene i andre perioder. Det er imidlertid slik at særlig Sverige, som ligger nær oss, som også statsråden sa, også har hatt unormalt lite nedbør og derfor er i samme situasjon som oss. Annen kraft som importeres, vil i stor grad være basert på kullkraft, noe som ikke er særlig miljøvennlig.

Statsråden var også inne på den store variasjonen i produksjonen i det norske vannkraftsystemet. Med en variasjon fra 90 TWh til 150 TWh er det åpenbart at strømleveransene er sårbare for værvariasjoner og lite nedbør.

Jeg tror det nå er viktig å ta utfordringen på alvor. Det betyr bl.a. å vurdere nøye og å stimulere til effektivisering av eksisterende kraftverk, vurdere konsesjon til utvidelse og opprustning av vannkraftanlegg slik at de ikke kommer i konflikt med vitale naturinteresser, og gi tillatelse til bygging av mikrokraftverk der det ligger godt til rette for det.

Når det gjelder de tre planlagte gasskraftverk som har skapt så mye diskusjon her i Stortinget, så har de fortsatt konsesjon for bygging. Det er opp til eierne selv å vurdere om bygging av ett eller flere av disse prosjekter tilfredsstillende eiernes krav til lønnsomhet. Det er viktig å

peke på at det også er nødvendig å se på nettkapasiteten både innenlands og i utlandet for å sikre at det ikke er flaskehals i dette opplegget.

Det satses betydelige midler på å få utviklet nye fornybare energikilder. Det er mange interessante prosjekter. Men jeg tror at vi skal være så realistiske at vi innser at slike prosjekter ikke vil kunne tilføre nødvendige mengder elektrisitet i de aller nærmeste år. Det er nok sannsynlig at fossile energibærere vil måtte spille en stor rolle i vår kraftforsyning i en god tid fremover. Derfor er forskning og utvikling av ny teknologi for å redusere utslippsproblemet i eventuelle gasskraftverk så viktig. Det kan synes urealistisk å komme frem til økonomisk gjennomførbare prosesser på dette området innenfor akseptable tidsrammer.

Heldigvis viser historien oss at dyktige forskere plutselig kan se lyset, og komme opp med uventede løsninger. Det må være lov å være litt optimistisk. Vi kan ikke vente på slike gjennombrudd, men starte planleggingen av ny kapasitet så raskt som mulig.

Jeg slutter meg for øvrig til statsrådets redegjørelse.

Øyvind Vaksdal (FrP): Jeg vil først av alt takke statsråden for redegjørelsen, selv om jeg ikke ble særlig imponert over innholdet. Statsrådets strakstiltak synes jeg var puslete greier, og selv om han nå tilsynelatende har forstått årsaken til prisøkningen, mangler det totalt tiltak for å øke strømproduksjonen.

Situasjonen på strømmarkedet er for tiden svært alvorlig. Dette skyldes først og fremst at vi gjennom mange år har hatt en jevn økning av forbruket, selv om flertallet i denne salen har hatt som målsetting å begrense det. Samtidig har vi hatt svært liten økning i produksjonen av strøm, noe som også statsråden var inne på. Det har både denne regjeringen og tidligere regjeringer ansvaret for. Dette skaper en situasjon med ubalanse i markedet og en nærmest eksplosiv utvikling i strømprisene. Vi har gjennom mange år advart mot at en slik situasjon vil oppstå, men vi har dessverre talt for døde ører.

Statsråden sier selv at man i et såkalt normalår vil mangle 7 TWh, som vi må importere fra bl.a. kullkraftverk og kjernekraftverk. Regjeringen og stortingsflertallet har dessverre hatt en klokkeetro på at såkalte alternative energikilder skal kunne avhjelpe situasjonen, til tross for at dette ikke engang vil dekke dagens underskudd, for ikke å si morgendagens, med de mest forsiktige fremskrivninger.

Det folk flest er opptatt av om dagen, er selvfølgelig både forsyningssituasjonen og strømprisen. For to uker siden ble vi fortalt gjennom media at det kunne komme på tale med strømrasjonering og utkoplinger. Nå ser det heldigvis ikke ut til at dette blir noe av, og at en i alle fall noenlunde har kontroll med denne delen av situasjonen.

Strømprisen er dessverre totalt ute av kontroll, og stortingsflertallets mangeårige politiske ørkenvandring gjør at mangelen på strøm i markedet presser prisene opp. Det er nesten utrolig at vi i Norge, med de aller beste forutsetninger for å tilby billig energi, har klart å rote det til på en slik måte. Istedenfor å legge forholdene til

rette for økt strømproduksjon skal man fortsatt stikke hodet i sanden og håpe på at folk flest skal bruke mindre strøm.

Jeg synes det er utrolig at statsråden ikke tar noen som helst selvkritikk. Han og Regjeringen har åpenbart ført en feilslått politikk på dette området. Og denne politikk eller, rettere sagt, mangel på politikk har de dessverre fått flertallet med seg på. Det er oppsiktsvekkende at statsråden ikke forstår alvorret i situasjonen, når vi ser at stadig flere må gå på sosialkontoret for å få hjelp med strømregningen. Samtidig sitter altså statsråden rolig og ser på at den rikeste staten i verden håver inn store ekstrainntekter som følge av økningen i strømprisen. En avis antydet forleden dag at ekstrainntektene kunne bli helt opp mot 10 milliarder kr.

Det viktigste for å få balanse i markedet – og derav en normalisering av prisen – er selvfølgelig å øke strømproduksjonen. Det er imidlertid et faktum at Fremskrittspartiet er det eneste partiet som har vist handlekraft, og som har arbeidet for dette gjennom mange år. Vi støttet full utbygging av Øvre Otta-vassdraget, mens resultatet ble halv utbygging. Vi var det eneste partiet som ville bygge ut i Saltfjellet/Svartisen, som resten av Stortinget gikk imot, inkludert Det norske Arbeiderparti. Vi står helt alene på utbyggernes side når det gjelder bygging av små kraftverk. Her sier både Regjeringen og stortingsflertallet mye fint, men når det kommer til stykket, er det dessverre bare tomme ord. Vi har også tatt til orde for opprusting og utvidelse av eksisterende kraftverk. Her er det et enormt potensial. Vi er selvfølgelig også tilhengere av å bruke gass til kraftproduksjon. Problemet er bare at vi står helt alene. Ingenting skjer.

Det aller viktigste på kort sikt er å få prisene ned på et nivå folk kan leve med. I vårt alternative statsbudsjett foreslo vi mer enn en halvering av elavgiften, men fikk dessverre ikke gjennomslag. Det er avgjørende at vi nå finner løsninger. Med det mener jeg først og fremst avgiftsreduksjoner, slik at i alle fall de som har minst, slipper den uverdige situasjonen å måtte gå på sosialkontoret for å få hjelp med strømregningen.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg må først få replisera litt til Framstegspartiet, som ser ut til å ha gløymt at dei faktisk er det partiet som er støtteparti for Regjeringa og for ein budsjettpolitikk som m.a. fører til at folk ikkje har råd til å betala straumrekninga si. Eg synest det hadde vore på sin plass at Framstegspartiet iallfall var såpass at dei tok det ansvaret dei har vore med på å ta i forhold til budsjettbehandlinga.

Så til sjølve saka. Lat meg starta med å takka for utgreiinga. Eg synest nok – sameleis som Framstegspartiet og Arbeidarpartiet – at ho var noko tam, og det var ikkje noko særleg nytt. Det at ein skal informera, er jo fornøftig, men det burde ein jo hatt fart på for lenge sia. Og det at straumen ikkje nødvendigvis skal bli billigare, er SV for så vidt òg einig i.

Det verkar som om hovudproblemet nettopp er at statsråden ikkje har noko pengar. Trass i at staten no håvar inn milliardar av kroner på grunn av den høge

straumprisen, har ikkje statsråden nokon pengar å bruka, for han har fått ramma gjennom m.a. samarbeidet med Framstegspartiet, noko som gjer det umogleg med konkrete tiltak som vil kosta pengar. Der ligg etter mi meining noko av hovudutfordringa. Og som me veit, har Regjeringa i samarbeid med Framstegspartiet kutta på det som er hjertesaka, CO₂-frie gasskraftverk. Dei strategiane som Regjeringa har hatt, er anten for veike eller har på ein måte sjølve slått beina under det i det samarbeidet dei har lagt opp til i budsjettsamanheng.

I Stavanger Aftenblad i går stod det om ein familie som halverte energibruken sin gjennom forholdsvis enkle ting – og gjennom noko som kosta pengar. Det eine var at ein tetta vindauge og dører, og det andre var at ein installerte jord- og vassbasert varmpumpe. Det kosta ein god del pengar, og det er ikkje alle som har råd til det – i alle fall ikkje dei 75 000 personane som no ikkje har råd til å betala straumrekninga. Derfor er det behov for offensive tiltak for å få folk til å vera mindre avhengige av straum og på den måten kunna medverka til å redusera straumrekninga si. På den måten vil ein òg kunna frigjera kraft, straum i marknaden, slik at ein slepp presset på det som Stortinget fleire gonger har vedteke, altså å byggja ut gasskraftverk, men dette skjer ikkje. Det presset kan ein ta vekk, heile saka om vasskraftutbygging òg, dersom ein hushalderar med den energien som ein faktisk har i dag.

SV hadde i sitt budsjettforslag ei rekkje tiltak og forslag som går nettopp inn i den kategorien. Me har òg mange gonger fremja forslag om eit toprissystem. Finansdepartementet seier at nei, det er heilt umogleg. Og stort sett alle regjeringar som me har hatt iallfall sidan 1997, har sagt at ja vel, då er det umogleg. Men korfor har ein klart dette i Belgia, i Italia, i Nederland og i USA? Korfor klarar me ikkje å få til eit toprissystem eller eit treprissystem, som dei visstnok har i Belgia, i Noreg? Det er underleg at ein ikkje klarar å gripa dei ballane som bl.a. SV spelar opp.

Korfor kan ein ikkje gjera det som dei gjer i Sverige for å redusera straumrekninga og forbruket, gje 20 000 kr i støtte til installasjon av vassboren varme? Korfor kan ein ikkje gje støtte til installasjon av varmpumper? I Sverige får ein 8 000 svenske kroner. Korfor klarar me ikkje noko slikt i Noreg? Korfor kan ein ikkje få støtte til pelletskamin og solfangar? Dette er tiltak som aktivt ville føra til at folk blei mindre avhengige av straum, at dei fekk lågare straumrekning og på den måten òg bidrog til kraftbalansen, som Høgre og Arbeidarpartiet skrik om til kvar tid.

Ein har òg moglegheit til å ha ei heilt anna satsing på bioenergi. Der er svenskane i front. Noreg heng etter. Det er ikkje på grunn av at norske myndigheiter ikkje gjer nokon ting, men dei gjer ikkje nok. Det er eit potensial på felt etter felt: vindkraft, som statsråden var inne på, byggekraft, tiltakspakke for fjernvarme, reduksjon i overføringstariffen, som Regjeringa riktignok har gått inn på. Det er ei rekkje tiltak som kan gjera at folk får ei lågare straumrekning. Spørsmålet er berre om Regjeringa vil, og om dei vil skaffa seg det fleirtalet dei treng for å få

ned straumrekningane til folk. SV er altså klar til å bidra til det. Men så langt vel Regjeringa billigare sprit og skattelette for rikfolk, gjennom samarbeidet med Framstegspartiet.

Bror Yngve Rahm (KrF): Jeg vil takke statsråden for en fyldig og god redegjørelse om situasjonen i kraftmarkedet.

Det er mange forhold som har bidratt til den situasjonen som vi befinner oss i nå. Vi har hatt en ekstremt nedbørfattig høst og en tidlig vinter, som i sum har gjort fylingsgraden i magasinene svært liten i forhold til hva som var forventet. I tillegg har aktørene i markedet i sommer eksportert mye kraft, kanskje uvanlig mye, og overføringskapasiteten har også vært begrenset.

En hovedgrunn til den situasjonen vi nå opplever, er selvfølgelig værmessige forhold, både i forhold til krafttilgang og priser i markedet, noe som mange forbrukere nå opplever som svært vanskelig.

Den ekstrabelastning som påføres mange strømforbrukere, kan medføre at både næringsliv og privatkunder kan få problemer med å betale regningene sine. Det er noe som vi selvsagt må ta alvorlig. Jeg er glad for de signalene som har kommet fra Regjeringen om avbøtende tiltak for de svakeste brukergruppene.

Som statsråden har redegjort for, føres det en aktiv politikk for å sikre energiforsyningen. La meg kort nevne noen enkelttiltak: Satsing på energisparing og nye fornybare energikilder – Enova har som mål å frigjøre 10 TWh årlig i ny produksjon og sparing innen 2010 – det legges til rette for mer bruk av naturgass innenlands, opprustning, modernisering og utvidelse av eksisterende kraftverk innenfor miljømessige rammer ut fra det at vi mener at eksisterende vannkraftstruktur må utnyttes bedre og bruken av minikraft økes. Saksbehandlingen for disse er gjennom denne regjeringen forenklet. Til slutt ønsker vi å framskynde gasskraftverk med CO₂-håndtering. Til tross for hva Jens Stoltenberg måtte ha uttalt på Tabloid i går, om at budsjettforliket med Fremskrittspartiet representerer en bråstopp i satsing på dette området, er det selvfølgelig ikke sant. Den prosessen går videre.

Å sikre energiforsyningen er ikke gjort over natten. Det er et resultat av en langsiktig politikk, hvor mange tiltak skal spille sammen. Den debatten som nå pågår, kan lett skape inntrykk av at man med enkle grep kan snu utviklingen svært raskt, og at prisen på elektrisk kraft dermed skal gå ned med nesten umiddelbar virkning. Slik er det selvsagt ikke, og det vet også de godt, de politiske aktørene som i disse dager på mer eller mindre populistiske måter forsøker å slå politisk mynt på en for tiden vanskelig situasjon og forsøker å skape inntrykk av at med en annen regjering ville alt vært så meget bedre. Jeg må si at jeg synes Arbeiderpartiet i så måte har ført an i den strategien.

Sannheten er imidlertid at med Arbeiderpartiets politikk de siste årene ville det ikke blitt tilført mer kraft i markedet enn det som vi har tilgang til nå. Vi er faktisk enige om hovedlinjene i energipolitikken. Den store vannkraftutbyggingsepoke er over, målsettingen om al-

ternativ energibruk og enøk samler Arbeiderpartiet og den sittende regjering, og for Kristelig Folkepartis vedkommende har vi stort sett bare vært uenige med Arbeiderpartiet om gasskraftverkpolitikken. Men vedtakene om bygging av disse tre kraftverkene ligger faktisk fast allerede. At disse ikke er bygd, kan ikke Regjeringen klandres for. Det er altså selskapene selv som så langt ikke har funnet prosjektene regningsvarende. Disse ville uansett ikke ha avhjulpet den akutte situasjonen som vi opplever pr. i dag, men de kan selvsagt bidra til mer stabil krafttilgang i framtiden.

Det er fra Arbeiderpartiet lagt inn forslag om etablering av et system for toveiskommunikasjon. Dette forslaget skal behandles i komiteen. Jeg skal derfor ikke forskuttere resultatet av den behandlingen nå. Det er imidlertid viktig å minne om at et slikt system ikke vil påvirke forbruket eller prisene i særlig grad. Det er også grunn til å anta at kostnadene ved innføring av et slikt system vil innebære betydelige summer. Derimot vil dette kunne virke positivt inn på effektbalansen, altså forsyningsdyktigheten, og er således et interessant innspill fra Arbeiderpartiets side.

I Kristelig Folkeparti er vi bekymret for situasjonen i dagens kraftmarked. Vi er også bekymret for framtidens forsyningsikkerhet dersom ikke nødvendige grep tas for å styrke denne. Det er tatt viktige initiativ fra Regjeringens side, men flere må til. Jeg vil understreke at enkle, populistiske utspill ikke bidrar til å finne de konstruktive svarene som vi nå trenger. De forslagene Arbeiderpartiet har kommet med, er viktige, men de fleste er allerede på en eller annen måte ivarettatt opp gjennom årene av ulike regjeringer, inklusiv den sittende.

Avslutningsvis vil jeg poengtere at vi ikke bare har en kraftkrise. Dagens situasjon viser med all tydelighet at vi også har en forbrukskrise, kanskje først og fremst en forbrukskrise. Det er i sannhet en like krevende utfordring å håndtere.

Inger S. Enger (Sp): Jeg vil takke for redegjørelsen. Den var grei. En kan vel i grunnen si at den var mer forutsigbar enn strømprisene har vært i høst. Det er liten tvil om at alle – også deler av kraftbransjen – mener at strømmen er blitt for dyr. Så er det å finne gode løsninger, både på kort og lang sikt.

Beregninger viser at vanlige husholdninger kan få opptil 1 000 kr i økning i strømrregningen pr. måned. Det vil bety 4 000–5 000 kr i merutgift i løpet av svært kort tid. Dersom det bare er prisen som skal regulere strømforbruket, betyr det at de med mest penger kan fortsette å forbruke, mens de med dårlig råd får store problemer. Her trengs det ulike former for tilskudd eller billige lån, slik at de som rammes hardest, kan få hjelp i en akutt vanskelig situasjon. Derfor var det greit at statsråden nevnte at det var tatt hensyn til dette.

Dessuten kan strømprisen differensieres. Det vil påvirke folks vaner. Det kan f.eks. bli billigere å bruke strøm om natta. Dessuten går det an å innføre – jeg vil nesten si gjeninnføre – begrepet «to-pris» på strøm. Det er av mange hevdet at det er altfor vanskelig. Men nå har

også deler av kraftmarkedet – de mest forbrukerorienterte, vil jeg tro – gått ut og sagt at dette er mulig. Det er veldig bra, og jeg kan herved røpe at SV og Senterpartiet i morgen fremmer et Dokument nr. 8-forslag som går på akkurat dette med to-pris på strøm.

Ellers vil jeg bruke resten av innlegget til å snakke om andre forslag som Senterpartiet mener er viktige i denne sammenheng, hvis det kommer i tillegg til at vi sjølsagt mener at kraftverk skal rustes opp, og at det skal bygges småkraftverk en rekke steder.

Så til forslagene: Det første går på mer styring av kraftmarkedet i form av krav til magasinopplasting. Det andre omhandler økt satsing på alternativ energi.

I hele høst har det vært kjent at magasinopplastinga var unormalt lav for årstida. Senterpartiet, ved Enoksen, tok på dette tidspunkt, en gang i oktober, opp i Stortingets spørretime spørsmålet om eksportbegrensende tiltak. Statsråden avviste da at det skulle være behov for slike tiltak. Det begynner å bli ganske lenge siden nå, og det eneste som har skjedd siden den gang, er vel at det ikke har kommet mer vann i magasinene. For, som tidligere nevnt, realiteten er dyrere og dyrere strøm og større og større bekymring for tomme magasiner. Jeg må forresten nevne at da jeg i en replikk til statsråden under budsjettbehandlingen sist uke bemerket at Norge hadde en netto eksport på kraft så seint som 17. november, ble jeg forklart at det var ikke slik det foregikk. Vi hadde et felles kraftmarked i de nordiske land. Jeg visste for så vidt det, men i går kunne vi lese i Aftenposten om at nå var landet vårt delt i fire elspotsoner, og selgere og kjøpere må spesifikt anmelde hvilket område de kjøper kraft til. Poenget med dette var å få til styring, og «dette systemet skal redusere faren for lokale kraftunderskudd». Når det går an å få til slike reguleringer gjennom landsdeler, skulle en nesten tro at det kunne gjennomføres mellom land innenfor et felles nordisk marked også – hvis en vil.

Så tilbake til Senterpartiets Dokument nr. 8-forslag om minstekrav til magasinopplasting i vannkraftverk. Forbrukerne trenger forutsigbarhet når det gjelder å være sikret å få kjøpt en nødvendighetsvare som strøm er. Dessuten må prisen være forutsigbar. Til nå har kraftprodusentene fritt kunnet disponere det vannet som skulle bli grunnlag for vinterens kraftforsyning, til eksport utover sommeren og høsten. Og vi kjenner resultatet av dette. Senterpartiet ønsker å forhindre at vi får slike tilstander igjen, og har altså levert inn et forslag om å innføre krav til magasinopplasting til ulike tider i året.

Strømmen produsert av norske fossefall er et fellesgode som vi alle skal nyte godt av. Men sjølsagt er det viktig å vri noe av strømforbruket over på alternative energikilder. Enova ville være et veldig viktig redskap her, men bevilgningene til Enova er dessverre ikke slik som vi kunne ønske.

Oppvarming bør i liten grad skje ved bruk av strøm. Det burde være sjølsagt, og mange har jo fyrst med ved i mange år. Men det er utrolig at det i dette landet også er mange hus som er bygd uten piper. Dessuten bør en vel erkjenne at vedfyring ikke alltid er like gunstig. Men andre former for ny fornybar energi kan brukes. Jeg ten-

ker spesielt på varmpumper og biobrensel. Det var derfor hyggelig at statsråden i budsjettdebatten bad om at et forslag om en låne- og tilskuddsordning for installasjon av vann- og luftbåren varme måtte oversendes Regjeringen for videre arbeid. Det haster med å komme fram til gode ordninger for folk flest.

Statsråd Einar Steensnæs: Jeg vil takke Stortinget for en interessant debatt. Eller, skal jeg bruke representanten Inger Engers beskrivelse: en grei debatt, men forutsigbar. Det som er viktig, er at vi får en bred oppløsning om og forståelse av det som vår energipolitikk bygger på, nemlig energiloven og det nordiske kraftmarkedet. Jeg har merket meg Inger Engers synspunkter, og også hennes forslag, som jeg sikkert får anledning til å komme tilbake til.

Vi trenger mer energi, vi trenger mer ny fornybar energi, vi trenger energisparing, og vi trenger å ruste opp vannkraftanlegg som kan levere flere TWh, rett og slett ved at en får nye rørgater, nye kraftlinjer, nye generatorer og nye turbiner. Og en trenger en bedre kabling mot utlandet innen det nordiske kraftmarkedet og bedre kraftlinjer, større kapasitet på kraftlinjene i landet vårt. Vi trenger også gasskraftverk med CO₂-håndtering som kan gi oss – riktignok på lengre sikt – en sikrere energiforsyning.

Jeg vil i grunnen anbefale Stortinget å lese debatten fra 1996. Det var lærerikt for meg. Jeg tror det også vil være lærerikt for representanten Sylvia Brustad. Det er mye som minner om debatten i dag, men bare med forskjellige folk i de ulike rollene. I dag står jeg som ansvarlig minister, den gang var det Jens Stoltenberg. Men argumentene, anklagene og bekymringen var tilsvarende.

Det vises bl.a. til at gasskraftverkene ville ha stilt oss i en bedre situasjon i dag dersom de var blitt bygd. Jeg minner om at det er gitt tre konsesjoner. Denne regjeringen har ikke lagt hindringer i veien for at de som innehar disse tre konsesjonene, når som helst kan bygge dem. Det har vært en kontinuerlig prosess, men eierne har kommet til den konklusjon at det ikke er lønnsomt å bygge.

Så er Jens Stoltenberg i NRK den 27. november og karakteriserer dette budsjettkuttet på forskning på gasskraftverk med CO₂-håndtering som meget alvorlig. Da vil jeg minne om at den satsingen som vi nå har på FoU på CO₂-frie gasskraftverk, i år er høyere enn det Stoltenberg-regjeringen hadde i sitt budsjettforslag. Også neste år vil satsingen være fullt på høyde med det Stoltenberg-regjeringen foreslo, så hans utsagn om at budsjettkuttet er meget alvorlig, er en ganske besynderlig karakteristikk av hans egne budsjetter.

Så sier Sylvia Brustad at omfanget av bostøtten når det gjelder lys og varme, er for liten, og at Arbeiderpartiet ønsker å øke den. Jeg vil minne om at Arbeiderpartiet i budsjettet for 2000 ville avskaffe støtten til lys og varme. Men det fikk altså Bondevik I på plass igjen. Nå økes bostøtteordningen med om lag 176 mill. kr, til 1,9 milliarder kr for 2003. Det er om lag 105 000 husholdninger som mottar en slik støtte.

Jeg sa i min redegjørelse at jeg nøye vil følge situasjonen for de strømkunder som vil kunne få problemer på grunn av de høye strømprisene. Jeg bebudet også at jeg om nødvendig vil komme med nye tiltak overfor disse gruppene.

Jeg kan ikke bekrefte at staten vil håve inn de store beløpene som det her snakkes om. Finansdepartementet har bl.a. vist til at kraftselskapene vil få reduserte overskudd. Jeg vil si til Sylvia Brustad: Vi har gjennomgått Arbeiderpartiets politikk på energisektoren de to siste årene og har en interessant rapport til henne, hvis hun vil se den. Den viser i det store og hele at man med Arbeiderpartiets politikk ikke ville få én eneste ny kilowatttime eller én øre i reduserte strømpriser i dagens situasjon. Heller ikke på lengre sikt ville vi få en bedre situasjon med den politikken Arbeiderpartiet har lagt opp til, snarere tvert imot, fordi man med Arbeiderpartiets politikk når det gjelder nye fornybare energikilder, ville få færre kilowattimer enn det man vil få med Regjeringens politikk.

Representanten Langelands forslag om støtte til energiomlegging er godt i utgangspunktet. Men noe er også lønnsomt for forbrukerne, og noe kan forbrukerne selv gjennom hensiktsmessig informasjon ta initiativ til. Men vi skal se på alle konstruktive forslag som er med på å innføre nye fornybare energikilder. Der har vi en felles målsetting.

Og så til Inger S. Enger: Toprissystem for strøm er utredet av flere regjeringer. Jeg vil anbefale henne å snakke litt med Marit Arnstad, som satt i sentrumsregjeringen og vurderte også dette spørsmålet. Hun kom til at det ikke var hensiktsmessig.

Presidenten: Debatten om redegjørelsen er avsluttet.

Presidenten vil foreslå at olje- og energiministerens redegjørelse om den aktuelle situasjonen i det nordiske kraftmarkedet vedlegges protokollen.

– Det anses vedtatt.

S a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m. (Innst. S. nr. 67 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 66 (2001-2002), unntatt kap. 10)

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 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 fra hovedtalerne for hver partigruppe og inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

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

– Det anses vedtatt.

Sigrun Eng (A) (ordfører for saka): Utgangspunktet for dagens debatt er den såkalla hestehandelen i samband med handsaminga av Innst. S. nr. 218 for 1991-92, som resulterte i eit stortingsvedtak i 1992 da stamvegen Oslo-Bergen blei flytta frå Rv 50 gjennom Hallingdal til E16 gjennom Valdres. Sosialistisk Venstreparti stilte seg bak det forslaget fordi dei fekk gjennomslag for kravet om forkorta Bergensbane.

Så starta utgreiingsarbeidet slik at ein skulle kome i gang med utbygging i planperioden 1994-97, jf. Norsk jernbaneplan. Som kjent tek ting tid, ikkje minst på samferdselsområdet og ikkje minst i dette huset. I november 1996 behandla Stortinget St.prp. nr. 64 for 1995-96 og Innst. S. nr. 12 for 1996-97 om ein del løyvingendringar. Da hadde ein kome så langt at ein stod att med dei to alternativa vi skal ta stilling til i dag: Åsa- eller Kroksund/Busund-alternativet.

Planprosessen, offentleg ettersyn – alt har gått for seg etter lovar og reglar, både i dei kommunane det gjeld, og i Miljøverndepartementet og i Samferdselsdepartementet. Det ferdige forslaget til utgreiingsprogram fase 2 blei godkjent i september 1998. Så kom Nasjonal transportplan. Der blei Ringeriksbanen berre omtalt fordi saka ikkje var ferdigbehandla, og ein heldt seg der til det som var vedhenget på vedtaket frå 1992:

«Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer på f.eks. Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercitysammenheng.»

I innstillinga til Nasjonal transportplan, Innst. S. nr. 119 for 2000-2001, skreiv eit mindretal, SV og Arbeidarpartiet, at ein skulle kome tilbake med 100 mill. kr i ferdigprosjekteringsmidlar i den siste delen av planperioden.

Vi har i mellomtida fått eit regimeskifte. Privatisering og AS-ifisering haglar rundt øyra våre, og vi tek det på alvor. Mellom anna difor meiner vi i Arbeidarpartiet at ein bør kunne kome tilbake med ein del av pengesummen til ferdigprosjektering ved revidert budsjett 2003. Prosjektet er overmode. Det er nasjonalt blant dei beste jernbanetiltaka, og bør kunne vurderast som eit OPS-prosjekt. Jernbanen treng eit lyft for å tilfredsstille dagens standard. Vår 100 år gamle skjenegang med antikvariske køyreleidningar har gjort sitt. Skal vi få effekt av krengetoginvesteringa og få ned køyretida, må vi få gjort noko raskt.

Så langt var SV og Arbeidarpartiet einige. Eg går ut frå at dei andre partia vil gi uttrykk for sine standpunkt.

Arbeidarpartiet har heile tida meint at Kroksund var det beste alternativet. Ein ny jernbanetrasé bør ta på alvor at kommunane har sine planar når det gjeld busetting, arealutnytting og å løyse andre trafikale utfordringar som dei har. Berre Kroksund-alternativet gjer det. Hønefoss by har i dag jernbanetraseen tvers gjennom byen. Støyproblema vil auke for dei som bur langs Roabanen, om

Åsa-alternativet blir valt. Når Bergensbanen blir 50 minutt kortare, vil godstoga dundre gjennom byen langt fleire gonger enn dei gjer i dag. Godstoga rekk no tur-retur Oslo–Bergen på ein dag. Det er tidsforbruket og det å kome seg fram inn til Oslo som er avgrensinga. Mykje er alt gjort for å få til ei togframføring av internasjonale transportar, med utviding av gamle tunnelar. Dette vil også kunne gi mindre press på vintervegane vestover og er i tråd med satsinga på jernbanen som vi ser både i Sverige og i EU. Også Sveits er på mange måtar eit førebilete.

Men dobbeltspor inn på stasjonsområdet i Hønefoss vil krevje ei ny bru, i konkurranse med kulturminna og den gamle brua på Bergensbanen. Ho er eit klenodie.

Ringeriksregionen er peikt ut av denne regjeringa til å vere avlastingsområde for Oslo. Men kollektivtilbodet er buss – med aukande tidsforbruk fordi vegkapasiteten er sprengd både på E16 og E18. Alternativet er firefelts motorveg, med det arealforbruket det krev. Alle opplysningar om kor mange som nyttiggjer seg tog til Oslo frå Hønefoss i dag, er nesten bortkasta opplysningar. Det seier seg sjølv at folk ikkje køyrer store omvegar til jobben. Men det som verkeleg er interessant, er tidsforbruket på ein ny bane for nærtrafikken – 30 minutt med Ringeriksbanen mot i dag opp mot to timar med buss i rush-tida, eller halvannen timars togtid om ein køyrer om Drammen. Det ville vere ein samferdselsrevolusjon.

Tog er det einaste kollektivtilbodet Hallingdal har. Som landets største reiselivsregion og med jernbanen som knyter saman dei to største byane i Noreg, gir det også Vosseregionen dei same moglegheitene. I dag utgjer passasjerar som stig av undervegs, over 70 pst. av dei reisande. Veg vil aldri gi oss dei same moglegheitene til å konkurrere om turist- og konferansekundane. Tid er ein viktig faktor, og mens nye jernbanar gir auka fart og komfort, vil ulykkestala på vegane berre auke om ein ikkje reduserer farten der.

I Hallingdal opererer fleire og fleire turistbedrifter med raude tal. Det er ryggrada i næringslivet vårt. Vi merker at alle infrastrukturiltaka er komne til andre delar av Austlandet dei siste 20-30 åra. Det kan vi leve med, seier næringslivet. Det som betyr noko, er tilrettelegginga så vi kan klare oss sjølve. Det har hallingdølane alltid gjort.

Ordføraren i Ringerike skulle sitje i losjen her i dag, men han har andre gjeremål. Ingeniørregimentet blir lagt ned i dag, og resten av Forsvaret forsvinn snart. Det som var Ringeriksregionen sitt andre bein å stå på, er vekk. Om lag 500 arbeidsplassar blir borte direkte, indirekte opp mot 1 500. Det skulle vore i andre delar av landet! Då hadde pakkene til omstilling sete laust.

Forkortinga av Bergensbanen blir skrinlagd i dag, etter Arbeidarpartiet si vurdering. I alle høve ville det vore ein fordel for alle partar om ein hadde vore så ærleg og sagt det, for bandlegging av areal på ubestemt tid er det aller verste ein kan få. Eg kan ikkje tolke merknaden frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet på annan måte ut frå det dei skriv:

«Disse medlemmer har merket seg at det foreliggende utredningsmateriale viser at det ikke vil være samfunnsmessig riktig å realisere prosjektet slik det nå foreligger. En rekke andre jernbaneprosjekter vil måtte prioriteres før det er aktuelt å bygge Ringeriksbanen.»

Min påstand er: Det finst ikkje eitt einaste prosjekt som er så grundig utgreitt. Det er heller ikkje mange – om dei finst – prosjekt som har eit slikt potensial som nettopp Ringeriksbanen, Bergensbanens forkorting.

Regjeringa har anbefalt Stortinget å velje den nye jernbanetraseen som har dårlegast kost-nytte, som kostar 700 mill. kr meir enn det billigaste alternativet, som går der kommunane ikkje meiner at utbygging skal skje, men tvert imot skal vere rekreasjonsområde for regionen, og som ikkje legg til rette for stoppunkt der folk bur. Vi får opplyst i proposisjonen at areal går tapt i dagsoner ved bygging av dobbeltspor. Banen er ikkje tenkt som dobbeltspor, står det andre stader. Kroksund-alternativet kjem her dårlegast ut når det gjeld bruk av dyrka og dyrkbar mark. Vi er tilbodne ein bane som har ei avgrensa levetid på 65 år. Grunnen er val av trasé, med 81 pst. tunnelar gjennom Åsa. Kroksund har 62 pst. Kroksund vil tilretteleggje for ny næringsutvikling i ein region som sårt treng det, med moglegheiter for stopp på Helgelandsmoen.

Busund-alternativet går gjennom eit vagt definert Ramsar-område, men rører ikkje ved våtmarksområde. Det er beiteområde for ender, gjess og svaner. Ender er det lov å jakte på. Gås kan det jaktast på, og dei svaneartane som tidlegare var på ei raud liste over truga artar, er fjerna derfrå. Konsentrasjonen er no så stor at dei er på tur til å finne seg nye beiteområde. Til og med i Hallingdal ser ein oftare og oftare svaner i samband med ope vatn der kraftverka slepp ut vatn. Dei er staselege å sjå på. Vi har ikkje nokon kultur for å hauste av dei, men vi kan heller ikkje ha eit religiøst forhold til dei.

Ramsar-områda kan bli utvida. Ein har alt signalisert at alle elvebuktingane rundt Hønefoss kan bli innlemma. Begna, Sokna og Storelva, som omkransar byen på alle område, ville stoppe all utvikling om så skjedde. Vi er alle opptekne av miljø og skal ta det på alvor. Men det må ikkje bli slik at det stoppar all utvikling. Ved utbyggingar for framtida må vi ta i bruk kunnskapar og erfaringar vi alt har. Vi skal ta vare på miljøet for komande generasjonar. Men den totale miljørekneskapen er slik, sett med Arbeidarpartiet sine augo, at eit realistisk traseval ikkje kan vere eit anna enn Busund-alternativet.

Så langt har eg sagt lite om resten av Bergensbanen, men i miljørekneskapen tel òg at når tidsforbruket til og frå Bergen kjem ned mot 5 timar, vil banen bli ein reell konkurrent til fly på same strekninga. Om ein skal følge Regjeringa sine synspunkt, at ein kan sjå på andre utbetringar som kan gi same tidsreduksjon, vil ein sannsynlegvis forbruke nærare tre gonger så mykje pengar som det denne banen kostar.

Eg tek opp dei forslaga Arbeidarpartiet har i innstillinga.

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

Presidenten: Sigrun Eng har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Sverre J. Hoddevik (H): Først vil jeg ha sagt at det neppe blir lagt opp til den høyeste profilen på replikkordskiftet i denne saken, iallfall ikke fra vår side.

Det er grunn til å berøre noe som Arbeiderpartiets talsmann var inne på mot slutten av sitt innlegg, dette som helt korrekt står i departementets tilråding, der det blir vist til en rekke andre jernbaneprosjekt som må ha en viss prioritet og kanskje realiseres før, og sågar også andre strekninger på Bergensbanen som bør vurderes i konkurranse med denne innkortingstraseen.

Så sier Arbeiderpartiet i en felles merknad med SV:

«Disse medlemmer vil vise til at bygging av Ringeriksbanen med stoppunkter vil avlaste E16 og E18 og utsette behovet for utbygging av veg i dette området.»

Vi vet, iallfall i forhold til privatbilismen, at det er antatt ved trafikk telling at den kan det falle med ett prosentpoeng fra 84 pst. til 83 pst. Og med det perspektivet som kanskje stortingsflertallet vil legge på realisering, blir spørsmålet: Hvordan skal vegtrafikanter lese denne merknaden fra Arbeiderpartiet, der Ringeriksbanen og forkorting av Bergensbanen et stykke på veg skal dekke vegkravet i dette området?

Sigrun Eng (A): Eg høyrer signala frå Høgre om dei- ra engasjement i denne saka. Det avspeglar berre det som står i innstillinga. Det tek eg til etterretning.

No er det slik at ein lokalt på Ringerike og i heile regionen har signalisert at det er bane dei vil ha. Dei har ikkje spurt om utbetring av E16–E18 så langt, for å ta den biten. E18 er altså eit stykkje på vegen som også har ei anna retning. Men det seier seg sjølv at dersom dei ikkje får ein bane, kan dei i morgon, eller for den sakas skuld i dag, kome med krav om å få ein firefelts motorveg etter vegnorma.

I Skui-dalen, som er oppstarten mot Sollihøgda, er vegtrafikken i dag på 36 000 bilar, og over Sollihøgda ligg han på 14 000 bilar. Da seier det seg sjølv at dersom ein ikkje skal avlaste noko av pendlartrafikken, men tvert imot gi full gass, med alle dei arbeidsplassane som no går fløyten på Ringerike, må dei ha meir veg. Dei må ha større moglegheit til å rekke fram til arbeidsmarknaden, og da vil kravet om veg kome umiddelbart.

Thore A. Nistad (FrP): Arbeiderpartiet og representanten Sigrun Eng er ivrige tilhengere av denne jernbanen, og det får de få lov til å gjøre som de vil med, selv om kostnadene i 2000-kroner er stipulert til flere milliarder kr.

Vi husker alle en annen bane som var på diskusjonsstadiet for en del år siden, Gardermobanen, og kostnadene den havnet på. Jeg har lest referatene fra den gangen, og det var Sissel Rønbeck som var saksordfører, hvis jeg

ikke husker helt feil, og lovte at dette skulle være en gyl- den bane. Den skulle ha en avkastning på hele 7 pst. Vi vet alle hva Gardermobanen havnet på.

Jeg har et spørsmål til Arbeiderpartiet og representan- ten Eng: Er det noen grense for hvor mye denne utbyg- gingen skal koste, eller vil Arbeiderpartiet at banen skal bygges uansett pris?

Sigrun Eng (A): Eitt av våre forslag i innstillinga som Arbeidarpartiet vil stemme for, er forslaget om Kroksund-alternativet, med ei kostnadsramme i 2000-kroner på 3,5 milliardar kr.

Når representanten Nistad no prøver å samanlikne dette prosjektet med overskridingane på Gardermobanen, trur eg eg vil minne han på dei uventa utgiftene som kom, lekkasjen og alle dei andre tinga som medførte store kostnader, i tillegg til at det – etter at Gardermobanen var bestemt i dette huset – blei plussa på med nye strek- ningar for å lage den banen meir tilgjengeleg frå m.a. hr. Nistad sitt område.

Som eit motspørsmål – sjølv om ein ikkje akkurat skal kome med det i ei slik sak – vil eg nær sagt spørje: Kva slags kostnad vil ein ny firefelts veg ha i dette om- rådet? Eg trur han blir atskilleg høgare enn dei 3,5 mil- liardane. Om det skulle sprekke med 10–20 pst., ligg det likevel innanfor den ramma alle slike kalkylar vil liggje. Og som eg sa i innlegget mitt: Det finst ikkje eitt prosjekt i dette landet som er så godt utgreitt. Eg har faktisk tru på dei som seier at dei har gjort eit stykkje grundig arbeid.

Geir-Ketil Hansen (SV): Sigrun Eng sa i sitt innlegg at Arbeiderpartiet hele tiden har gått inn for Kroksund- alternativet. Det er ikke riktig. Da avtalen mellom Ar- beiderpartiet og SV, som bidrog til å få Ringeriksbanen på kartet i 1992, ble vedtatt, så stod det ingenting om tra- sevalg. Da saken var oppe sist, i 1996, innstilte regjerin- gen på Kroksund, men i en felles merknad fra Arbeider- partiet og SV bad man om å få utredet begge alternative- ne. Man tok ikke stilling til Kroksund. Det er nå Ar- beiderpartiet går for Kroksund.

Èn ting er et faktum, at hadde SVs alternative sam- ferdselsbudsjetter i perioden fra 1992 og fram til i dag blitt vedtatt, så hadde vi vært i gang med bygging av Rin- geriksbanen. I Jernbanepplanen for 1994–1997 ble det øremerket 150 mill. kr til banen, med oppstart i 1997. Det skjedde ikke, og i de siste seks, om ikke sju, årene på 1990-tallet har Arbeiderpartiet sittet med regjeringsmak- ten og hatt samferdselsministeren, så de må nok ta et be- tydelig ansvar for at man ikke har kommet i gang med Ringeriksbanen.

Mitt spørsmål til Sigrun Eng er: Er hun enig i at det er mangel på prioritering av jernbane som er årsaken til at vi ikke allerede er kommet i gang? Er Sigrun Eng også enig i at det må en helt annen satsing til på jernbane i årene som kommer, dersom Ringeriksbanen i det hele tatt skal kunne realiseres de nærmeste 10–15 årene, og at også Arbeiderpartiet må satse mer på jernbane enn de gjør i årets budsjett?

Sigrun Eng (A): Når eg sa at Arbeidarpartiet heile vegen – det er altså ikkje gitt uttrykk for det i samferdselskomiteen, men i andre samanhengar – har gått for Kroksund-alternativet, er det riktig. Eg har ikkje uttalt meg om kva SV meinte i den saka, men at det blei utgreitt to alternativ, er heilt korrekt.

Så er hr. Hansen inne på at SV sine alternative budsjett hadde nær sagt sytt for at banen låg der i dag. Ja, kan hende det, men som eg òg sa, ting tek tid, og når det gjeld utgreiingsarbeidet – å lytte til alle som skal seie sitt, å ta på alvor alle innvendingane og å ta på alvor alle som har hatt noko å kome med til oss – så ser ein i proposisjonen at lista over høyringsutsegnar er rimeleg lang. Det gjer at vi ikkje har kome lenger i dag.

Til SVs alternative budsjett – i den grad ein kan sjå på det som eit realistisk budsjett: Jernbanen dekkjer ikkje heile landet, og SV er rimeleg hardhendt i handteringa når det gjeld å skjere ned på veg. Eg er ikkje riktig sikker på om vi ville klare å få med oss nok til å skape eit fleirtal for det. Det trur eg ikkje.

Når det gjeld den vidare satsinga for jernbanens vedkomande og Arbeidarpartiets syn på det, er eg nok einig med representanten Geir-Ketil Hansen i hans syn på dei signala som vi har fått frå Jernbaneverket spesielt om snering, forvitring og eventuelt nedlegging – dei spøkjelsa som er der. Vi skal ta vare på den kapitalen som eingong blei lagd inn, og vi må i fellesskap slå ring rundt, nær sagt, dei hovudpulsårene som er lagde rundt omkring i landet. Det største problemet som eg ser i samband med det som har vore budsjettbehandlinga i fleire år, er flyttinga av pengar vekk frå jernbane, eller, kanskje det er meir riktig å seie, mangelen på å fylle opp dei rammene som vi her har meint å gi.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): Det er ikkje uvanleg at bl.a. miljøspørsmål, kulturspørsmål og jordvern må vurderast i samferdsleprosjekt. Men det er sjeldan at alle desse elementa kjem så tungt inn i eit prosjekt som dei gjer i traseval for Ringeriksbanen. Etter at mange alternativ er forkasta, står vi no igjen med to alternative trasear, Kroksund-alternativet og Åsa-alternativet. Sjølv om det er gjort fralegg om tilpassingar og avbøtande tiltak, vil begge desse alternativa føre til store inngrep, med konsekvensar for miljø, naturressursar og samfunn. Dette gjer at trasevalet for Ringeriksbanen blir ei svært vanskeleg sak. Og eg vil i innlegget mitt konsentrere meg nettopp om traseval for Ringeriksbanen, for det er det proposisjonen vi handsamar, gjeld.

Dersom det berre var nødvendig å vurdere kva alternativ som er billigast, kortar ned reisetida mest og etter prognosane vil generere mest trafikk, ville valet utan tvil blitt Kroksund-alternativet. Men vi kan ikkje sjå bort frå inngrepskonsekvensane som dette alternativet fører til.

Det er mange tunge argument mot Kroksund-alternativet. Traseen vil gå gjennom dei sentrale delane av slettelandskapet på Ringerike, eit område som er eit nasjonalt prioritert kulturlandskap. Summen av inngrep

vil utløyse store negative landskapsmessige konsekvensar og føre til at dette viktige landskapet vil endre karakter.

Slettelandskapet på Ringerike har spor etter ei av dei eldste innlandsbusetjingane i landet. Hole og Ringerike kommunar har svært mange automatisk freda kulturminne og dermed òg størst potensial for nye funn. Sjølv om traseen for Busund-alternativet er trekt tilbake i høve til dei mest kulturhistorisk kjenslevarer områda, vil traseen gå i eit område med stort potensial for funn av fornminne under dyrka mark og kome i direkte konflikt med automatisk freda kulturminne i skog.

Mange område på Ringerike er verna etter naturvernlova. Traseen for Kroksund-alternativet vil krevje inngrep i Viksåsen naturreservat og vil gå nær Lamyra naturreservat. Kroksund-alternativet kan òg få innverknad på delar av Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ved at brukryssingane kan føre til at fugl endrar åtferd og gi redusert bestand av fugl på grunn av kollisjonsfare og tap av næringsområde.

Åsa-korridoren blir rekna for mindre konfliktfylt når det gjeld landskapsomsyn. Denne korridoren har òg færre automatisk freda kulturminne, men traseen sine dagsoner aust for Steinsfjorden rører ved verdifulle kulturminne. Likevel er Åsa-korridoren mindre konfliktfylt enn Kroksund-korridoren når det gjeld kulturminne og kulturmiljø. Åsa-korridoren vil også kome best ut i ei totalvurdering når det gjeld naturmiljø.

Det er verdt å merke seg at begge traséalternativa for Ringeriksbanen vil føre til positive støyforbetringar langs eksisterande bane. Talet på bustader som er utsette for støy, vil bli redusert. Begge alternativa vil føre til at bygningar må løysast inn, men det gjeld færrest bygningar ved Kroksund-korridoren. Åsa-korridoren blir vurdert som best for friluftsliv og rekreasjonsområde. Med tanke på beslaglegging av dyrka mark, er det Kroksund-alternativet som kjem dårlegast ut.

Det er også ein del argument som spesielt talar mot Åsa-alternativet. Delar av denne traseen går under eit naturreservat som er spesielt sårbart for drenering på grunn av ein verna innsjø. Uansett tettemetodar er det usikkert om traseen vil føre til skade på naturreservatet. Dessutan er det på delar av denne traseen innslag av alunskifer. Denne bergarten har ingen praktiske bruksområde, men kan i staden representere eit forureiningsproblem ved deponering. Bergarten inneheld svovelbindingar, slik at avrenningsvatn frå deponia kan vere aggressivt overfor betongkonstruksjonar.

Det finst altså gode argument både for og mot begge dei alternative traseane. Når ein skal velje eit alternativ, må dei ulike argumenta vegast opp mot kvarandre. Høyringsutsegnene i denne saka er ikkje eintydige, men viser ulik vektlegging av ulike argument og dermed ulike konklusjonar.

Senterpartiet har ut frå ei slik totalvurdering kome til at av dei to alternativa Busund-korridoren og Åsa-korridoren er Åsa-korridoren den beste. Vi vil òg vise til at då vedtaket om Ringeriksbanen vart gjort for ca. ti år sidan, vart det lagt til grunn at prosjektet ikkje skal fortregne

prioriterte investeringar på f.eks. Østfoldbana og Vestfoldbana. Dette bør framleis stå fast.

Sverre J. Hoddevik (H): Aller først er det kanskje grunn til å reflektere noen sekunder over at innstillinga bygger på St.prp. nr. 66, for 2001-2002, som handler om Ringeriksbanen m.m. Når det gjelder «m.m.» var det en smalspalte i kap.10 som brakte betydelig politisk spenning inn i denne salen, og jeg tviler på at vi når de samme høydene i dag. Dette dreier seg altså nå utelukkende om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen, og de som forsøker å bringe inn en tempodebatt for Bergensbanens forkortelse, når i realiteten ikke fram med den linja i denne innstillinga.

Historikken viser at Stortingets ambisjonsnivå i 1992 var betydelig høyere enn dagens situasjon tilsier. Den gangen var oppstart anslått til å skulle komme i perioden 1994-1997. NSB fikk planleggingsoppgaven, og det var faktisk en formidabel utfordring. Stortinget har i realiteten i dag visse vanskeligheter med å velge mellom de to utkrystalliserte alternativene: Kroksund-alternativet og Åsa-alternativet.

Dette valget har også framstått som et reelt dilemma for regjeringspartia, som til slutt tilrådet Åsa-alternativet. Med hensyn til bivirkninger var dette det minste av to onder, ikke minst sett ut fra et miljøsynspunkt, og miljø er jo det dominerende temaet i denne argumentasjonen. Riktignok er det slik at Åsa-alternativet representerer en tilleggs kostnad på antatt 700 mill. kr. Dette alternativet tilfører heller ikke forkortelsesdebatten noe pluss sammenlignet med Kroksund-alternativet. Differansen er bare på et par minutter i reisetid. Det er heller ikke Åsa-alternativet som genererer den største tilveksten på lokaltrafikkstrekninga Sandvika–Hønefoss. Dette bringer prosjektet over Åsa-alternativet til en nytte-kost på 0,8 mot 1,0 for Kroksund-alternativet.

Markedsandelen i nærtrafikken er i dag, med grunnlag i trafikkteilinga, faktisk tilnærmet null for togreiser. 16 pst. av de reisende bruker buss, og 84 pst. av dem reiser med bil. Trafikkberegninga tilsier at med den nye Ringeriksbanen vil selv privatbilismen bli redusert med bare 1 pst., fra 84 pst. til 83 pst. Antallet lokale togreisende vil stige til 10 og 12 pst. for henholdsvis Åsa og Kroksund, og dette skjer på bekostning av de bussreisende, som vil falle fra 16 pst. til 6–7 pst.

I tillegg til kostnadsnivået, som er betydelig, er det kostnadsforskjellen på et 700-talls millioner og den ulike vektlegginga av betydelige miljøutfordringer knyttet til hvert alternativ som blir mest fokusert når det gjelder dette dilemmaet, trasévalg for Ringeriksbanen.

Når det gjelder kulturminner, blir det vist til at Hole kommune har spor etter menneskelig virksomhet tilbake til yngre steinalder og bronsealder. En bane over Kroksund vil gå gjennom de sentrale delene av slettelandskapet på Ringerike, som flere har vært inne på her, og skjønt den valgte linja er trukket noe tilbake i forhold til de kulturhistorisk mest følsomme områdene, vil den likevel komme i områder med stort potensial for funn av fornminner under dyrket mark. Her foreligger det også

en konflikt med automatisk fredede kulturminner i skog. Når det gjelder naturmiljø, kan det vises til at Kroksund-alternativet berører naturreservat og våtmarkssystem. En viktig begrunnelse for ikke å velge Kroksund-alternativet er nettopp at Norges forpliktelser gjennom Ramsarkonvensjonen ikke kan oppfylles.

Det bør også nevnes at Kroksund-alternativet, som i størst utstrekning går i dagen, i tillegg til å splitte kulturlandskapet både funksjonelt og visuelt vil beslaglegge langt over det dobbelte av samlet jordbruksareal i forhold til Åsa. Det er faktisk snakk om et tolvhundretalls dekar for Kroksund-alternativet.

Uansett er det slik at det er et problem hvis store areal blir båndlagt over lang tid. Derfor vil Stortinget gjennom dagens beslutning frigjøre den ene utredede traseen for andre formål, og det er i seg selv en fordel for de berørte grunneiere, beboere og kommuner. Det blir derfor min oppgave å anbefale komiteens innstilling.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Sigrun Eng (A): Eg blir nesten rørt til tårer, eg, over Høgre sitt miljøengasjement akkurat i denne saka, godt innkledd i at dei er i mangel på jernbanepolitikk. Høgre har vist over år at dei har vore med på å kutte på jernbane, og satsinga i år er i beste fall prisstigning pluss satsing på den kollektive biten ved offentleg kjøp. Og spørsmålet blir: Er Høgre sitt jernbanerike berre pendelen Gardermoen–Ski–Asker? Eller meiner Høgre det same som Arbeidarpartiet, at vi må ta vare på dei investeringane som vi har gjort, og ruste opp og fornye, slik EU og Europa elles gjer?

Sulteføring av Jernbaneverket er verkelegheita i dag. Når vil Høgre ha ryggrad til sjølv å velje bort, leggje ned, dei strekningane som ikkje er lønsame? Da ville trianglelet Ski–Gardermoen–Asker forsvinne, medan min bergensbane ville bestå. Langdistansar har ikkje offentlege kjøp. Det er intercity- og lokaltoga som trekkjer den potten.

Ut frå alle dei opplysningane som no vart gitt frå representanten Hoddevik, har eg lyst til å minne om at det er over 3 000 dagpendlarar frå Ringeriksregionen i dag. Det er venta at det blir atskillig fleire, ikkje minst dersom vi skal ta på alvor dei signala som den sitjande regjeringa har gitt, at den aukande tilstrøyminga til Oslo-regionen skal plasserast i dette området.

Det ville vere spanande å høyre kva slags synspunkt representanten Hoddevik har på mi skissering av kva som er Høgre sin jernbanepolitikk. Er det lokaltrafikk som kostar, eller kan òg vi som bur litt meir perifert, få moglegheit til å ha ein skjengående transport, som alle-reie ligg der i dag?

Sverre J. Hoddevik (H): Jeg er redd for at representanten Sigrun Eng ei heller i replikkordskiftet vil lykkes i å gjøre dette til en bevilgningsdebatt, eller til en del av Nasjonal transportplan når det gjelder framdrift og investeringer i jernbanesektoren. Dette er og skal være en debatt om et vanskelig trasevalg på Ringeriksbanen, og det

er åpenbart at vi er i et vanskelig dilemma alle sammen. Her er det ulike hensyn som må veies mot hverandre. Kostnadsnivå og inngrep er viktige deler av de vurderingene. Vår ambisjon har vært å legge bak oss én trasé og iallfall få gjort den delen av jobben, slik at det arealet som blir valgt bort, kan komme til alternativ anvendelse.

Vi har før øvrig ingenting å skamme oss over når det gjelder en ærlig prioritering mellom jernbane og andre viktige formål i samferdselssektoren. Jeg viser til at jernbanesektoren neppe kan føle seg stemoderlig behandlet, ei heller i det budsjettet vi har bak oss, når vi tar hensyn til de tøffe prioriteringene som et stramt budsjett krever.

Vi skal også møtes i senere debatter om de ulike strekningenes prioritet når det gjelder realisering. Men i dag har regjeringspartiene valgt å holde seg helt konkret til trasévalget som er saken, ved siden av GSM-orienteringen som har hatt ulike omdreininger under andre innstillinger.

Eirin Falset hadde her overtatt presidentplassen.

Heidi Sørensen (SV): Representanten Hoddevik har helt rett i at dette ikke handler om tempo eller prioritering av Ringeriksbanen. Det skal vi komme tilbake til når vi skal debattere Nasjonal transportplan, hvor vi skal veie de forskjellige jernbanestrekningene opp mot hverandre og bestemme hva det er vi skal prioritere først, og hva det er vi skal prioritere sist.

I likhet med representanten Hoddevik er jeg glad for at vi har klart å fatte et trasévalg. Nå vet vi hva det er vi skal jobbe knallhardt for skal få en høyere prioritet enn det har i dag.

Jeg synes det var et element av tilbakeskuende klarsyn – hvis jeg får kalle det det – i representanten Hoddeviks innlegg. Samtidig var det noe sørgmodig da han kunne fastslå at når man leser debatten om Ringeriksbanen, som var for ti år siden, framstår Stortinget som mer jernbaneinteressert og jernbaneopptatt enn det Stortinget framstår som i dag. Det er noe som den sittende regjering og alle de regjeringer som har sittet de siste to år, bør kunne ta innover seg.

Jeg har lyst til å spørre representanten Hoddevik: Synes han selv at det er et tankekors at Stortinget for ti år siden var mer opptatt av den mest miljøvennlige transportformen vi har, enn vi er i dag?

Sverre J. Hoddevik (H): Jeg ventet med pennen for å finne konfliktene, men endte opp med å skrive lite på blokk mi. Jeg skal likevel prøve å svare på det spørsmålet som kom til slutt i denne replikkunden.

Hva mente Stortinget i grunnen i debatten om planperioden 1994-1997? Vel, det som står i referatet, har det åpenbart ment. Om de var mer jernbanevennlige enn vi er i dag, er litt vanskelig å si. Det kan hende at realisme er en del av den vurderinga vi også skal legge vekt på. I mitt innlegg prøvde jeg i alle fall å legge vekt på en ærlig tilnærming i forhold til den bisetninga som hele tida dreier seg om framdrift og prioritering.

Jeg skulle gjerne sett – isolert sett, fra samferdselskomiteens synspunkt – at vi kunne legge oss på et høyere ambisjonsnivå når det gjelder både jernbanen og faktisk også andre sektorer som ligger meg like nær. Men ut fra dagens debatt velger jeg å vurdere nøye den saken som foreligger. Jeg er for så vidt glad for å stå sammen med SV i en del saklige vurderinger av de dilemmaene vi er i, i dette trasévalget.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Kenneth Svendsen (FrP): Fremskrittspartiet konstaterer at den samlede persontransporten mellom Oslo og Bergen via Hønefoss er svært liten. Samlet er persontrafikken langs traseer som Oslo-Trondheim, Oslo-Kristiansand-Stavanger og Oslo-Svinesund/Kornsjø av større betydning, fordi det er en rekke små og mellomstore byer langs traseen. Dette er ikke tilfellet mellom Bergen og Voss og Oslo-Hønefoss. Bane som transportmiddel langs hele strekningen Oslo-Bergen vil under gunstige omstendigheter kunne økes med noen få hundre trafikanter pr. dag, og derfor aldri bli tilstrekkelig til å forsvare investeringer i jernbane dimensjonert for høy hastighet.

Persontrafikken mellom Bergen og Oslo er bare ca. 5 000 personer pr. døgn, hvorav nesten 4 000 reiser foregår med fly mellom Gardermoen og Flesland. Jernbane som transportmiddel for reisende som skal hele strekningen mellom Oslo og Bergen, er ca. 500 reiser pr. dag. Et optimistisk anslag er en dobling av dette til ca. 1 000 reiser dersom jernbanestrekningen moderniseres vesentlig eller ny bane bygges i ny trasé.

Trafikken på strekningen mellom Hønefoss og Oslo er noe større, ca. 20 000 personreiser til sammen for bane, buss og bil. Av dette er det kun ca. 1 500 som reiser med tog. Av den samlede trafikken på 20 000 personer er det vel 5 000 personer som reiser hele veien fra Oslo til Hønefoss eller omvendt. Dette er meget beskjedent sammenlignet med andre transportstrekninger. Det er et altfor lite trafikkgrunnlag til å forsvare investeringer i moderne baneanlegg, fordi markedsmulighetene uansett er meget små. I proposisjonen har departementet selv anslått økningen til å være ca. 1 200 reiser daglig.

Fremskrittspartiet viser til at det uansett må være en kapasitetssterk vei mellom Oslo og Hønefoss, og vil derfor prioritere E16 på strekningen framfor investeringer i jernbane.

Investeringene er anslått til 3,5 milliarder kr for traseen over Kroksund, og 4,2 milliarder kr for traseen over Åsa. Slike beregninger er erfaringsmessig svært unøyaktige. Vi frykter derfor at sluttsammen kan bli mellom 6 og 8 milliarder kr. Kapitalutgiftene, basert på 7 pst. rente, vil løpe opp i ca. 500 mill. kr årlig, eller ca. 700 kr pr. passasjer basert på dagens trafikk, som er ca. 2 000 passasjerer pr. dag. Når driftsutgiftene og kostnadene for rullende materiell kommer i tillegg, sier det seg selv at kostnaden pr. passasjer uten videre kan komme opp i et beløp på langt over 1 000 kr. pr. reise.

Fremskrittspartiet oppfatter at Regjeringen egentlig foreslår ikke å bygge Ringeriksbanen, noe vi er enig med

Regjeringen i. Derfor mener vi at det er mer redelig ikke å ta stilling til de to foreliggende traséalternativene og heller avslutte arbeidene med ny jernbane. Fremskrittspartiet er bekymret for at et valg av trasé vil skape forventninger blant dem som ønsker en ny bane bygd, og at trasevalget for en bane som ikke skal bygges, er unødvendig.

En annen og god bivirkning ved å avslutte prosjektet nå, er at man slipper å båndlegge disse områdene i år framover for noe som ikke blir realisert uansett. Vi foreslår derfor at «Arbeidet med ny jernbanelinje mellom Sandvika og Hønefoss avsluttes».

Jeg har herved satt fram vårt forslag.

Presidenten: Kenneth Svendsen har tatt opp det forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Ranveig Frøiland (A): Representanten frå regjeringspartia sa i stad at det var eit ærleg ønske om at dette skulle vera ein debatt om eit traséval, og representanten frå Framstegspartiet seier veldig klart at dei er einige med Regjeringa om at Ringeriksbanen ikkje bør byggjast. Kven som er ærleg, og kven som seier det dei eigentleg meiner? Det trur eg er sistnemnde talar. Eg trur oppfatninga, om ein skal velja den dyraste traseen her, er at han ikkje vert bygd. Så eg vil rosa Framstegspartiet i alle fall for at dei seier kva dei meiner, sjølv om eg er heilt ueinig med dei – lat det berre vera sagt!

Å byggja jernbane er dyrt i dette landet. Når ein les merknadene til Framstegspartiet, er det i grunnen for lite folk i dette landet til å byggja jernbane! Men det er no eingong slik at det er berre 4,2 millionar menneske her, og dei bur litt spreidd omkring. Bergensbana har vore og er viktig for folka som bur både i Bergen og på Voss og langs bana. Når vi høyrer kor mange som dagpendlar frå Ringeriksområdet, er dette eit stort tal. Men, seier Framstegspartiet, dette forsvarar ikkje investeringane. Dei snakkar i same andedraget om kor mykje veg ein skal byggja i området for å frakta desse folka mellom regionane, t.d. frå Ringeriksområdet til Oslo.

No veit vel heller ikkje Kenneth Svendsen kor store investeringar ein firefelts motorveg vil krevja, men er dette haldninga til Framstegspartiet framover òg? Kan vi venta at viljen til satsing på jernbane og vedlikehald av den infrastrukturen som ligg her, ikkje vil finnast hos Framstegspartiet fordi det er for lite folk? Det er trist, synest eg, å måtta konstatere, men det er spørsmålet mitt: Er det det Framstegspartiet meiner?

Kenneth Svendsen (FrP): Det er alltid hyggelig med skryt og å få ros for at man er ærlig og sier det som det er. Nå tror jeg ikke at skrytet fra Arbeiderpartiet var noen invitasjon til regjeringssamarbeid, som vi håpet på da vi fikk skryt fra de andre partiene. Men skryt er det alltid hyggelig å få.

Så til satsing på jernbane i årene framover. Vi har i vårt alternative statsbudsjett satset kraftig på veibygging, og veibygging til Bergen er også veldig viktig for oss. I

vårt alternative statsbudsjett bruker vi over 5 milliarder kr mer på veibygging. Den enkle grunnen til det er at vei er en mer fleksibel løsning. Den når mange flere mennesker, og det er ikke mer enn rett og rimelig at de bilistene som har betalt inn ca. 40 milliarder kr i bilrelaterte avgifter, får noe igjen. En brøkdel av dette, ca. 12 milliarder kr, bruker Regjeringen i sitt budsjettforslag som nå er vedtatt, til vei, mens Fremskrittspartiet legger inn ca. 16 milliarder kr for å bygge vei.

Vei er et mye bedre alternativ. Det når næringslivet mye bedre, og etter å ha reist rundt og hørt på hva næringslivet i Distrikts-Norge og også i Bergen og områdene der ønsker, er første bud: Mer vei, mer vei! Det er ikke et unisont krav om mer jernbane i disse områdene. Fremskrittspartiet har valgt å høre på befolkningen og på næringslivet og gi dem det de ønsker, nemlig mer vei.

Heidi Sørensen (SV): For en uke siden hadde vi Samferdselsdepartementets budsjett oppe til debatt i salen. Da fikk vi klarhet i at Fremskrittspartiet vil legge ned Nordlandsbanen. Jeg lurer på om vi skal få en nyhet til i dag. De merknadene som Fremskrittspartiet har skrevet i denne innstillingen om Ringeriksbanen, har bare en naturlig konklusjon: Bergensbanen er ikke liv laga – verken som den ligger nå, eller med Ringeriksbanen.

Hvis Kenneth Svendsen er så opptatt av å være ærlig overfor folk flest, og hvis han faktisk skal ha alle de milliardene som han har i sitt alternative statsbudsjett, til vei, får han ta konsekvensene av det og komme opp hit og si at det eneste fornuftige er å legge ned Bergensbanen. Det hadde uansett vært konsekvensen av Fremskrittspartiets politikk. Det er greit at man av og til – om ikke hver dag, men iallfall av og til – får se litt av baksiden av medaljen av Fremskrittspartiets politikk.

Kenneth Svendsen (FrP): Det er fort gjort å bli litt forundret i denne salen. Jeg var nettopp på talerstolen og skrøt av Arbeiderpartiet, fordi de skrøt av Fremskrittspartiet for at vi var så veldig ærlige. Nå har representanten Sørensen vært her oppe og sagt akkurat det motsatte, at vi kanskje ikke er fullt så ærlige likevel.

Så kom hun med den nyheten at Fremskrittspartiet skal legge ned Nordlandsbanen. Hvis vi sa noe om det i samferdselsbudsjettet, er det jo ingen nyhet i dag. Da var det i tilfelle en nyhet da vi behandlet samferdselsbudsjettet. Det er selvfølgelig ingen nyhet. Det er nok SV som har en liten ønskedrøm om å foreta en del vurderinger og derav trekke en konklusjon. Den konklusjonen er at Nordlandsbanen og Bergensbanen skal nedlegges. Det har Fremskrittspartiet ikke sagt noe om. Derimot har vi sagt noe om hva vi ønsker å satse på i framtiden. Det gjør vi basert på at Norge er et spredt befolket område. Jernbane går på en strekning mellom to punkter med liten mulighet til å svinge unna, av naturlige årsaker.

Som jeg sa i stad, så har vi hørt på næringslivet, og vi har hørt på befolkningen. Befolkningen ønsker mer penger til vei, for da kommer de seg lettere hjemmefra. Det går som kjent veldig lite jernbaner inn til dørene hos folk. Derfor har vi sagt at vi ønsker å satse på vei. Det er mer

naturlig å bruke vei. Den er bedre tilrettelagt og kan lettere brukes av befolkningen. Vi skal – som sagt – i årene som kommer, bevilge mer penger til vei.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Heidi Sørensen (SV): Da Bergensbanen ble bygd, kostet den banen to statsbudsjett. Det var på den tiden man hadde visjoner og vilje til å bygge landet, men det var også før man hadde oppfunnet det som heter kost-nytteanalyse. Hadde man oppfunnet kost-nytteanalysen for 150 år siden, kunne man kanskje trekke den konklusjonen at landet ikke hadde blitt bygd. Det hadde rett og slett ikke vært lønnsomt nok å bygge landet.

Det er vanskelig å lage kost-nytteanalyser på jernbanestrekninger. Den banen vi bygde for snart 150 år siden over til Bergen, var vel nedbetalt for ca. 130 år siden, og at vi da fremdeles har nytte av den kapitalen, er det vanskelig å synliggjøre gjennom kost-nytteberegninger.

Ringeriksbanen handler for min del om ikke noe mindre enn faktisk å prøve å tenke litt visjonært. Jeg har kommet fram til at Ringeriksbanen, selv med det dyreste alternativet, ikke kommer opp på så mye som én prosent av dagens statsbudsjett. Det høres i debatten ut som noe som det er vanskelig å få til, selv med tanke på at det ville være en infrastruktur som forhåpentligvis også ville ligge i hvert fall i minst 150 år.

Samtidig vil jeg si at jeg er svært glad for at et flertall i dag er for et trasévalg på Ringeriksbanen. Det var ingen selvfølge. Da Stortinget hadde denne saken til behandling ved forrige korsvei, klarte man ikke å fatte noe vedtak om trasévalget fordi det var for vanskelig, og man sendte saken tilbake for nye utredninger. Det er riktig som saksordføreren sier, at denne saken er godt utredet, og det har Stortinget vært med og sørget for, fordi den har vært så vanskelig, spesielt fordi det er så store miljøverdier knyttet til området. Min vurdering er at Regjeringen har gjennomført en god drøfting og har falt ned på et godt standpunkt når man har valgt Åsa-traseen for Ringeriksbanen.

Det har vært referert til en hestehandel som i hvert fall de tidligere representantene Myrvoll, Opseth og Rønbeck var involvert i i sin tid. Når det gjelder den hestehandelen, må det vel sies at Lærdalstunnelen er bygd. Vi diskuterer nå trasévalget for Ringeriksbanen, og vi skal ikke skape mer ondt blod og rippe opp i gamle sår.

Komiteen har mottatt et brev i dag fra Forum Nye Bergensbanen. De er ikke sinte på komiteen for trasévalget. De er derimot rasende fordi vi ikke får fortgang i prosjektet. For min del er det viktig å merke seg det. Entusiastene bak dette satt under høringen her i bygget og understreket at det var ikke trasévalget som var viktig for dem, men at det ble fortgang i prosjektet. Og det at vi har klart å fatte et vedtak om trasévalg, er en helt nødvendig forutsetning for å kunne jobbe videre med å få fortgang i prosjektet.

Vi har ikke klart å oppfylle det Forum Nye Bergensbanen vil, nemlig få noen forpliktende uttalelser om at vi skal få fortgang i Ringeriksbanen. Jeg hadde gjerne sett

at komiteen hadde en regjeringsfraksjon med et langt større hjerte for jernbanen enn det som er tilfellet. Samtidig kan jeg ikke la manglende bankende hjerte for jernbane hos regjeringsfraksjonen i samferdselskomiteen være avgjørende for et trasévalg. Jeg blir nødt til å gå inn og se hva som er de reelle argumentene for og imot, og hvilket trasévalg som gjør det mest sannsynlig at flest mulig jobber for at dette skal bli et prosjekt som realiseres.

Forskjellen i reisetid mellom de to trasévalgene har vært oppe i debatten. I forrige runde var det 10 minutter. Det er en stor forskjell. I denne runden, med de nye planene, er forskjellen i reisetid 2 minutter. Med Åsa-alternativet bruker man altså 2 minutter mer fra Bergen til Oslo enn det man gjør over Kroksund. Jeg klarer ikke å la det være avgjørende for å velge det ellers mest miljøødeleggende alternativet. Det er – og det må vi holde fast ved – grunnleggende fornuftig å realisere et prosjekt som korter reisetiden på Bergensbanen med nesten en hel time.

Miljøverdiene på Ringrike er store. Slik sett er det veldig komplisert nesten uansett hva man skal gjøre, fordi det nærmest popper opp verneverdige naturreservater, kulturminner osv. Samtidig pålegger det oss et spesielt ansvar å være nennsomme når vi skal planlegge prosjekter i et slikt område. Det som har vært mest tungtveiende for SVs standpunkt, har vært at området inngår i noe som heter Nordre Tyrifjord våtmarksområde. Det har internasjonal vernestatus gjennom den såkalte Ramsarkonvensjonen for vern av våtmarksområder. Gjennom mange års arbeid i miljøbevegelsen vet jeg at det er ikke bestandig like lett å få forståelse for betydningen av disse våtmarksområdene. Mens vi har vernet bøtter og spann av snøfjell i nasjonalparker i Norge, har vi vært veldig dårlige til å ta vare på de områdene som har flest plante- og dyrearter, nemlig våtmarksområdene våre. Veldig få av dem igjen har vi klart å ta vare på. Når man har vært ute og kjempet for et eller annet våtmarksområde, hender det at man møter noen gamle venner som kanskje sier at ja, vi skjønner at vi skal ta vare på disse fossene f.eks., men hva skal vi med denne sumpen? Det er da jeg må si at denne sumpen er knallviktig. Det forsvinner i hvert fall hundre plante- og dyrearter hver eneste dag fra jordas overflate, og de forsvinner fordi leveområdene deres blir ødelagt. Våtmarksområdene er noen av de viktigste leveområdene vi har å ta vare på hvis vi mener noe med å verne om artsmangfoldet, verne om plante- og dyrearter.

Spesielt er fugler glad i våtmarkene, for det er der de finner mat. I Nordre Tyrifjorden våtmarksområde er det fugler som finner mat, fugler som flyr fra Jylland på vei til Svalbard for å hekke. De har et mellomlandingsområde der. Kortnebbgås er en av dem. Så vil vel noen si: Jamen kan ikke den fly et annet sted og spise? Enn om alle hadde tenkt slik, at den skulle fly et annet sted og spise? Det er slik plante- og dyrearter blir utryddet.

Ramsarkonvensjonen fungerer på den måten at land melder inn områder, og det er systemene som sådanne som får den internasjonale beskyttelsen. På mange måter fungerer Ramsarkonvensjonen på samme måte som

UNICEFs liste over kulturarvminner. Det er områder vi skal være spesielt stolt av, spesielt forsiktig med og spesielt opptatt av. Nordre Tyrifjorden våtmarksområde er et slikt område vi skal være spesielt stolt av og spesielt forsiktig med.

En helhetsvurdering av miljøkonsekvensene har gjort at vi har falt ned på Åsa-alternativet. Det valget føler vi oss trygge på, også når en samlet miljøbevegelse har gjort det samme. Vi har mottatt brev fra Natur og Ungdom, fra Naturvernforbundet, fra Turistforeningen, fra Norges Jeger- og Fiskerforbund, fra Verdens Naturfond osv., som alle har trukket akkurat den samme konklusjonen. Vi er stolt over å ha klart å fatte dette trasévalget, og vi lover å bruke alle de kreftene vi har, på å jobbe for at Ringeriksbanen skal bli en realitet. Jeg tror vi har valgt den traseen som gjør at vi har flest folk med oss i å jobbe for det.

Til slutt vil jeg ta opp det forslaget som SV står alene om i innstillingen.

Presidenten: Heidi Sørensen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Den reglementsmessige tiden for formiddagens møte er ute. Presidenten foreslår likevel at vi gjør oss ferdige med replikkordskiftet etter dette innlegget, og håper at salen kan gi tilslutning til det.

– Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): I 1992 fikk man et historisk kompromiss som kunne sikre en ringeriksbane og legge et grunnlag for Bergensbanens framtid. I dette historiske kompromisset var SV aktivt med. I dag skriver vi 2002. SV er aktivt med på å sikre at Ringeriksbanen blir historie. Det blir en idé. Men de forsøker å krydre med litt musikk og andre hyggelige ting. Det man ikke sørger for kommer med, er penger.

Det finnes ingen eksakt plan, men det finnes altså en idé, og man skal leve videre på denne gode ideen. Det er beklagelig, fordi dette er et viktig prosjekt for Bergensbanen og et viktig prosjekt for Oslo-regionen. Med Busund-alternativet, og med en aktiv vilje til å løse dette, hadde vi lagt til rette for en helhetlig transportplan av stor betydning for området. SV har altså vært med på å si nei til dette. SV-ere i det berørte området sier noe annet. SV på Stortinget har altså valgt et annet standpunkt enn SV-ere lokalt.

Jeg har stor respekt for mange av argumentene, og de har også betydd mye for oss når det gjelder miljø- og naturvern, men jeg kan ikke ta innover meg Ramsarkonvensjonens sekretariat som et slags teologisk tempel, hvor sannheten er etablert. Jeg må jo på en eller annen måte bruke hodet i dette også. Det er åpenbart ikke en vilje hos SV til å gjøre noe med det. Mitt spørsmål til SV er: Hvordan står det til med troverdigheten når det gjelder kollektivtrafikk etter dette?

Heidi Sørensen (SV): Det var da voldsomt! La meg minne om det forliket som Opseth, Rønbeck og Myrvoll

stod for. Det stod ingenting – ikke ett ord – i det forliket om at den banen skulle pløye gjennom verneverdig våtmark. Det stod ingenting om det. Det som det derimot stod, var at man skulle ha oppstart i planperioden 1994–1997. På de ti årene som har gått, har Arbeiderpartiet hatt samferdselsministeren i sju av dem. I sju av de årene har Arbeiderpartiet notorisk brutt det kompromisset. Og så skal man få høre en kraftsalve fra det samme partiet – når vi endelig klarer å få til et trasévalg som man kan gå for – om at vi, av alle, som har sørget for at Opseth har fått sin Lærdalstunnel, som åpnet for to år siden, skal være noen løftebrytere i denne sammenhengen. Det faller på sin egen urimelighet.

Så til alvoret i dette. Vi lover at vi skal jobbe for Ringeriksbanen hver eneste dag. Jeg er litt usikker på signalene fra Arbeiderpartiet, men jeg er glad for at vi – husk det – står sammen i denne innstillingen om å jobbe for Ringeriksbanen. Det håper jeg er noe Arbeiderpartiet ikke går bort fra, og jeg er glad om det blir bekreftet. For vi er opptatt av å få denne banen bygd. Og hvis det er slik at vi skal snakke om troverdighet i forhold til kollektivtrafikken, tror jeg den blir testet på om banen blir bygd eller ikke, den vil bli testet på hvem som er villig til å bla opp penger for den – når vi får debatten som kommer i forbindelse med Nasjonal transportplan – og den vil bli testet på hvem som da tør å prioritere den. Det ser jeg fram til.

Sigrun Eng (A): Min historiekunnskap tilseier at den gongen Bergensbanen blei bygd, kosta han eitt statsbudsjett. Det var før kost-nytteverdien var oppfunnen.

Så har eg ei lita tilbakemelding. Eg hadde hovudinnlegget frå Arbeidarpartiet og sa ikkje eitt ord om tidsbruket og forskjellen der, berre så det iallfall er klart.

Elles synest eg faktisk at det innlegget som blei halde av representanten Sørensen, var veldig visjonært. Det var typisk SV. Kanskje er «miljørømantisk» det rette ordet. Men dersom vi stikk fingeren i jorda, har verkeleg representanten tru på at dette nokon gong blir realisert?

Så kika eg på den nasjonale raudlista, med denne kortnebbgåsa. Ho er ikkje nemnd. Ergo er kortnebbgåsa ikkje nokon trua art, ho er vel meir som måke å rekne, vil eg tru.

Mitt konkrete spørsmål gjeld denne Ramsarkonvensjonen. Når ein der seier at ein er interessert i å verne *alle* våtmarksområde rundt Hønefoss by – Sokna, Begna og Stordelva, som omkransar byen på alle kantar – kva slags utvikling skal det da bli i den byen? Skal byen vere ein fugleby? Eller kva er det eigentleg som er tanken? Vi må jo ha moglegheit til utvikling og ha noko å leve av i dette landet.

Eg må med handa på hjartet seie at eg får problem i mitt eige parti – og no pratar eg for meg sjølv, men eg trur det er sant – med å forsvare at kiloprisen på svaner skal bli 700 mill. kr om det skulle gå med nokre dersom Busund-alternativet blei valt, når SV no satsar på det dyraste alternativet. Eg trur ikkje det skal bli så enkelt å få til eit fleirtal for den omprioriteringa der.

Presidenten: Presidenten har for øvrig hørt om fuglefjell, men «fugleby» var nytt.

Heidi Sørensen (SV): At en by som Hønefoss skulle bli en fugleby – hva ville vel ha vært mer naturlig enn det?

Jeg har også registrert at Ramsarkonvensjonen ønsker at større områder rundt Hønefoss skal få et vern. Det er jeg glad for, for mange av naturverdiene i området ligger i dag like utenfor de små reservatene man har der. Det som da forundrer meg, og som er litt særnorsk, er at hver gang det er snakk om at et område skal få en spesiell status, skal det være en trussel mot utvikling i stedet for en fantastisk mulighet. Men tenk så flott! Det finnes et internasjonalt sekretariat som synes at akkurat vårt område er så viktig og pent og bra og har et så yrende liv at det skal få internasjonal anerkjennelse for det! Mange steder er

det grunnlag for næringsutvikling, turisme og stolthet lokalt, som er med på å skape ny giv for et område.

Jeg er glad for at representanten Eng synes at mitt innlegg var visjonært. Jeg lover at det skal SVs innlegg i framtiden også være. Men det er også det eneste realistiske, det er det som er å stikke fingeren i jorda og si: Vi er nødt til å få til et alternativ, et trasévalg som gjør at denne banen blir bygd, og som gjør at vi har flest venner på vår side i kampen for å få den bygd – og det er vedtak om det trasévalget vi kommer til å fatte i dag.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Formiddagens møte vil nå bli hevet, og nytt møte settes kl. 18.

Møtet hevet kl. 15.10.

Møte tirsdag den 17. desember kl. 18

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n :

Sakene på dagens kart (nr. 32)

Man fortsatte behandlingen av

s a k n r . 4

Innstilling fra samferdselskomiteen om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m. (Innst. S. nr. 67 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 66 (2001-2002), unntatt kap. 10)

Odd Holten (KrF): Ringeriksbanen er en ny jernbanetrasé mellom Sandvika og Hønefoss som vil gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og forkorter Bergensbanen med ca. 60 km. Kjøretiden mellom Hønefoss og Oslo vil da for raskeste tog bli ca. 30 minutter, som er ca. 50 minutter kortere enn tog via Drammen. I tillegg vil denne banen være med på å gi en bedre konkurranse i forhold til bilen – den kan konkurrere med både bil og ekspressbuss.

Det er imidlertid trasévalget som skal avklares nå i dag. Ringeriksbanen skal oppfylle mange mål på ulike nivåer, som f.eks. å senke transportkostnadene og begrense miljøbelastningene i samferdselssektoren ved økt bruk av toget som kollektivtransportmiddel.

Målet med Ringeriksbanen er tredelt:

- å styrke Bergensbanens konkurransekraft gjennom å sikre Bergen og Voss et konkurransedyktig transportalternativ til fly og bil
- å legge til rette for et raskt transportalternativ som bygger opp under reiseliv og næringsliv i Hallingdal
- å kunne gi et raskt og direkte jernbanetilbud i nærtrafikken Hønefoss-Oslo

Arbeidet med å utrede trasékorridoren for Ringeriksbanen er videreført via to korridorer, en over Kroksund og en via Åsa. Framlagte traseer er enten korridoren over Kroksund med en lengde på 41,2 km, eller korridoren over Åsa med en lengde på 46,6 km. Forventede kostnader for de to korridorene er beregnet til ca. 3,5 milliarder kr for korridoren over Kroksund og ca. 4,2 milliarder kr for korridoren via Åsa.

Kroksund-korridoren er kortest og billigst. Dagens trafikkgrunnlag er godt og har potensial for forbedringer, med en arealbruksutvikling i samsvar med prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging. Men denne korridoren har også flest arealbruks- og miljøkonflikter. Forbruket av dyrket mark er omtrent dobbelt så stort som for korridoren via Åsa. Banen vil på enkelte punkter bli godt synlig, og kryssing av Kroksund i bru vil være en utfordring. Slettelandskapet på Ringerike er også viktig i kulturminnesammenheng.

Åsa-korridoren har mer tunnel og unngår de største arealbruks- og miljøkonfliktene. Hole kommune kan betjenes via Sundvollen, men trafikkgrunnlaget blir ved denne traseen noe dårligere mellom Hønefoss og Oslo.

Det samme gjelder potensialet for framtidig trafikkvekst knyttet til ny arealbruk.

Kristelig Folkeparti har på grunn av de store negative konsekvensene for landskap, kulturminner, naturmiljø og landbruksinteresser etter en samlet vurdering funnet ikke å kunne tilrå at korridoren over Kroksund legges til grunn. Kristelig Folkeparti vil derfor anbefale at den videre planleggingen av Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridoren over Åsa. Dersom denne blir som planlagt, mener vi at den vil gi god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Allikevel er det viktig at vi nå er edrue når det gjelder framdriften. Ut fra det foreliggende utredningsmaterialet mener Samferdselsdepartementet at det ikke vil være samfunnsmessig riktig å realisere prosjektet, dette fordi en rekke andre jernbaneprosjekter vil måtte prioriteres før det er aktuelt å bygge Ringeriksbanen. Det vises i denne sammenheng til de prioriteringer som er gjort i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011. En slik vurdering vil Kristelig Folkeparti måtte foreta i det neste arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Berit Brørby (A): Det oppfattes av Forum Nye Bergensbanen som et løftebrudd det Stortingets flertall i dag kommer til å vedta når det gjelder Ringeriksbanen. De hevder også at uten Ringeriksbanen kan Bergensbanen neppe overleve på sikt. Det er et utsagn jeg kan si meg enig i.

I ti år har altså Bergen, Voss, Hallingdal, Ringeriksregionen – inkludert Jevnaker, hvor jeg bor – og Bærum ventet og ventet, og man har også fått to konsekvensutredninger hvor en forkortelse av Bergensbanen står fram som det mest lønnsomme større jernbaneprosjektet vi har hatt på lenge. Når da representanten Odd Holten sier at man etter en samlet vurdering går inn for Åsa-alternativet, vil jeg spørre ham: Hvorfor er det så viktig for Kristelig Folkeparti og stortingsflertallet å gå inn for et alternativ som er 700 mill. kr dyrere, i en tid hvor hver krone teller? Hvorfor gå inn for et alternativ som i realiteten aldri vil se dagens lys? Men det er kanskje meningen?

Jeg synes ærlig talt at flertallet tøyer miljøargumentene i denne saken veldig langt. Jeg er forundret over at det i innstillingen står at man skal ha en kollektivtrafikk og bruke toget som det kommunikasjonsmiddelet som har framtiden foran seg. Hvorfor vedtar man nå noe som er stikk i strid med de målsettinger man selv hevder å ha?

Odd Holten (KrF): Jeg kan i hvert fall si til representanten Brørby at jeg er en togentusiast. Jeg er av dem i Stortinget som bruker toget rimelig mye. Jeg har stor tiltro til at NSB og Jernbaneverket kan utvikle gode konsepter for en framtidig jernbane. Derfor er det grunn til å bemerke at i årets budsjett er det satset betydelig innenfor kollektivtjenestene. Når det blir sagt at vi nå er i ferd med å tilrettelegge et løftebrudd, mener jeg at det ikke er

(Holten)

en riktig beskrivelse. Da man gikk inn for dette vedtaket, var det under klar forutsetning av at det måtte ha en framdrift som ikke forstyrret det som allerede lå inne i NTP, og det gjelder da de sterkt trafikkerte områder – Østfoldbanen, Vestfoldbanen – og Intercityalternativet.

Når det gjelder spørsmålet om hvorfor vi velger det dyreste alternativet, har vi vært nødt til å veie miljøet og arealdisponeringen opp mot kostnader. Det ligger til grunn for vår beslutning.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Thorbjørn Jagland (A): Ved å følge debatten her i dag forekommer det meg at det finnes gode argumenter både for og mot begge trasévalgene som det skal tas stilling til her, hvis en ser det i forhold til miljøspørsmålene. Derfor mener jeg for min del at det største miljøspørsmålet av alle bør være det avgjørende, nemlig at vi her snakker om å lage en jernbaneforbindelse i et av landets største, for ikke å si verste, pressområder. Da er det veldig viktig å velge det alternativet som har mulighet for å bli realisert. Alternativet ellers er jo at vi ikke får til det som er en målsetting for de kommunene som ligger rundt Oslo – herunder Ringerike – som er nedfelt i fylkesplanen for Buskerud, og som også er Regjeringens politikk, nemlig at disse kommunene av nødvendighet skal være et avlastningsområde for Oslo-regionen for å lette presset på arealer, sosiale problemer, boligproblemer osv.

Det er utvilsomt Kroksund-alternativet som har størst mulighet for å bli realisert overhodet, fordi det har lavere kostnader knyttet til seg, fordi det betyr flere reisende, og fordi det gjør det mulig å bygge ringbaner på nordvestsiden av Oslo-området. Det er viktig å være klar over at kommunikasjonsforbindelsene vestfra til Oslo er de mest belastede i landet, enten det gjelder tog, buss eller bil. Og noe må gjøres hvis man mener alvor med at f.eks. Ringerike skal kunne være et avlastningsområde i Oslo-regionen. Man kan ikke klare dette ved å satse alle pengene på vei. Det sier seg selv at en togforbindelse som reduserer reisetiden fra Hønefoss til Oslo med 50 minutter, vil være ikke bare alfa og omega, men det er klart at det er noe som også vil fremme miljøet i hele dette området.

Åsa-alternativet vil gi langt høyere kostnader og lavere passasjerantall, og sjansene er meget store for at denne banen ikke blir bygd. Dette er etter min oppfatning det store regionale spørsmålet og det store miljøspørsmålet i denne salen. For når man snakker om arealer, når man snakker om miljø osv., må man ta i betraktning hva som vil skje hvis man ikke er i stand til å gjøre det som står i fylkesplanen for Buskerud, som er Regjeringens politikk, nemlig å få avlastet Oslo-regionen. Da vil man få et press på arealer og få økte miljøproblemer i hele denne regionen, og det er det som etter min oppfatning er det store miljøspørsmålet i denne saken.

Det er trukket fram miljølemper ved begge alternativer. Derfor bør man velge det alternativet som har sjansen til å bli realisert, av hensyn til miljøet. Det er påviselig slik at jernbanetransport er bedre enn å presse alt inn på vei.

Jeg vil også vise til hva mange på Ringerike mener, f.eks. hva Ringerikes Blad skrev på lederplass, og som jeg tror tar hele saken på kornet:

«Ser vi valget med lokale øyne, så blir skadevirkningene etter vår oppfatning større hvis banen skal gå gjennom Åsa og videre gjennom boområdene i nordre del av Hønefoss, enn om den legges gjennom landbruksområder i Hole og Ringerike.»

Både de lokale og de regionale hensynene taler altså for at vi velger det alternativet som Arbeiderpartiet går inn for.

Det nasjonale spørsmålet er jo hvorvidt man skal kunne klare å bevare Bergensbanen i framtiden. Det er klart at hvis man får en reduksjon av reisetiden på denne banestrekningen på 50 minutter, vil det være en veldig viktig sak når det gjelder å bevare Bergensbanen, gjøre den konkurransedyktig, i forhold til bl.a. fly mellom Oslo og Bergen, og også når det gjelder transporten til et av landets viktigste turistområder, nemlig Hallingdalsregionen med Hardangervidda. Etter min oppfatning taler alt for å velge det alternativet som har en sjanse til å bli realisert én gang i framtiden, av hensyn til regionale, lokale og nasjonale miljøhensyn.

Statsråd Torild Skogsholm: Samferdselsdepartementet har i St.prp. nr. 66 for 2001-2002 lagt fram sin vurdering når det gjelder valg av trasékorridor for Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen. Utgangspunktet for planarbeidet har vært Stortingets vedtak av 18. juni 1992 i tilknytning til behandling av stamveg Oslo-Bergen, og Stortingets vedtak av 4. november 1996, der det ble bedt om at to korridorer skulle utredes videre – korridoren over Kroksund og korridoren over Åsa.

Det har vært gjennomført en meget omfattende planprosess på bakgrunn av Stortingets vedtak. Jernbaneverket har vurdert og utredet en rekke traséalternativer i de to korridorene. I konsekvensutredningene var det gitt åtte kombinasjonsmuligheter over Kroksund og 18 kombinasjonsmuligheter via Åsa. Gjennom planprosessen er det tatt kommunale arealplanvedtak for valg av traséløsning i hver av de to hovedkorridorene. Dette omfattende arbeidet gjør at framføring av ny jernbanetrasé er teknisk mulig i begge korridorene.

Uavhengig av trasévalg vil Ringeriksbanen redusere reisetiden med tog mellom Hønefoss og Oslo med om lag 50 minutter. Ringeriksbanen og bruk av krengetog vil samlet sett kunne redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med 1 time og 40 minutter. Andre mål er å styrke banens konkurransekraft på delstrekninger, bl.a. til Hallingdal, samt å bedre nærtrafikktilbudet mellom Hønefoss og Oslo. Den anslåtte byggekostnaden for Ringeriksbanen vil være i størrelsesordenen 3,5–4,2 milliarder kr.

Ringeriksbanen vil være positiv for miljøet ved at trafikk kan overføres fra fly og bil til jernbane. De fysiske løsningene vil likevel gi betydelige negative konsekvenser for miljø og naturressurser. Begge alternativene medfører store inngrep, men alternativet over Kroksund er

klart mest konfliktfylt. Kroksund og Storelva inngår i Nordre Tyrifjorden våtmarksystem. Deler av området er innlemmet i Ramsarkonvensjonen, en internasjonal avtale om vern av våtmarker. Vi vet at det fra internasjonalt miljøhold er rettet betydelig oppmerksomhet mot Norges forvaltning av Kroksund-området.

Jeg mener at beslutningsgrunnlaget som foreligger, gjør det mulig å velge mellom de to utredede trasékorridorer, slik Stortinget har bedt om. Når det gjelder trafikkgrunnlag og innspart reisetid, er forskjellene små, selv om Kroksund kommer marginalt bedre ut. Kroksund-alternativet har også lavere byggekostnader enn Åsa. Etter en samlet vurdering fant jeg det likevel riktig å tilrå Åsa-alternativet, på grunn av de store negative konsekvensene for landskap, kulturminner, naturmiljø og landbruksinteresser ved Kroksund-alternativet. Jeg er glad for at et flertall i samferdselskomiteen støtter denne tilrådingen.

Når jeg har tilrådd Åsa framfor Kroksund, er det ikke fordi jeg ønsker å skrinlegge prosjektet, slik enkelte har hevdet. Tvert imot – jeg tror ikke det ville gi lyse framtidssutsikter for Ringeriksbanen å velge en trasé med så store verneverdier og med så store miljøkonflikter som Kroksund ville ha ført med seg. Med det vedtaket Stortinget legger opp til i dag, har Ringeriksbanen kommet et skritt nærmere realisering. Men det er fortsatt Stortingets prioriteringer i Nasjonal transportplan 2002–2011 som ligger til grunn for i hvilken rekkefølge store utbyggingsprosjekter på norsk jernbane skal skje. Det betyr at en rekke andre prosjekter vil måtte prioriteres før Ringeriksbanen. De prioriteringene oppfatter jeg som at det er bred enighet om i denne sal.

Selv om bygging av Ringeriksbanen kanskje ligger litt fram i tid, er jeg opptatt av å utvikle Bergensbanens potensial som en av landets viktigste togstrekninger for både person- og godstransport også før den tid. På neste års budsjett bevilger bl.a. Regjeringen midler til profilutvidelser på Bergensbanen som bedrer forholdene for godstransporten raskt og betydelig. I den kommende rulleringen av transportplanen vil vi vurdere om det er ytterligere tiltak som kan gjennomføres.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): Jeg hører at statsråden, på lik linje med andre som står bak flertallet i denne saken, først sidestiller disse to alternativene, og deretter kjører Kroksund-alternativet nord og ned. Det blir på en måte litt uetterrettelig å håndtere det slik. For det som er vårt dilemma når vi slåss for Kroksund, er jo vissheten om at vi hele tiden står overfor et valg. Og da er det som er interessant for meg å få vite fra statsrådets side, følgende: Er det ikke et poeng at vi endelig finner muligheter for et realistisk alternativ hvor vi kan bygge transportleder rundt Marka i Oslo, nå i første omgang en ringbane, deretter en vei hvor vi kopler sør mot Gardermoen på en annen måte enn ved å true gjennomfartstrafikken i Oslo? Er det ikke interessant å endre trafikkbildet slik at vi slipper all busstrafikk, som faktisk er blitt et problem, fra denne regionen inn til Oslo, hvor vi har parkeringsproblemer og

vi fyller opp Bygdø Allé? Og er det ikke interessant at vi legger en togstrekning der folk bor?

Det må da være en utfordring for en statsråd, som det må være for flertallet, å finne en løsning som folk faktisk kan trives med og si at jøss, de fant oss. Nå prøver man å gjemme bort toget i fjellet.

Statsråd Torild Skogsholm: Det er helt korrekt at denne regjeringen er opptatt av å finne fram til jernbane-løsninger som folk har nytte av. Jeg ser på en forkorting av Bergensbanen og av Ringeriksbanen som en viktig løsning på jernbanesiden. Vi står også overfor utfordringer. Her ligger noen miljøkonflikter, her ligger noen kulturminner, her ligger noen landbrukskonflikter, her ligger et miljø det er verdt å ta vare på – det har en verdi. Jeg hørte i stad: Hvorfor skal vi velge det dyreste alternativet? – det blir aldri gjennomført. Disse verdiene som ligger der, har en verdi, de har en verdi for oss, de har en verdi for miljøet rundt oss, de har verdi for fremtiden – og det vil ikke jeg være med på å rasere i dag. Derfor mener jeg at det som Regjeringen har foreslått, er et riktig alternativ å velge.

Det vi nå skal bestemme, er hvilken trasé som skal velges. I neste omgang vil vi ta standpunkt til prioritering av dette prosjektet i forhold til tid og i forhold til andre prosjekter. Men svaret er ja, det er interessant å endre transportutviklingen slik at vi får et godt nærmiljø, et godt luftmiljø, en god arealpolitikk. Vi trenger busser, men vi trenger togløsninger også i fremtiden.

Thore A. Nistad (FrP): Først vil jeg si at det er interessant å sitte og høre på en debatt om bygging av en bane hvor mange representanter oppfører seg som om det var en licsombane, som de selv ikke har noen særlig tro på. Det er bare Fremskrittspartiet som er ærlig nok til å si at det blir for dyrt.

Så var statsråden inne på at hun vil overføre betydelig trafikk fra bil og fly til toget. Ja vel. I dag står vel jernbanen for 5–6 pst. og bilen står for 80–85 pst. Hvis man nå skulle lykkes med å overføre 20–30–40 pst. av biltrafikken og flytrafikken til jernbanen, hva vil da statsråden gjøre? Hvor mange tog må hun da sette inn, og hvor skal de togene gå – selv om man bygger en ny bane?

Så har jeg lyst til å stille et spørsmål til. Nå har en rekke trasévalg vært ute på høring, og man har kommet ned til de to alternativene som vi diskuterer i dag, og det har vært et omfattende planarbeid. Da kunne det være interessant å høre om det finnes noen som helst analyse av hva alt dette har kostet, og hva alt dette planarbeidet vil koste, som jeg da antar, som en sluttstrek, vil være totalt bortkastede planarbeidspenger.

Statsråd Torild Skogsholm: Jeg tror det er slik når det gjelder storbyene våre, at vi ikke ene og alene kan basere oss på vegløsninger. Bilen er kommet for å bli, enten vi vil det eller ikke, men vi kan ikke basere framtidige løsninger på transportsiden ene og alene på bil. Vi må ha kollektivtilbud som bidrar til å bedre miljøet på flere områder – alt fra luftforurensning til arealbruk – ved hjelp

av andre transportmidler. Det er et mål å overføre transport fra bil til jernbane og til kollektivtransport generelt, fordi samfunnet er tjent med det. Jeg tror alle er tjent med det.

Når det gjelder planarbeidet, er det slik at alt planarbeid koster. Det er ikke bare knyttet til en bestemt banestrekning. Uansett analyser av løsninger vi har, koster det. Dette arbeidet går vi igjennom fordi vi ønsker å bruke det til noe. I dag har vi muligheten til å ta en beslutning om hvilken trasé som skal velges. Så har vi da et grunnlag for å jobbe videre med å finne løsninger for Ringeriksbanen og for en forkorting av Bergensbanen.

Heidi Sørensen (SV): Jeg registrerer at samferdselsministeren understreker at dette ikke er et ønske om å skrinlegge Ringeriksbanen. Snarere tvert imot, det er et skritt nærmere realisering av Ringeriksbanen. Jeg registrerer også den vekt samferdselsministeren legger på miljøhensyn i denne saken, og hennes understreking av våre internasjonale forpliktelser knyttet til å ivareta dette våtmarksområdet. Jeg ser fram til behandlingen av Nasjonal transportplan, og jeg regner med at vi i fellesskap skal kjempe for en høyest mulig prioritet for Ringeriksbanen, slik at vi får realisert dette prosjektet.

Jeg er temmelig imponert over den drøftingen som ligger til grunn for proposisjonen, hvor man vekter de forskjellige miljøargumentene opp mot hverandre og fatter den beslutningen som Regjeringen har lagt fram for Stortinget i dag. På den bakgrunn må jeg si at vi imøteser andre kommende samferdselsprosjekter som også handler om vei. Jeg regner med at liknende miljøhensyn vil bli vektet like tungt når vi skal behandle trasévalg for nye veistrekninger som også ofte kan komme i konflikt med viktige verneverdier.

Jeg mener at man i denne saken har satt en standard denne regjeringen bør være stolt av, når det gjelder vektning av miljøverdier i samferdselsspørsmål. Og jeg vil da spørre statsråden: Kan vi vente oss en liknende behandling også av andre saker i framtiden?

Statsråd Torild Skogsholm: Det er riktig at miljøhensyn har veid tungt i denne saken. Det er veldig mange tiltak, veldig mange prosjekter, som berører andre interesser – miljøinteresser, naturkonflikter av ulik grad, kulturminner osv. Jeg kan love at denne regjeringen kommer til å gå tungt igjennom slike aspekter ved framtidige prosjekter. Jeg vet av erfaring at det kommer til å komme mange slike konflikter, og det er viktig å ta de konfliktenes og de hensynene på alvor, for vi har muligheten til det nå. Hvis vi ikke tar de hensynene nå, er det mye som står på spill for framtiden.

Så jeg kan altså love at denne regjeringen kommer til å ta slike konflikter på alvor.

Sigrun Eng (A): Eg har først eit generelt spørsmål til statsråden. Korleis meiner ho, saman med fleirtalet, at ein skal byggje landet? Korleis vil vi ha det for turistane

og òg for oss sjølve? Er det å sjå Noreg på innsida, både på veg og på bane?

Så over til den konkrete saka. Åsa-alternativet får jo òg eit slikt preg ved seg, med 81 pst. tunnel. I den samanhengen har Ramsarkonvensjonen no sagt at ein òg bør sjå på andre område rundt Ringerike, nemleg i den korridoren der Åsa-alternativet no er peikt ut. Vil det bli mindre konfliktfylt ein gong i framtida når det skal planleggjast? Eg trur det ikkje, men lat gå. Vil det bli mindre konfliktfylt enn der banen ville ha lege i dag dersom vi hadde hatt ei moglegheit til å byggje han?

Og vidare: Det er Stortinget som løyver pengar. Eg trur at så langt er det brukt bortimot 50 mill. kr på planlegging. Men det hadde vore greitt om statsråden kunne fortelje om det var nokolunde rett.

Nytte-kostnadsbrøken for Åsa-alternativet ligg på 0,8 og for Kroksund-alternativet på 1,0. Det er utgreidd og utgreidd, og utgreiarane har fått beskjed om å utgreie med så negativt forteikn for Kroksund-alternativet som det i det heile lèt seg gjere, for det var ein vilja politikk at Kroksund ikkje skulle bli godt nok. Det har eg også lyst til å høyre litt meir om.

Statsråd Torild Skogsholm: Nå må jeg tilstå at jeg ikke har vært vant til å ha noen skjult agenda, heller ikke i forhold til at jeg ønsker å lage et alternativ dårligere enn det er, fordi det kanskje ikke er slik som jeg ønsker det. Poenget mitt i forhold til denne saken og alle tilsvarende saker er å få fakta på bordet. Jeg vil på det sterkeste understreke at jeg aldri vil gi ordre til noen om at de skal fikle med en utredning for at den skal bli slik som jeg ønsker. Jeg har et ansvar for å sørge for at alle fakta er på bordet til enhver tid.

Jeg mener det er viktig at alle konflikter i forhold til et prosjekt blir avdekket på en god måte. I det området det er snakk om her, er det en lang rekke konflikter. De mener jeg er godt avdekket. Vi har hatt høringsrunder hvor det har kommet mange innspill, og vi har fått muligheten til å vurdere dem.

Når det gjelder nytte-kostnadsanalyser, er det et område jeg har jobbet mye med. Jeg vet også at i de analysene ligger f.eks. ikke de miljøkonfliktene som vi snakker om. Vi vet ikke gjennom disse nytte-kostnadsanalysene hva naturmiljøet betyr i kroner og øre. Det er enkelte elementer vi aldri kan få beregnet godt nok, noe vi kanskje aldri skal gjøre, fordi det ikke er moralsk eller etisk riktig å beregne dem i kroner og øre i et regnestykke. Men det er verdier som ligger der, som vi ikke ønsker å miste eller ødelegge. Og det er veldig viktig å ta de med i de samlede vurderingene.

Sigrun Eng (A): Eg tek ordet til ei openberr misforståing.

Eg har ikkje sagt at statsråden har triksa, miksa eller fikla, for å bruke hennar uttrykk. Men ein kan altså stille spørsmål og gje svar, og så skal ein ha utgreiingar undervegs. Den som har følgd med på utgreiingar av Ringeriksbanen over ein del år, kan sjå at nytte-kostnadsbrøken for Kroksund-alternativet faktisk på eit tidleg tidspunkt var

oppe i 1,2, og at han no er nede på 1. Det er klart at her har det skjedd noko undervegs, og det er det opplysningane i dag går på. Eg bur i regionen og kjenner han rimeleg godt. Det var ikkje meint som nokon som helst form for kritikk. Men spørsmålet er rett og slett: Kva er årsaka til dette?

Statsråd Torild Skogsholm: Det kan være mange årsaker til at slike analyser endrer seg. Det kan være at trafikkgrunnlaget som man har beregnet, har endret seg, at kostnadene har endret seg osv. Mange aspekter som inngår i analysen, kan ha endret seg. Det er viktig for meg og for alle andre å forholde seg til tallene og ta dem for det de er.

En annen ting som er viktig, er at vi alle har tilgang til hva som ligger i tallene, slik at vi kan sammenlikne dem. Hvis det ett år er et prosjekt som har en nytte-kostnadsbrøk på 1,2 og et annet år en nytte-kostnadsbrøk på 1, skal det være tilgjengelig for alle og enhver hva som ligger i det, og hva som er årsaken til endringene.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Berit Brørby (A): Jeg synes dette er en trist dag for Ringeriksbanen. Den er trist fordi flertallet i dag i realiteten parkerer et godt, framtidsrettet jernbanealternativ – og ikke bare det alternativet som jeg og Arbeiderpartiet mener er best. Jeg mener at Kroksund-alternativet og også Åsa-alternativet støtes ut i det store intet. Jeg mener flertallet parkerer en forbedring og en forkorting av Bergensbanen for godt. Det er riktignok pakket inn i mange delvis gode ord, men jeg synes ærlig talt at det er en litt feig måte å gjøre det på.

Det som er forunderlig, er at flertallet mener at «Ringeriksbanen vil oppfylle mange mål, blant annet å senke transportkostnadene og begrense miljøbelastningene i samferdselssektoren ved økt bruk av toget som kollektivt transportmiddel».

Jeg viser til det Thorbjørn Jagland sa om hvor viktig det er i denne saken å ha litt større miljøbriller på seg når man diskuterer miljøargumentene.

Flertallet ser også bort fra at vi kunne få en god løsning med Kroksund-alternativet, som ville gjøre det mulig å lage ringbaner på nordvestre side av Oslo og en mulig påkopling til Gjøvikbanen. Det hadde virkelig hatt et 15-20-årsperspektiv og litt sus over seg hvis vi hadde fått til det. De 700 mill. kr man bruker mer på en jernbanetrasé, kunne med fordel vært brukt f.eks. til å ruste opp Gjøvikbanen, noe den sårt trenger.

Jeg synes det er et paradoks at Sverige, uten den pengekrisen som vi har, gjør som flere andre land i Europa og satser på jernbanen som et miljøvennlig og trygt transportalternativ. Svenskene har besluttet å investere 8,5 milliarder kr hvert år fra 2004 til 2014. Jeg må si at Norges ambisjoner blir veldig puslete i sammenligning med dette.

Jeg vil igjen si at dette er en trist dag for Ringerike, for Ringeriksbanen og for mulighetene for jernbanen i Norge.

Geir-Ketil Hansen (SV): Bjørgulv Froyn og Sigrun Eng har tidligere i dag kritisert SV for å forlate avtalen med Arbeiderpartiet fra 1992 om Ringeriksbanen, ved at vi velger Åsa-alternativet. I tillegg hørte jeg faktisk også antydning til harselas når vi vektlegger naturvern, landskapsvern og kulturminnevern, som vi gjør når vi velger Åsa-alternativet. Det skal jeg komme tilbake til, men først til historien.

I 1992 inngikk Arbeiderpartiet og SV en politisk avtale i Stortinget om å forsere arbeidet med Ringeriksbanen med sikte på oppstart i planperioden 1994-97, og videre at banen ikke skulle fortrenge andre jernbaneprosjekter. Det ble ikke fattet vedtak om valg av trasé den gangen.

Da Stortinget behandlet Norsk Jernbaneplan for 1994-97, ble dette fulgt opp med å øremerke 150 mill. kr til Ringeriksbanen og med planer om oppstart i 1997. Men Ringeriksbanen ble ikke prioritert. Dette ble ikke fulgt opp.

I 1996 behandlet Stortinget Ringeriksbanen og valg av trasé. Da hadde ikke Arbeiderpartiet og SV flertall. Flertallet, som da var de borgerlige partiene, helte allerede da mot Åsa-alternativet. Men Arbeiderpartiet og SV hadde en fellesmerknad om at begge traseene, Kroksund og Åsa, skulle utredes på like fot. Da kan man jo stille spørsmålet til Froyn, Eng og de andre som har kritisert oss: Hvorfor gikk ikke Arbeiderpartiet inn for Kroksund-alternativet i 1996, når dette synes å være en så opplagt sak?

Når saken nå ligger til behandling seks år etter, og ti år etter første gang, kan en ikke si at banen har vært prioritert. Men det kan fastslås som et faktum at i disse ti årene har Arbeiderpartiet hatt regjeringsmakten og samferdselsministeren i minst sju.

For SV har ikke dette vært en enkel sak. Vi har veid for og imot, og vi ønsker oppriktig at banen skal bygges. Men det som har vært tungen på vektskåla for oss, har vært det faktum at vi har internasjonale forpliktelser gjennom Ramsarkonvensjonen, og det faktum at det er så godt som ingen tidsforskjell i reisetid mellom Bergen og Oslo og mellom Hønefoss og Oslo, uansett valg av trasé. Det som da gjenstår som et faktum, er at med dagens bevilgningstakt til jernbane vil ikke Ringeriksbanen bli bygd, uansett traséalternativ, før om 10-15-20 år. Det samme vil være et faktum med Arbeiderpartiets budsjettalternativ ved årets budsjett.

Dersom banen skal bygges tidligere, må rammen til jernbaneinvesteringer økes radikalt, minimum 1 milliard kr pr. år de nærmeste 10-15 årene, og da snakker vi om en samlet bevilgning til jernbane på nærmere 20 milliarder kr. Da blir ikke 700 mill. kr, som skiller det ene alternativet fra det andre, avgjørende. En slik satsing tror jeg ærlig talt vil bli vanskelig dersom Regjeringen skal samarbeide med Fremskrittspartiet om budsjettene resten av denne perioden. Innlegget til Kenneth Svendsen tidligere i dag sa mye om det.

Skal vi bygge Ringeriksbanen, må det satses mer på jernbane. Det ønsker SV, og vi skal komme tilbake til det når vi skal behandle Nasjonal transportplan.

Finn Kristian Marthinsen (KrF): Jeg synes det er rart å høre at man bruker prisen – differansen i pris på 700 mill. kr – som et argument for at flertallet i Stortinget ikke ønsker å bygge denne jernbanen. Dersom man ikke ønsker å bygge jernbanen, kunne man jo sluttet seg til Fremskrittspartiets innstilling, så var man ferdig med det.

For Kristelig Folkeparti er det ikke noen skjult agenda i forhold til dette. Men vi er klare på at når det gjelder Ringeriksbanen, ønsker vi at den skal være så god som mulig, og at den skal ivareta de nødvendige hensyn til natur og miljø og de internasjonale forpliktelsene som vi har påtatt oss.

Denne banen vil være viktig for trafikken Oslo–Bergen, men den vil også være viktig for lokaltrafikken Hønefoss–Oslo og for et konkurransedyktig alternativ til fly og bil for området Bergen–Voss. Den vil også være viktig for reiselivsregionen Hallingdal, og den vil være viktig for å kunne virkeliggjøre Ringeriksregionen som en avlastningsregion for Oslo-regionen.

Jeg tror det er en utbredt enighet om at Ringeriksbanen som sådan vil ha en meget positiv effekt og være en god investering. Men dersom den skulle prioriteres nå framfor de andre jernbanealternativene – eller -utbyggingene – som det er pekt på for øvrig, ville det bety at man måtte skyve andre ting til side. Prioriteringen må man foreta, og i Kristelig Folkeparti har vi gitt uttrykk for at ja, vi ønsker Ringeriksbanen, men det er andre alternativer, eller andre utbygginger, som må komme før det. Jeg tror, og ønsker sterkt å understreke, at Ringeriksbanen ikke er et luftslott. Det er en viktig planleggingsfase som man er inne i, og når den gjennomføres, vil den ha en stor effekt, noe jeg håper også vil bidra til at natur og miljø får det nødvendige vern som det i dag legges opp til.

Ranveig Frøiland (A): Trasévalet for Ringeriksbanen betyr for oss frå Hordaland redusert reisetid mellom Bergen og Oslo. Målet, som det står i innstillinga, er «å styrke Bergensbanens konkurransekraft gjennom å sikre Bergen og Voss et konkurransedyktig transportalternativ til fly og bil». Bergen er den nest største byen i landet. Det er rett, som det står, at det er mange som reiser med fly, men jammen er det òg mange som reiser med bane. Frå Voss er det ikkje noko anna alternativ, dersom ein ikkje skal reisa til Bergen først og så bruka fly til Oslo, som gjev lengre reisetid enn om ein brukar banen til Oslo. I tillegg er det sjølv sagt ei stor mengd menneske som bur i Ringeriksregionen, som vil nytta banen og få kortare reisetid til Oslo.

Heilt sidan 1992 har det vore jobba med å velja trasé, og det er klart at skuffelsen er stor når ein føler – for å seia det slik – at ein i ti år har vorte halden med at ein skal jobba med traseen, for så å enda opp med eit prosjekt som ein trur ikkje vert bygt, fordi ein vel den dyreste traseen.

Kva er det som gjer at ein føler at denne banen ikkje kjem til å verta bygd, med det trasévalet som vert gjort i dag? Lat meg først seia at jernbane er eit miljøprosjekt i seg sjølv. Alternativet for Ringeriksregionen er bil, og det tek mykje større areal enn jernbane. Men det er liten entusiasme i regjeringskonstellasjonen for den traseen som no vert vald. Det er ikkje vanskeleg å skjønna etter å ha følt heile debatten i dag. Det er stor entusiasme i Senterpartiet og SV. Det har eg ingen grunn til å kritisera. Eg trur dei meiner veldig klart det dei seier. Men når regjeringsfraksjonen er så lite entusiastisk og det er Framstegspartiet som skal tryggja Regjeringa sine økonomiske prioriteringar når det gjeld jernbane, og dei seier heilt klart frå at dei er imot dette prosjektet og ikkje vil prioritera det, gjev svaret seg sjølv for meg.

Dette er ein trist dag for jernbanen mellom Bergen og Oslo. Og det er ein trist dag for oss som var med på denne hestehandelen i 1992. Av dei tre prosjekta er tunnelen i Sogn og Fjordane ferdig. Bruprosjektet i Hardanger fekk vi ikkje. Vi vart lova at reisetida mellom Bergen og Oslo iallfall skulle kortast ned, og vi skulle velja ein trasé for Ringeriksbanen. Eg trur dessverre han vert forlaten i kveld.

Presidenten: For øvrig vil presidenten si at der ser man hvor usikre hestehandler egentlig kan være.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg er klar over at presidenten ikkje er glad i for mange treminuttsinnlegg, men dette er ei sak med stort engasjement, ikkje minst i Arbeidarpartiet, som denne debatten må ha vist, og eg kan ikkje heilt dy meg.

Når det gjeld 1992, var det jo slik at det var eit kompromiss. Me hadde truleg ulike favorittalternativ allereie då, og så vart me einige om å utgreia begge. No har me fått utgreidd begge, men me har heile tida helt i retning av det alternativet som i dag vert nedstemt. Det gjer me framleis.

Så er det spørsmål om korleis me skal få dette til – dersom me får det til. Skal me få til ei forkorting av Bergensbanen, skal me få til ein ringeriksbane der folk reiser, ein bane som ikkje berre er bra for naturmiljøet, men som i tillegg er ein bane der folk reiser og ikkje pressar på vegen?

Eg må jo seia at når representanten Marthinsen seier at 700 mill. kr ikkje er noko å bry seg om, må han vera i ein løyen komite, for i vår komite er 700 mill. kr til jernbanen uendeleg mykje pengar. Tenk på kor mange kryssingsspor ein kan få for 700 mill. kr, for å få gods og folk fram mykje fortare! Me kunne kanskje fått den snutten, som gav ein overgang til Gjøvikbanen for dei 700 mill. kr. Og så skal me bruka dei ekstra på ein feil trasé! Ikkje berre skal me bruka dei ekstra, me skal bruka dei på ein feil trasé!

Men så er det dessverre slik at me i Arbeidarpartiet, ikkje minst det siste året, har fått god trening i å jobba for det nest beste alternativet. Me vert nedstemde på prinsipp etter prinsipp, og så prøver me å gjera det beste ut av resultatet. Det kjem me nok til å gjera i denne saka òg, men

i dag er me skuffa. Me meiner det er feil, og me er livredde for at det ikkje vil vera noko fleirtal i denne salen for å kjempa fram Ringeriksbanen. Me er livredde for det, for me høyrer kva Framstegspartiet seier. Me trur ikkje Regjeringa heilt vil dette, iallfall ikkje heile Regjeringa, og då skal det verta vanskeleg å få til eit alternativ. Men me er vande med å leva med kompromissar. Me driv praktisk politikk, og då må me svelgja nokre nederlag, og så må me gå på og jobba for det nest beste alternativet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 1405)

S a k n r . 5

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø (Innst. S. nr. 45 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 76 (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 inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

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

– Det anses bifalt.

Heidi Sørensen (SV) (ordfører for saken): Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø har tre hovedprosjekter: bybanen, Ringveg vest og Skansentunnelen. Programmet skal finansieres med statlige riksvegmidler, bompenger, fylkeskommunale midler og kommunale midler. Bompengene skal kreves inn i bomringen rundt Bergen, og innkrevingen skal skje over ti år. Til sammen skal det innkreves nesten 2,3 milliarder kr i bompenger.

Et bredt flertall i komiteen, alle unntatt Fremskrittspartiet, støtter denne finansieringspakken. Det er positivt for byutviklingen og for miljøet i Bergen at inntektene fra bomringen skal brukes bl.a. til å bygge en bybane.

Bergensprogrammet skiller seg kanskje fra mange andre programmer vi har behandlet i samferdselskomiteen, ved at det har godt definerte målsettinger. Målsettingene i Bergensprogrammet er bl.a. at trafikkveksten skal dempes, at byutviklingen skal gi et mindre transportbehov, og at miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres. Det er god grunn til å merke seg at økt framkommelighet for bil ikke er et av målene i programmet. Derimot skal, som sagt, trafikkveksten dempes, miljøulempene fra bil-

trafikken reduseres og byutviklingen bidra til mindre transportbehov. Et bredt flertall i komiteen, alle unntatt Fremskrittspartiet, støtter målene i Bergensprogrammet. Det samme flertallet peker på at Bergen har store miljø- og transportutfordringer. Ifølge beregninger fra Statens forurensningstilsyn dør opptil 140 personer i året av dårlig luft i Bergen. Trafikkveksten har komiteen merket seg er høyere i Bergen enn i resten av landet, og videre at andelen som reiser kollektivt, har gått ned.

Et flertall i komiteen, alle unntatt Fremskrittspartiet, ser behovet for et trendbrudd med denne utviklingen, at vi får til høyere kollektivandeler, og at trafikkveksten reduseres.

Målene i Bergensprogrammet må nås, og et flertall i komiteen, alle unntatt Fremskrittspartiet, ber Regjeringen rapportere om utviklingen av programmet i lys av målsettingene.

Det samme flertallet i komiteen understreker betydningen av at kollektivtilbudet i Bergen styrkes. Det viktigste kollektivtiltaket i pakken er bygging av bybane.

Et mindretall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet, understreker at en bybane kan bli den framtidige ryggraden i kollektivsystemet i Bergen. T-banesystemer og bybanesystemer er meget effektive transportavviklere, og vi har et håp om at bybanen i Bergen skal kunne bli det samme for Bergen som det T-banen har blitt for hovedstaden. Men det er et tankekors at med de krav vi i dag stiller til nytte-kostnad på kort sikt, hadde vi kanskje aldri bygd den T-banen vi i dag er helt avhengige av i Oslo. Skulle T-banen fra Majorstuen til Tøyen, som går i tunnel, blitt erstattet av veg, hadde vi trengt en 12 felts motorveg tvers gjennom Oslo. Det at Bergen skal få bybane, vil være med på å prege Bergen i mange år framover og vil også være styrende for arealutviklingen.

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet ønsker en snarlig videreføring av bybanen til Flesland.

Når det gjelder Ringveg vest, står SV alene i komiteen. Bygging av Ringveg vest vil, slik vi ser det, legge grunnlaget for økt trafikkvekst i Bergensområdet. God vegkapasitet i byområder har historisk alltid generert økninger i vegtrafikken og reduserte kollektivandeler. På den bakgrunn mener vi at det er grunn til å stille spørsmål ved målsettingene i Bergensprogrammet om dempet trafikkvekst og økte kollektivandeler går sammen med bygging av Ringveg vest.

Til slutt vil jeg ta opp en liten inkurie på side 6 i innstillingen. Det gjelder en merknad fra medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet som «har merket seg at krav til egenfinansiering er større ved investeringer i veg enn ved investeringer i kollektivtransport». Det skal helt åpenbart være motsatt, og jeg ber om at dette blir rettet.

Mitt hjerte banker for bybanen. Samtidig vil jeg nok etterlyse et litt større engasjement fra regjeringsfraksjonen – litt mer sprut. Hvis vi skal være stolte av noe etter denne perioden, må det være om vi klarer å få startet byggingen av en bybane i Bergen.

Jeg vil fremme SVs forslag, som er inn tatt i innstillingen.

Eirin Faldet hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Heidi Sørensen har tatt opp det forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A): I foregående debatt fortalte SV oss at de var villige til å gå langt for å unngå kompromisser, fordi kompromissene kunne bety noe, i den mening at man kunne få gjennomført noe. Representanten Sørensen formulerte seg slik at SV gikk inn for Åsa-alternativet, uansett manglende bankende hjerter i regjeringspartiene.

Nå hørte jeg også at hun var opptatt av at hjertet banket for bybanen i Bergen. Dette Bergensprogrammet er basert på tre pilarer. Det er skapt et bredt politisk flertall i Bergen for Bergensprogrammet. Det er Skansentunnelen, det er Ringvegen, og det er bybanen. Alle vet at noen har lagt inn en pris på veien for å få til dette. Når Bergensprogrammet baserer seg på disse tre pilarene, hvorfor er det da så viktig for Sosialistisk Venstreparti å formulere i innstillingen både når det gjelder Ringvegen, og når det gjelder Skansentunnelen, spørsmålet om disse to prosjektene er i strid med målene i Bergensprogrammet?

Når jeg tar dette opp, er det ikke fordi det er viktig å ta den debatten, men det er viktig for meg å si det. Her legger man igjen en slags melding om at kampen mot to av de tre delene i Bergensprogrammet vil fortsette. Vil SV nå ta til etterretning at disse tre elementene blir vedtatt, slik at det blir bybane, det blir ringvei, og det blir skansentunnel – og står SV både lokalt og her i Stortinget bak det?

Heidi Sørensen (SV): Det brede flertall som står bak Bergensprogrammet i Bergen, er ikke SV en del av. Det brede flertallet er Høyre, Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti. Verken Venstre, SV eller Fremskrittspartiet er en del av det flertallet.

Når vi behandler disse pakkene, er det ganske interessant hva vi egentlig skal ta stilling til. Det vi da egentlig tar stilling til, er en tillatelse til bompengeselskapet til å starte innkrevingen. Vi kvalitetssikrer faktisk ikke hvert enkelt prosjekt. Det skal vi komme tilbake til, prosjekt for prosjekt.

For meg var det viktig å få lagt inn noen reservasjoner i forhold til noen av prosjektene i Bergensprogrammet, ikke minst fordi behovet for å kvalitetssikre bybanen står tydelig skrevet i dette programmet. Det er også vegprosjekter i programmet, og jeg synes man bør vurdere om disse er riktige i lys av målsettingene. Vi har sett grunn til å be Samferdselsdepartementet spesielt vurdere om kravet om at man ved store vegprosjekter alltid skal utrede et kollektivalternativ, er oppfylt i forbindelse med bygging av Ringveg vest. Slik sett skal vi komme tilbake til dette.

Når mitt hjerte banker for bybanen, skal det ha lov til å gjøre det! Det har lov til å banke knallhardt for at det skal bygges bybane i Bergen, uten at jeg samtidig skal være nødt til å gå inn for å bygge en forurensende vegstrekning.

Arne Sortevik (FrP): Et spørsmål til representanten fra SV – et spørsmål det kunne vært fristende å stille mange: SV er et parti som er glad i kollektivløsninger. Hva er det som gjør at SV nå støtter et høyst usikkert bybaneprosjekt, som altså muligens kan gi en meget dyr kollektivløsning for deler av befolkningen i Bergen, og velger vekk en satsing på buss? En satsing på buss vil være effektiv for hele byen, for alle kollektivbrukerne, og vil sannsynligvis ha en langt lavere prislapp investeringsmessig og en langt bedre samfunnsøkonomisk nytte.

Heidi Sørensen (SV): Et bussalternativ vil aldri kunne danne ryggraden i et kollektivsystem i en så stor by som Bergen. Jeg er fristet til å si at alle byer som er store nok til å ha respekt for seg selv som en storby, fortjener et skinnegående kollektivsystem. Jeg mener at Bergen er stor nok til å fortjene det, derfor banker mitt hjerte for at Bergen skal få en bybane. En bybane vil være en mer miljøvennlig løsning enn en videre satsing på buss, den vil også få ekstrapassasjerer som en buss aldri vil kunne ta. Det vi ser i alle byer som har skinnegående trafikk, er at der er kollektivandelene høyere enn der man har bussalternativ.

Jeg er veldig glad for at Arbeiderpartiet og Senterpartiet har vært med så langt i denne innstillingen og sagt at det er bane vi går for. Jeg er også veldig glad for at de undersøkelsene som ble bestilt av mange av de mest arge motstanderne av en bybane i Bergen, og som ble gjennomført av SINTEF, viser at samfunnsnyttene ved en bybane er høyere enn ved det sammenliknbare bussalternativet.

La meg si det slik: Bergen fortjener en bane. La meg håpe at hvis vi får til dette første skrittet, blir det det første skrittet mot det som i framtiden skal være den helt naturlige ryggraden i kollektivsystemet i det som faktisk er Norges nest største by, og som bør være stor nok og ha respekt nok for seg selv til å se at det er en baneløsning de trenger.

Leif Lund (A): Jeg er glad for at SV synes det er viktig at vi som kommer fra Bergen, skal få en bane å kose oss med. Det er jeg helt enig i. Derfor inviteres vi i dag til å vedta St. prp. nr. 76 for 2001-2002 om delvis bompengefinansiering.

Men så sa saksordføreren i en replikk i stad at hun er med på å godta bompengefinansieringen bare for bybanen. For at vi skal gå inn for bompenger i forhold til det som ligger i proposisjonen, er det Bergensprogrammet som skal vedtas, ikke bybanen. For hvis vi bare skal gå for bybane, behøver vi slett ikke legge på 50 pst. på bompengesatsene i Bergen. Da blir det et helt annet regnestykke enn det som ligger i St. prp. nr. 76. Jeg synes faktisk SV og saksordføreren må begynne å bli edruelige.

Heidi Sørensen (SV): Jeg hadde litt vanskelig for å forstå hvor edrueligheten kom inn her.

Det er viktig å påpeke hvordan vi behandler slike saker: Dette er en tillatelse til å samle inn bompenger til et program. Alle elementene i det programmet skal kvalitetssikres i prosesser framover, og vi vil få dem framlagt for Stortinget. Der går vi inn på og tar stilling til enkeltprosjektene i pakken eller programmet som sådant. For meg har det vært maktpåliggende å sikre meg, når det ligger et stort veiprojekt her, at vi er sikre på at vi har utredet kollektivalternativene til Ringveg vest på en slik måte at de krav som er stilt til slike utredninger, er gjennomført. På samme måte har jeg registret at andre synes det har vært like maktpåliggende at kravene til bybanen er kvalitetssikret, slik at man er sikre på at det er et lønnsomt prosjekt. Slik må vi, slik som disse sakene er lagt opp, behandle samferdselssaker.

Jeg skjønner at det for mange kan være forvirrende: Når er det vi egentlig realitetsbehandler og hva er det vi egentlig går for? Men det har ikke vært noen hemmelighet at SV ikke er en del av det brede flertallet i Bergen som har gått inn for programmet som sådant, og at det skyldes motstanden mot Ringveg vest. Men det vi kan love alle sammen, er at å jobbe for bybanen hadde vi kommet til å gjøre selv om det ikke fantes noe som het Bergensprogrammet. Og når det er noe som heter Bergensprogrammet, skal vi bruke alt det som står der, for det det er verdt, for å sørge for at det blir bygd en slik flott bane i Bergen.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): «Du trenger ikke dra til Bergen, og du sparer en del på det,» heitte det i ei vise for nokre år sidan. Eg har vore i Bergen opptil fleire gonger det siste året, ikkje fordi det ikkje regnar der eg kjem frå, men m.a. for å setja meg inn i samferdsleutfordringane i Bergen. Bergen er ein fin by, med fjord og fjell, som har store utfordringar for at folk skal kunna koma fram, samstundes som det er leveleg å bu og opphalda seg der. Trafikken aukar, kollektivandelen går ned, og miljøproblema veks. Til all lukke har kommunen no, med støtte frå fylkeskommunen, utarbeidd eit program for transport, byutvikling og miljø. Målet er å redusera veksten i biltrafikken, auka kollektivdelen, betra miljøet og betra trafikktryggleiken.

Middelet er, som nemnt av saksordføraren,

- auka satsing på kollektivtrafikken
- Ringveg vest
- Skansentunnelen

I tillegg omfattar programmet utbetring av flaskehal-sar på stamvegnettet og andre tiltak på vegnettet som auka satsing på gang- og sykkelveggar, trafikktryggings-tiltak og miljøtiltak.

Stortinget er, som sagt, i dag invitert til å samtykka i innkrevjing av bompengar til delvis finansiering av Bergensprogrammet. Vedtak om det einskilde prosjektet skal gjerast i den årlege budsjetthandsaminga etter at

naudsynte utgreiingar, plangrunnlag og kvalitetssikra kostnadsoverslag ligg føre.

Likevel er dagen i dag ein viktig dag for Bergen. Det er i dag me gjev startsignal for ei viktig og svært omfattande satsing på å betra situasjonen for både folk og bilar i Bergen. Fleirtalet støttar seg på eit solid lokalt fleirtal. Denne støtta er fint avstemd og gjeld heile programmet. Forslaget som ligg føre her i dag frå Framstegspartiet, som dei sikkert sjølve vil gjera greie for, er eit forslag som ikkje har støtte lokalt. Mange kunne nok tenkja seg meir pengar frå staten, men dei lokale politikarane veit at det er urealistisk å få fleirtal for dei enorme påplussingane det vil krevja å seia nei til all bompengfinansiering i Noreg, slik Framstegspartiet gjer. I år fekk Framstegspartiet 150 mill. kr meir til veg i kompromiss med Regjeringa, men det er langt igjen til dei rundt 2 milliardane som ein får inn i bompengar i året. I tillegg er det lokale fleirtalet eit fleirtal som reknar med Bergensbana. Dette er altså eit reint demonstrasjonsforslag frå Framstegspartiet. SV gjev på den andre sida til kjenne skepsis til Ringveg vest, og ber om utgreiing av eit kollektivalternativ til vegen. Det ville òg føra til oppsmuldring av fleirtalet lokalt, og er difor heller ikkje verdt særleg for dei som ynskjer løysingar, ikkje fleire planar. Det går ikkje å plukka delane frå eit program som fyrst er handsama lokalt, og der ein er komen fram til lokale kompromiss. Det er snakk om å seia ja eller nei, og dei som plukkar delar, seier nei.

Kollektivdelen i Bergen er liten, og går diverre ned. Difor er det bra at programmet satsar på kollektivtiltak. Faktisk så mykje som 45 pst. av midlane skal nyttast til kollektivføremål

- til Bergensbana, som eg vonar det vil verta mogleg å vidareføra til Flesland utan opphald i prosjektering og utbygging
- til eit velutbygd matesystem til bybana samt 7 km kollektivfelt langs eksisterande riks- og fylkesveggar

Eg er samd med departementet i at denne satsinga er eit trendbrot. Merkeleg nok er det berre eit mindretal som ber om at krav til eigenfinansiering av veg- og kollektivprosjekt må sidestillast.

Arbeidarpartiet er del av eit fleirtal saman med regjeringspartia og Senterpartiet som går inn for programmet slik det ligg føre. Fleirtalet peikar på fordelane ved parallellitet i utbygging og ferdigstilling av veg- og kollektivtiltak. Sjølv om nye tilbod kan skapa nye reisevanar, ser me i Arbeidarpartiet dette som lite aktuelt i Bergen då traseane for ny veg og ny bane ligg ganske langt frå kvarandre.

I mindretal saman med Senterpartiet og SV er me med på å peika på

- at det viktigaste kollektivtiltaket er bygging av bybane, og at bussalternativet ikkje bør utgreiast vidare
- at det er ynskjeleg med ei vidareføring av bana til Flesland
- at bompengordninga legg godt til rette for at Bergen kommune kan ta i bruk vegprising for å avgrensa trafikkveksten i Bergen, og
- at bilavgrensande tiltak bør vurderast

Handsaminga av planane, ja eller nei, eventuelt tilbakesending, er alternativa i dag, og ikkje å plukka ut grunnleggjande element som ein føresetnad for lokalt fleirtal. Eg er glad for at Bergens Tidende har avslørt dette i denne saka. Eit bankande hjarte for Bergensbana, som representanten Sørensen tok til orde for, har eg òg, men det er ikkje nok, det er ikkje noko verdt dersom bergensarane ikkje i tillegg får Ringveg vest. Det kan ein ikkje utgreia seg vekk frå.

Hans R. Kjæstad (H): En av Nordens vakreste og stolteste byer trenger til fornyelse. Gamle Bergen er rammet av folkesykdommene åndenød og forstoppelse. En by for fremtiden må by på mer enn estetikk. Byplanlegging må sikre en arealbruk der verdiskaping, fremkommelighet, trivsel, gode bomiljø og anstendig naturbruk skal flettes sammen i en felles vev. Det er ingen lett oppgave, men bergensere er ikke redde for det som er vanskelig. Ansvarlige bergenspolitikere på tvers av tradisjonelle skillelinjer har målbevisst arbeidet seg frem til enighet om noen vesentlige byutviklingsprinsipper. Dette har de kalt Bergensprogrammet.

Bergensprogrammet er foranlediget av en situasjon med årlig trafikkvekst på mellom 3 og 6 pst., mens kollektivtrafikken har hatt en negativ utvikling. Dette er en kombinasjon som er uheldig for bomiljøet, den er uheldig for fremkommelighet, og den er uheldig for næringslivets transport. Alt tyder på ytterligere trafikkøkning i årene som kommer. Allerede nå er luftforurensningen til tider så stor at den er helsefarlig for utsatte grupper. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved helseskadelig bergensluft er beregnet av SFT til henimot 1,8 milliarder kr pr. år. På denne bakgrunn har gode krefter i Bergen – Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen Hordaland – lagt frem sitt program. Det dreier seg om byutvikling, det dreier seg om transport, og det dreier seg om miljø.

Bergensprogrammet består av ni delmål. Trafikkveksten skal ned, kollektivandelen skal ha større del av trafikkveksten, veinettets kapasitet skal optimaliseres, miljøbelastningen fra veitrafikk skal ned, og sentrum skal skjermes for uønsket trafikk. Det skal bygges et sammenhengende nett av gang- og sykkelveier, antall trafikulykker skal ned, og ikke minst er det avgjørende at fremtidig byutvikling har en plan for hvorledes menneskets forskjellige funksjoner – bolig, arbeid, fritid – rent geografisk plasseres i forhold til hverandre, med minst mulig reisevei og best mulig utnyttelse av tilgjengelig infrastruktur. De virkemidler som er tenkt brukt for disse formål, består av en kollektivdel, bygging av Ringveg vest, bygging av Skansentunnelen og miljøtiltak med sammenhengende gang- og sykkelveinett.

Programmet er en parallellsatsing på vei og kollektivtransport. En bybane mellom Flesland og sentrum er kostnadsberegnet til 2,2 milliarder kr, Ringveg vest til 2 milliarder kr og Skansentunnelen til 350 mill. kr. Lokale myndigheter har forutsatt at bybanen i sin helhet finansieres gjennom bompenger og over statsbudsjettet. Lokale myndigheter har også igangsatt et kvalitetssik-

ringsarbeid, der bybane også vurderes opp mot bussalternativer. Så langt – og det er jeg glad for – ser det ut som om en bybane har bedre nytte-kosttall enn bussalternativet.

Det er fremdeles uavklarte spørsmål om Bergensprogrammet. Byggherre og driftsansvar for bybanen er ett, driftstilskudd for supplerende busslinjer er et annet. For øvrig kan bybane og Ringveg starte opp i 2005, hvis alt går som planlagt.

Vi forutsetter at departementet kommer tilbake til Stortinget når disse spørsmål er avklart. Ved denne korsvei er det prinsippsspørsmålene for finansiering av Bergensprogrammet, herunder bompengefinansiering, vi skal ta stilling til. Kristelig Folkeparti og Høyre anbefaler Regjeringens forslag, og ønsker Bergen lykke til med prosjektene. Bergen-politikere i Arbeiderpartiet, i Høyre og i Kristelig Folkeparti har i denne sak våget å ta noen politiske belastninger med sikte på å gjøre Bergen til en bedre by å bo og virke i. Det avtvinger respekt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore A. Nistad (FrP): Høyre har i de siste årene vært en av de varmeste tilhengerne av at all veiutbygging skal finansieres med nye bommer. I sak etter sak de siste fem årene har jeg blitt stående alene, og det har vært Høyre som har plagget dette igjennom. I Oslo går også store deler av bomringinntektene til kollektivtrafikken, og det er jo siste talers bosted.

Så sier representanten Kjæstad at han tror og ønsker at bybanen i Bergen vil starte opp i 2005. Har da Høyre bybanen som førsteprioritet i Bergen? Og hvordan har de tenkt å finansiere bybanen? Vil de gå inn på samme taktikk som de bruker alle andre steder – at det er de stakkers bilistene som også denne gangen skal få betale for helt andre ting enn det de selv benytter?

Hans R. Kjæstad (H): Thore Nistad har misforstått Høyre på ett punkt. Han sa at vi er ivrige forkjempere for bompengefinansiering og for alle disse brukerbetalte prosjektene som dukker opp her og der. Nå er vi i den situasjonen i Høyre at vi først og fremst skal huskes for at Høyre skaffet Norge samferdselsprosjekter. Vi står for en politikk hvor det å få folk på hjul og på skinner er viktigere enn andre hensyn. Så må vi da for å oppnå det ene kompromisse på det andre også i den sammenhengen.

Når det gjelder mitt hjemfylke, har jeg kjempet for dette hovedveiprosjektet i Oslo. Jeg har kjempet for det, og er veldig stolt av det. Fremskrittspartiet går nå stadig ut og fremhever hovedveiprosjektet i Oslo som et eksempel til etterfølgelse. Jeg skal komme med navnet etterpå. Og det er jeg veldig stolt over at vi gjorde. Men det er klart at vi gjorde ikke det fordi vi ønsket å betale bompenger, men staten stod ikke der med pengene. Og i det øyeblikk staten kommer med penger til et fylke, så sier vi selvfølgelig helt klart fra at da bygger vi ned hver eneste bomring vi har. Men fremfor å dø i eksos og at næringslivets transport ikke kommer frem, har vi valgt å gjøre

det på denne måten. Og det får det være opp til det enkelte fylke å ta et valg.

Når det gjelder bybane, er det ikke gjort noe vedtak om hva som konkret skal skje på kollektivsiden. Det utredes i disse dager. Vi kommer tilbake til det. Det vi er blitt invitert av Regjeringen til å mene noe om i denne sammenheng, er om vi skal være med på å bompengefinansiere disse prosjektene som vi her har snakket om. Og så kommer vi tilbake til det enkelte prosjekt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Thore A. Nistad (FrP): Da bompengeringen i Bergen ble innført 2. januar 1986, var det etter en turbulent politisk prosess, og med sterk motstand fra byens befolkning. Stadige løfter om at bompengene skulle komme i tillegg til statlige bevilgninger og at bompengesatsene skulle holdes på et lavt nivå, er blitt brutt. Nå inviterer Regjeringen til å bryte et tredje løfte, løftet om at bompengeringen skulle fjernes etter 15 år, noe som er vanlig for bompengeringer. Nå har bompengeringen i Bergen vært i drift i hele 17 år, to år lenger enn det som man egentlig skulle.

Dette løftebruddet ønsker ikke Fremskrittspartiet å være med på. Innbyggerne i Bergen har betalt nok, og vi ønsker derfor å avvikle hele bomringen.

I proposisjonen nevnes noe man kaller bybaneprojekt. Jeg vet ikke egentlig hva et bybaneprojekt skal bestå av, men det er kalkulert til 920 mill. kr. Og jeg ville ikke bli forbauset om det såkalte bybaneprojektet nærmer seg 2 milliarder kr istedenfor 1 milliard kr. Det er vi vant til når det gjelder slike prosjekter.

Fremskrittspartiet har klart sagt fra at vi vil basere kollektivtransporten i Bergen på buss istedenfor dette såkalte bybaneprojektet. Fremskrittspartiet vil derfor gå inn for å bygge ut Bergensprogrammet etter de planene som Regjeringen har lagt fram – det er vi enig i – men uten å ta med den såkalte bybanen.

Jeg vil få lov å ta opp det forslaget som er tatt inn i innstillingen.

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

Det blir replikkordskifte.

Ranveig Frøiland (A): I dag opnar dei ein ny trasé i Bergen, Midtun–Hop. Det er den siste av dei store bompengeparsellane i den bompengepakka som vart etablert i 1986. Vel 1 milliard kr har trafikantane betalt, og staten har vore med med nesten det dobbelte.

Folk i Bergen og i kommunane i omlandet er nøgde med at ein har klart å få bygd dei store prosjekta rundt Bergen med ei bompengefinansiering, og det har altså vore interesse både frå folk og sjølv sagt politikarar, for det er eit breitt fleirtal i bystyret i Bergen og i fylkeskommunen som ønskjer å fortsetja med ein bompengering i Bergen når det gjeld tre store prosjekt: Skansentunnelen, Ringveg vest og bybaneprojektet. Eg skal ikkje harsele-

ra med kva bybaneprojektet er for noko, for det trur eg representanten Nistad veit.

Det heftar ein del utryggleik ved store prosjekt, men det er over 4 milliardar kr som skal investerast i regionen der. Og då ønskjer eit breitt politisk fleirtal både her og i Bergen å fortsetja med bompengeringen.

Så har eg lyst til å spørja Nistad om han ikkje unner bergensarane å få desse prosjekta no, for eg trur ikkje noko på at Framstegspartiet klarer å finansiera desse prosjekta over statsbudsjettet. Det er heilt naudsynt for regionen at dei får delta vidare med å finansiera desse prosjekta ved bompengar. Eg synest det er trist at ikkje Framstegspartiet ser at det er heilt naudsynt dersom desse tre prosjekta skal bringast i hamn. Sjølv med dei to prosjekta trur eg nok det er viktig med bompengar.

Thore A. Nistad (FrP): Jo, selvsagt unner vi bergenserne disse prosjektene. Og vi unner dem enda mer, men vi unner dem det da på veisektoren.

Man har en kalkyle på 4 milliarder kr. Nei, vi vil ikke ha bybanen, og der har vi godt over 1 milliard kr, kanskje 2 milliarder kr. I vårt alternative budsjett legger vi fram at vi ønsker å bygge ut veiene, øke veiinvesteringene med 5,5 milliarder kr pr. år, og det er et ganske annet tall enn Arbeiderpartiet har i sitt budsjett.

Anne Berit Andersen (H): Bergen står overfor store utfordringer innenfor trafikkavviklingen. Noen av disse utfordringene kan bli løst ved å bygge ut veinettet, bl.a. ved å bygge Ringveg vest. Men vi løser ikke alle problemene med å forbedre veinettet. Hensynet til framkommeligheten på veiene og til miljøet krever også at vi satser på kollektivtransport, enten det nå blir buss eller bane.

Vi har i de siste dagene fått rapporter fra Bergen om dårlig luftkvalitet, og at veitrafikken bidrar til å redusere luftkvaliteten.

Fremskrittspartiet vier utfordringene for kollektivtransporten i Bergen liten oppmerksomhet, med unntak av at de går imot bybane. De foreslår faktisk at kollektivsatsingen i Bergensprogrammet skal nulles, og Fremskrittspartiet varsler i innstillingen ingen styrking av kollektivtransporten i Bergen gjennom økte bevilgninger.

Mener ikke Fremskrittspartiet at det er behov for å styrke kollektivtransporten i Bergensområdet? Hvordan skal en eventuelt økt satsing finansieres?

Thore A. Nistad (FrP): Høyre har blitt en veldig varm forkjemper for at nå skal alt løses ved hjelp av kollektivtrafikken.

Fremskrittspartiet går faktisk inn for å styrke kollektivtrafikken i Bergen. Men vi har sagt at vi ikke går inn for et slikt stort luftslott som den såkalte bybanen. Vi har sagt at problemene i Bergen kan løses ved hjelp av buss, som er et bra alternativ.

Så har begge Høyre-representantene vært veldig ivrige og snakket om at det nå er så dårlig luft i Bergen, den er nesten så dårlig at snart er det ingen som er i stand til å leve i den byen lenger. Men da må jeg bare få minne Høyre om alle de ideene som Fremskrittspartiet har, og

spørre hvorfor de ikke går inn for dem – slik som f.eks. økt vrakpant på biler så vi får skiftet ut bilparken. Lavere strømvavgifter fikk de anledning til å være med på nå i forbindelse med budsjettet. Da hadde folk kanskje fyrt med strøm istedenfor å gå over til ved, koks e.l.

Løsningene ligger der også for Bergen, selv om Bergen nå liksom har blitt både pest og kolera når det gjelder luftforurensningen.

Det er også én ting til når det gjelder busser. Når de legger ut bussruter på anbud, eller de får noen som vil kjøre kollektivt, hvorfor setter ikke da bystyret i Bergen krav om euro 2 standard på bussene? Det er ikke vanskeligere enn det. I dag kan de nye, moderne bussene stort sett gå uten utslipp. Det er ikke noen fæle spyer av noen gamle busser som kjører i dag. Man har nye, moderne busser, og de er like bra som den såkalte bybanen til Høyre.

Audun Bjørlo Lysbakken (SV): At Fremskrittspartiet har et dogmatisk kjærlighetsforhold til bilen, er ikke noe nytt. Lokalt er Fremskrittspartiet kjent som asfaltens beste venn, og jeg må si at jeg av og til har undret meg over om det kan være sånn at noen av Fremskrittspartiets representanter har det samme forhold til eksos som en del andre folk har til tobakk!

Det er noe imponerende i standhaftigheten og staheten fra Fremskrittspartiets side når det gjelder å motsette seg ethvert tiltak som ikke først og fremst innretter seg mot å bygge flere veier og åpne opp for flere biler. Og jeg synes dette når imponerende høyder i innstillingen, når Fremskrittspartiet ikke engang kan greie å slutte seg til den merknaden som omtaler det positive i at man nå skal få tatt et løft for gang- og sykkelveier i byen.

I en situasjon der barn i Bergen må holde seg innendørs fordi de får luftveisplager av å være ute, har ikke Fremskrittspartiet et eneste annet tiltak enn de som handler om vei og flere biler. Jeg vil be representanten Nistad forklare oss hvorfor det er sånn at Fremskrittspartiet ikke engang er i stand til å støtte en satsing på noe så enkelt og relativt billig som flere gang- og sykkelveier i byen.

Thore A. Nistad (FrP): Når jeg ser utover denne salen her, tror jeg jeg må se de siste innbyggerne av Bergen by, for så ille forurensning som det er i Bergen, er tydeligvis dette den siste skanse. Jeg har selv vært i Bergen og har ikke opplevd at de er så dårlig stilt i Bergen som representantene her sier.

Representanten Bjørlo Lysbakken sa at Fremskrittspartiet er «asfaltens beste venn». Ja, jeg er stolt av at Fremskrittspartiet kaller bilen en bestevenn, jeg! Hva skulle vi i Norge gjort uten bilen? Det hadde vært helt håpløst. En kan gjerne gå fra Bergen til Oslo. Det var en viss mann som skulle gjøre det etter et valg, men han gikk nå ikke hele veien, han måtte hoppe på en bil underveis, han også. – Så det var det.

Så til tiltakene mot luftforurensning. Det nevnte jeg akkurat i mitt forrige replikkvar. Jeg hadde flere løsninger. I budsjettet, jeg må gjenta det en gang til, ville vi sette ned strømvavgiften. Det ville løse mange problemer for

dem som har astma og problemer i Bergen. Vi har sagt at vi vil øke vrakpanten. Og for å nevne enda en ting jeg glemte i stad: Vi vil sette ned avgiftene på bilene slik at vi får nyere biler. De nye bilene i dag har en helt annet teknisk standard enn for ti år siden. Vi har en gjennomsnittsalder på bilparken i Norge som kan sidestilles med det man har Tyrkia, på 11 ½ år. Det er ikke akkurat mye å skryte av når vi er verdens rikeste land.

Representanten Bjørlo Lysbakken sa altså at Fremskrittspartiet er «asfaltens beste venn». Ja, jeg kan gjerne innrømme at vi har liten satsing på gang- og sykkelveier, og skulle gjerne ønsket mer. Men når vi skal løse problemene i Bergen, ønsker vi å gå inn for tunnel og ringvei først.

Presidenten: Replikskordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF): Kristelig Folkeparti sier ja til Bergensprogrammet og dermed også ja til økt framkommelighet og et bedre miljø i Bergen.

Gjennomføringen av Bergensprogrammet er viktig for å bedre miljøet og øke framkommeligheten. Utbyggingen av bedre kollektivtransport innebærer et trendbrudd, der kollektivtrafikken skal ta en større del av trafikkveksten, og dermed bidra til å redusere de problemene av økt trafikk som er forventet på veinettet.

Kristelig Folkeparti ser det som en forutsetning at Bergensprogrammet skal gi et svar på bysamfunnets transport- og miljøutfordringer på lang sikt. Målet skal være å redusere veksten i biltrafikken, øke andelen kollektivreisende, bedre miljøet og trafikksikkerheten og redusere transportkostnadene for nyttetrafikken.

Målene i Bergensprogrammet er langt på vei i tråd med prioriteringene i stortingsmeldingen «Bedre kollektivtransport», som vi behandlet for en tid tilbake. Der omtales kollektivtransporten som ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Miljø- og transportutfordringene i Bergen er store. Ifølge Statens forurensningstilsyn er luftforurensningsproblemer i Bergen alvorlige. SFTs beregninger viser at det hvert år dør 140 bergensere for tidlig som følge av luftforurensning, og at de samfunnsøkonomiske kostnadene er i størrelsesorden 1,8 milliarder kr hvert år. Dette er svært alvorlige tall som man må gjøre noe med.

Veksten i biltrafikken har også vært høyere i Bergen enn i resten av landet, og kollektivandelen har gått ned. Bergensprogrammet er svaret på disse utfordringene og innebærer, som flere har sagt, det trendbruddet som er nødvendig, og som vi tror vil føre til dempet trafikkvekst, reduserte miljøbelastninger og større kollektivandeler i framtiden.

På deler av veinettet i Bergen har trafikken nådd et nivå som skaper store problemer for framkommeligheten. Hovedfokus for transportsystemet i Bergen har fra midten av 1980-tallet vært rettet mot utbyggingen av et tjenlig hovedveinett. Dette har også ført til økt framkommelighet for både privatbilen og kollektivtransporten, og har avlastet Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk.

Forbedringene har vært størst for brukere av privatbil, det skal innrømmes.

I Kristelig Folkeparti ser vi at det fortsatt er behov også for å øke kapasiteten på veinettet i og rundt byen. Derfor er vi med på Ringveg vest og Skansentunnelen, og ser på dette som viktige brikker i helheten.

Men samtidig er det for Kristelig Folkepart ønskelig å legge særlig vekt på mulighetene for å utvikle et bedre kollektivtilbud med buss på de nye veistrekningene som er med i Bergensprogrammet, for å møte den negative utviklingen i kollektivtrafikken som Bergen har hatt gjennom lengre tid.

Bergensprogrammet legger til rette for økt kollektivtransport med buss og bybane, opprusting av sentrumsområder som er blitt avlastet for biltrafikk, og det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelveinett til og gjennom byen.

Bybanen mellom sentrum og Flesland er definert som det viktigste enkeltprosjektet. I tillegg skal det gjennomføres fremkommelighetstiltak og prioritering for kollektivtrafikk, som buss og taxi, både på tilfarts- og hovedveier i ytre by og i sentrum.

I Kristelig Folkeparti er vi tilfreds med at Regjeringen har satt av 5 mill. kr på statsbudsjettet for 2002 for å forsere planleggingen av en bybane i Bergen. Bevilgningen vil kunne gi rom for å få gjennomført de utredninger som er nødvendige for å kunne følge opp kravene om dokumentasjon for alternativ bruk av riksveimidler og bompenger.

For Kristelig Folkeparti er det viktig å understreke at det må være en parallellitet i utbyggingstakten, slik at bybanen ikke skyves ut i tid i forhold til veiprojektene. Det er svært viktig at det ikke dannes nye reise mønstre før kollektivløsningene er på plass.

Kristelig Folkeparti ønsker å satse på miljø og kollektivtransport. Vi har derfor merket oss at Bergensprogrammet har fått bred tilslutning lokalt, og at programmet inneholder en balansert satsing på kollektivtransport og vei. Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av at Bergensprogrammet skal føre til en styrking av kollektivtransporten i byen.

Lokalt er det et sterkt engasjement for valg av bybane som kollektivløsning for Bergen, og Kristelig Folkeparti tar dette til etterretning. Nå har det vært snakket mye om hjerter som banker for bybane. I Kristelig Folkeparti sier vi at hjertet banker ikke først og fremst for bybane, men at hjertet banker for den beste kollektivløsningen for Bergen, og i øyeblikket tror vi at det er en bybane. Så vil de utredningene som kommer, vise om det er riktig. Men vi tror at bybane er det som nå kan bli løsningen for framtiden. Vi ser også viktigheten av at denne bybanen ikke ender på Nesttun, men at den til slutt skal ende på Flesland.

Vi støtter delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet etter de retningslinjer som er anbefalt lokalt.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP): Jeg skal sitere fra proposisjonen for å stille spørsmålet:

«I tillegg til drift av bybanen forutsetter opplegget et oppgradert busstilbud. Et slikt oppgradert busstilbud vil kreve betydelig årlig driftstilskudd. Det er ikke endelig avklart hvordan dette skal finansieres.»

Når Kristelig Folkeparti så helhjertet støtter opp om bybane som kollektivløsning for deler av byen, er de selvfølgelig klar over at det mangler en del på finansieringen. De har vel da gjort seg opp en mening om hvordan de skal finansiere det som er vist frem, og som mangler i proposisjonen.

Som jeg har sagt flere ganger, gir bybane et kollektivtilbud til deler av byen. Skal man bygge ut kollektivtilbudet for resten av byen, vil det også kreve midler. Det har vel også Kristelig Folkeparti en finansieringsløsning for, og jeg lurar på hva den er.

Jan Sahl (KrF): Jeg vil si som jeg sa i mitt innlegg, at i Kristelig Folkeparti er vi opptatt av å finne de beste løsningene for kollektivtransport i Bergen. Jeg sa også at mitt hjerte banker først og fremst for å få til et best mulig kollektivtilbud. Bybanen er under utredning, og vi skal få et svar fra departementet. Hver enkelt sak vil komme tilbake til Stortinget. I øyeblikket tror Kristelig Folkeparti at bybane er det beste alternativet. Hvis utredninger skulle vise noe annet, er vi villig til å revurdere vår innstilling til saken. Men i øyeblikket er det ingen ting som tyder på det i forhold til det vi har av dokumentasjon pr. i dag.

Jeg sa også at når det nå skal bygges nye veier innenfor det samme programmet, ønsker vi å være med og legge til rette for at det også skal være økonomi til det, slik at vi kan få til en tilfredsstillende kollektivløsning også der ved hjelp av buss.

Jeg vil tro at vi her må ta hver enkelt del av programmet og finne finansieringsløsninger når vi får det lagt fram for oss. I øyeblikket er det vel like problematisk for Fremskrittspartiet som for Kristelig Folkeparti å si noe om den endelige prisen på Bergensprogrammet totalt sett.

Ranveig Frøiland (A): Eg er sjølvsagt glad for at Kristelig Folkeparti er med både i Bergen og i fylket og her på Stortinget for å ta imot disse utfordringane som Bergen står overfor, med Bergensprogrammet. Det har vore mykje snakk om hjartebank, og eg må seia at mitt hjarte bankar mest når eg står i kø på Ringveg vest, eller det som skal bli Ringveg vest om nokre år, for eg når aldri flyet når eg skal til Oslo. Så der er det behov for å bygga ut både for kollektivtransport og for vegtransport. Men det var ikkje hjartebanken min eg var mest oppteken av no. No er eg mest oppteken av finansieringa.

I innstillinga er det nokre merknader som går på finansiering, der Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet seier at dei i hovudtrekk sluttar seg til den finansieringa som det er lagt opp til. Men dei vil understreka at bygging av bybane i Bergen kvalifiserer for bruk av ordninga med alternativ bruk av riksvegmidlar.

Spørsmålet mitt er: Kva er grunnen til at ikkje regjeringspartia og Kristelig Folkeparti vil vera med på denne

formuleringa? Kan representanten utdjupa om det er nokon grunn til at dei ikkje er med på ho? Det er grådig viktig å kunna bruka av desse riksvegmidlane til bybana.

Jan Sahl (KrF): Det er godt med de bankende hjerter. For de to sakene som samferdselskomiteen har hatt på agendaen i dag, har det vært bankende hjerter. Det setter en ekstra spiss på debatten, og det viser at det er viktige saker for folk flest som samferdselskomiteen er opp-tatt av, og som denne regjeringen bringer til torgs.

For det første når det gjelder Ringveg vest, har vi en felles banking for den. Kristelig Folkeparti er med på at også Ringveg vest kan ha en eventuell oppstart parallelt med en bybane. Det vi har understreket, er at bybanen eller de aktuelle kollektivløsningene ikke må komme i ettertid, slik som ofte skjer.

Når det gjelder finansieringen, vil jeg komme tilbake til det som jeg sa i den forrige replikken, at det i dag ikke nytter å spekulere på pris og hvordan prosjektene eventuelt skal finansieres. Det får vi ta stilling til når vi får hvert enkelt prosjekt på bordet. Det jeg kan love, er at har Kristelig Folkeparti først sagt ja til Bergensprogrammet, vil vi også være med på å finansiere det, og vi vil ta ansvaret for den prislappen som blir lagt på bordet, når den kommer.

Audun Bjørlo Lysbakken (SV): For noe over et år siden var vi gjennom en valgkamp der Kristelig Folkeparti lokalt i Hordaland hadde en veldig høy profil når det gjaldt kollektivtrafikk, og strødde om seg med penger som skulle gå til dette. Lokalt var særlig bybanen et høyt prioritert ønske, og det var et sentralt løfte til velgerne. Jeg må si at jeg er veldig skuffet. Jeg tror at mange av dem som stemte Kristelig Folkeparti av denne grunn, er skuffet over det engasjementet som har vært oppvist siden den gang.

Det er to områder som jeg har lyst til å utfordre konkret på. Det ene er det som Ranveig Frøiland tok opp i sin replikk: Hvorfor kan ikke Kristelig Folkeparti være med og sørge for at det blir flertall for en merknad der Stortinget uttrykker sitt ønske om en snarlig videreføring av bybanen til Flesland?

Det andre spørsmålet går også på det som Ranveig Frøiland tok opp i sted, alternativ bruk av riksvegmidler. Det har vært et veldig sentralt ønske fra Bergen kommune. Vi har alle mottatt brev om det. Vi vet at det å slå fast at bybanen kvalifiserer til denne ordningen, vil være helt sentralt for finansieringen. Disse to områdene har Kristelig Folkeparti sagt at de har vært for, men man lar være å skape flertall for det i denne salen og i komiteen. Da synes jeg at man med all respekt må kunne be om å få klare svar på hva dette skyldes. Betyr det at Kristelig Folkeparti har blitt mer lunkne i forhold til bybanen? Eller betyr det at det er regjeringssamarbeidet med det tradisjonelt litt mer bybaneskeptiske Høyre som binder Kristelig Folkeparti opp til standpunkt som man ellers ikke ville ha tatt?

Jan Sahl (KrF): Jeg skjønner at SV er skuffet over Kristelig Folkeparti og denne regjeringen på tross av at vi har lagt fram et budsjett med den største kollektivsatsingen som noen regjering noen gang har lagt fram. Men det er jo opposisjonens mulighet dette hele tiden å uttrykke ny skuffelse.

Så til Bergensprogrammet og bybanen. Kristelig Folkeparti er helt og fullt med på at det skal bygges bybane i Bergen. Vi går helt og fullt inn for Bergensprogrammet, slik som det er lagt fram av Samarbeidsregjeringen. Så jeg kan ikke skjønne at det er noen grunn til å være skuffet.

Så er det slik at opposisjonen alltid vil ligge et hakk foran i merknadene. Slik er det også her. Kristelig Folkeparti forholder seg til at det er avsatt 5 mill. kr til en utredning som skal på plass, før man har den endelige finansieringen i orden. Når vi sitter med beløpet og ser hva dette vil koste, vil vi også være med på å diskutere bruk av alternative riksveimidler som et finansieringsgrunnlag. Men før utredningen kommer, vil vi ikke til å gå til det skrittet å foreskrive hvordan vi skal finansiere dette. Det skal vi komme tilbake til når prosjektet i neste omgang blir presentert for oss.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): Saka vi handsamar i dag, gjeld hovudlinjene og prinsippa i Bergensprogrammet. I tillegg skal vi ta standpunkt til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet. Detaljane når det gjeld enkeltprosjekta, skal vi kome tilbake til.

Ved dei opne høyringane i komiteen om Bergensprogrammet gav representantar frå Bergen kommune klårt uttrykk for at Bergensprogrammet var ei pakke som fleirtalet i Bergen bystyre meinte ikkje skulle splittast opp, og at delar av programmet ikkje måtte fjernast frå pakka. Eg er kjend med at det er ulike meiningar mellom partia i Bergen bystyre om delar av Bergensprogrammet. Men eg har ikkje møtt nokon som ikkje meiner at noko må gjerast med trafikksituasjonen i Bergen.

Bergen har opplevd ein sterk vekst i vegtrafikken, og fleire stader har trafikken nådd eit nivå som gjer det vanskeleg å kome fram. Det er difor nødvendig å setje i gang tiltak for å møte trafikktfordringane i Bergen.

Ein viktig del av Bergensprogrammet er satsinga på kollektivtransport. Kollektivsatsinga omfattar fleire tiltak, men bybana mellom sentrum og Nesttun og vidare til Flesland er definert som det viktigaste enkeltprosjektet. Bybana skal vere hovudstammen i kollektivtransportsystemet i sørkorridoren i Bergen. Men òg tiltak for å prioritere kollektivtrafikken på hovudveggar og tilfartsveggar og andre tiltak for å gjere det lettare for kollektivtrafikken å ta seg fram er viktige element i kollektivdelen. Målsetjinga er at kollektivtransporten skal ta trafikkauken. Trafikkauken i Bergen har vore svært stor dei siste åra, større enn mange andre stader i landet, samtidig som kollektivdelen har gått ned. Det hastar difor med å kome i gang med tiltak som kan auke kollektivdelen og redusere trafikkproblema. I motsett fall vil Bergen i framtida få leng-

re rushtidsperiodar, som òg vil føre til auka miljøproblem i form av støy, støv og utslepp.

Det største vegprosjektet i Bergensprogrammet er Ringveg vest. Dette prosjektet vil gi Sandsli- og Kokstad-området betring i kommunikasjonane. Sandsli- og Kokstad-området har hatt sterk vekst i arbeidsplassar og bustader. Kapasiteten på det eksisterande vegnettet er sprengd, og Ringveg vest vil løyse mange av dei problema som har vore med framkomst, og vil betre trafikktryggleiken og redusere miljøulempene. Vi kan difor seie at også Ringveg vest har positive element både for trafikktryggleik og når det gjeld å redusere miljøulemper. Nettopp Ringveg vest er kanskje det prosjektet i Bergensprogrammet som har møtt dei sterkaste innvendingane. Men som eg alt har nemnt, løyser prosjektet kapasitetsproblema i eit område som har hatt svært sterk vekst. I tillegg vil det gi Sandsli- og Kokstad-området tettare kontakt med kommunane vest for Bergen. Ut frå desse argumenta støttar Senterpartiet utbygginga av Ringveg vest.

Eit anna veg- og tunnelprosjekt i Bergensprogrammet er Skansentunnelen. Denne tunnelen vil avlaste trafikken i delar av Bergen sentrum, men samtidig vil dette leie trafikken til andre delar av sentrum, som då nødvendigvis får auka trafikk.

Eg skal ikkje gå inn på dei andre delprosjekta i Bergensprogrammet, men signalisere at Senterpartiet vil gå inn for Bergensprogrammet som ei pakke, slik det er lagt fram. Så reknar eg med at vi får sjanse til å kome nærare inn på detaljane for dei einskilde prosjekta i Bergensprogrammet seinare. Så langt vil eg streke under fordelane med parallellitet i utbygging og ferdiggjering av kollektivprosjekt og vegprosjekt. Dette vil vere avgjerande for å nå dei definerte måla som er sette for Bergensprogrammet.

Bergensprogrammet skal finansierast av statlege midlar, fylkeskommunale midlar og kommunale midlar i tillegg til bompengar. Senterpartiet vil støtte bompengepropellet som er skissert i saka vi debatterer i dag.

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

Ranveig Frøiland (A): I dag har det vore opning av Rv 580 Midttun–Hop, som er avslutninga på den bompengepakken i Bergen som vart etablert i 1986, og som var lengd til ut 2002. Dette siste prosjektet på miljø- og veganlegget syner at ein er komen i mål. Dei prosjekta som var føresette, er no ferdige. Både lokale, regionale og statlege politikarar har oppfylt lovnaden som vart gjeven. Bergen har gjennom den noverande bompengoordninga fått eit tenleg hovudvegnett, slik det var føresett då innkrevjinga starta opp i januar 1986.

Men nye tider og nye mål. Grunnleggjeringa for Bergensprogrammet og den bompengennkrevjinga Stortinget i dag skal ta stilling til, er den sterke veksten i vegtrafikken i Bergen. Den er sterkare enn mange andre stader, og i dei siste åra har det kvart år vore ein auke på mellom 3 og 6 pst. Det har tidlegare vore retta søkjelys mot den

stadig minkande kollektivdelen i Bergensområdet, men ved avtaleordninga med trafikksekskapa – Hordaland er forresten det fylket i landet som har gått i spissen når det gjeld å nytta kvalitetskontraktar som innkjøpsform for transporttenester – har det lukkast å snu denne utviklinga. Eg vil nemna at på bussrutene i Kokstad–Sandsli–Flesland-området har passasjeretalet auka frå 40 000 til langt over 100 000. Dette syner at det er mogleg for kollektivtrafikken å ta delar av den veksten som er i trafikken.

I Bergen er det gjort ein god jobb med dette såkalla Bergensprogrammet. Her har ein klart å få til ein arealplan som tek omsyn til byutvikling, til miljø og til transport. Hovudelementet i programmet er bybane, Ringveg vest og Skansentunnelen samt flaskehalsar på riks- og stamvegnettet. Eg vil understreka at for lokalsamfunnet er det veldig viktig å få på plass det miljøelementet som ligg i innstillinga. Eg er veldig glad for at den semja som var til stades lokalt, no syner seg å vera identisk med den semja som er i Stortinget. Det er i første rekkje Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, eg reknar òg med Venstre, sjølv om dei ikkje er i komiteen, med vekslande støtte frå SV, som får denne pakken på plass. Alle desse partia tek ansvaret for å ta imot dei miljø- og trafikkutfordringane som vi har i landets nest største by. Det er berre Framstegspartiet som stiller seg utanfor. Nei til bruk av bompengar betyr nei til desse store prosjekta. Og det er freistande å spørja om dei kan nemna noko om kor mange år vi må venta for å sjå eit tenleg vegnett i Bergen dersom vi ikkje har bompengane å ty til.

Men den bompengepakken som eg snakka om innleingsvis, går i dag over i historia ved opninga av vegen Midttun–Hop. Då er det betalt inn 1 080 mill. kr. frå trafikantane, og staten har bidrege med 1 980 mill. kr. Det nye bompengeprosjektet er på ca. 4,3 milliardar kr, der bompengane utgjer – altså det som trafikantane skal betala inn – ca. 2,3 milliardar kr. I Bergensområdet er vi vande til å betala bompengar når store prosjekt skal løysast. Puddefjordsbrua, Eidsvågstunnelen samt dei store bruene som bind byen saman med omlandet, er også finansierte med bompengar.

Utfordringa vi har på trafikk sida rundt og i dei store byane, kan ikkje løysast gjennom dei årlege statlege vegløyvingane. Eigenfinansiering og bompengennkrevjing må til dersom ein skal klara dette. Og det er vilje i Bergen.

Bybana er det viktigaste kollektivtiltaket i Bergensprogrammet – om det er det ingen tvil. Dette klarer ikkje regjeringsfraksjonen å skriva fullt ut, men eg er likevel glad for at dei er med på dette stilleiande. Like viktig er Ringveg vest.

Bybana og Ringveg vest går på kvar si side av byen. Derfor kan ein ikkje seia at det eine prosjektet må prioriterast framfor det andre. Desse to prosjekta må byggjast parallelt. Då vert det underleg å høyra på denne debatten i kveld: SV vil ha Skansentunnelen og bybana, Framstegspartiet vil ha Ringveg vest og Skansentunnelen. Bybana og Ringveg vest går som sagt på kvar si side av by-

en, og dei løyser ikkje dei store vegproblema som byen totalt har. Derfor er det veldig bra at det er eit fleirtal av regjeringsfraksjonen og Arbeidarpartiet som klarer å sjå heilskapen i Bergensprogrammet.

Statsråd Torild Skogsholm: Samferdselsdepartementet har gjort framlegg om Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø for å bedre miljøet og framkommeligheten i Norges nest største by. Programmet er utarbeidet av Bergen kommune i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen Hordaland, og finansieres i et spleiselag mellom stat, trafikanter og lokale myndigheter.

Bakgrunnen for Bergensprogrammet er den sterke veksten i vegtrafikken Bergen har opplevd, en vekst som er sterkere enn i mange andre deler av landet. Samtidig har kollektivtrafikkandelen gått ned. Målene med Bergensprogrammet er å redusere veksten i biltrafikken, øke andelen kollektivreisende, bedre miljøet og trafikksikkerheten samt redusere transportkostnadene for nyttetrafikken.

Tiltakene som foreslås for å nå målene, er styrking av kollektivtransporten med buss og bybane, vegprosjekter som avlastar dagens vegnett, miljøopprusting av sentrumsområder som avlastes for biltrafikk, og etablering av sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Tre store enkeltprosjekter i Bergensprogrammet er bybane, Ringveg vest og Skansentunnelen.

Jeg er tilfreds med at flertallet støtter opp under hovedmålene og tiltakene beskrevet i Bergensprogrammet. Jeg vil selvsagt følge opp flertallets ønske om at Regjeringen rapporterer om framdriften i Bergensprogrammet i lys av målsettingene. Det vil skje først og fremst i de årlige budsjettproposisjonene.

Jeg vil understreke at satsingen på kollektivtransport er helt sentralt i Bergensprogrammet. Bybanen mellom sentrum og Flesland er det viktigste enkeltprosjektet. I tillegg skal det på vegnettet gjennomføres framkommelighetstiltak og prioritering for buss og taxi både i ytre by og i sentrum. En rekke slike tiltak er allerede igangsatt, og vil være blant de første prosjektene som finansieres innenfor Bergensprogrammet i 2003 og 2004. Det er svært positivt for kollektivtrafikkens konkurransekraft i Bergen på kort sikt.

Det gjenstår fortsatt arbeid med planlegging og avklaring av de store vegprosjektene og endelig valg av løsninger for kollektivtransporten, herunder utredninger for å følge opp kravene om dokumentasjon for alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger.

Noen har stilt spørsmål ved om slike utredninger virkelig er nødvendige. Mitt svar er at det er de, ikke minst av hensyn til kollektivtransporten og bybanen. Utredningene som er gjort til nå, har f.eks. dokumentert at bybane har et bedre nytte-kostnadsforhold enn bussalternativene. Noe av arbeidet som nå gjenstår, er å dokumentere at en bybane virkelig bidrar til å øke de samlede kollektivandelene, ikke bare flytte dagens busspassasjerer over på bane. Også ansvarsdeling mellom fylkeskommunen og kommunen for drift av bybane og busstilbudet må avklares.

At kollektivinvesteringene virkelig bidrar til økte kollektivandeler, og at driftsansvaret for bybanen er avklart, burde være vilkår som er verdt å vente på også for mindretallet i denne sal. Jeg er i alle fall opptatt av det – ikke for å trenere bybanen, men for å sørge for at den blir en suksess.

På det øvrige riksvegnettet er det Ringveg vest som har høyest prioritet. Ringveg vest vil føre til bedre trafikkavvikling, færre ulykker, avlastning av eksisterende vegnett i området og dermed bedre bo- og miljøforhold lokalt. Det andre store vegprosjektet er Skansentunnelen, en tofelts tunnel fra Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Hovedformålet med Skansentunnelen er å avlaste trafikken gjennom sentrum, først og fremst Torget og det verneverdige miljøet på Bryggen.

Jeg vil avslutningsvis understreke at det ikke er slik at hvert enkelt tiltak i Bergensprogrammet alene skal føre til at man når alle målene. Det er de store og små tiltakene i Bergensprogrammet til sammen som kan gjøre Bergen godt rustet til å bedre bymiljøet og møte den forventede trafikkveksten. For meg er det særlig viktig at Bergensprogrammet bidrar til et trendbrudd, der kollektivtrafikken tar en større del av trafikkveksten, og dermed bidrar til å redusere problemene økt trafikk på vegnettet vil medføre.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A): Eg vart litt opphengd i desse bankande hjarta. Eg og Arbeidarpartiet tykkjer at Bergen er ein flott by, som fortener betre framkommelegheit og betre miljø. Det meiner me både sakleg sett og me meiner det med varme og engasjement, så får andre bedømme hjartebanken.

Eg er, som statsråden, glad for fleirtalet lokalt, regionalt og sentralt i denne saka, men eg har tre spørsmål. Det eine gjeld Venstre sitt program, sidan me her har ein Venstre-statsråd som, så vidt eg hugsar, er positiv både til vegprising og til bilavgrensande tiltak. Men Høgre og Kristeleg Folkeparti er ikkje med på merknader i denne samanhengen, og eg lurar på om statsråden vil klargjera Venstre sitt syn.

Så lurar me på kva statsråden tenkjer om ei mogleg vidareføring av bybanen mot Flesland – kva slags visjonar statsråden har for ei eventuell vidareføring.

Så til dette med å sjå på buss som eit alternativ. Eg tykkjer nok statsråden skapte endå større uvisse med omsyn til om det er bybane me skal ha. Ser statsråden framleis på buss som eit realistisk alternativ, og kva er det som skal til i dei vidare utgreingane for at ho skal foreslå eit slikt alternativ? Og dersom ho foreslår eit slikt alternativ, kven er det ho trur ho skal få støtte av til å få vedteke eit slikt alternativ?

Statsråd Torild Skogsholm: La meg starte med Venstres politikk på dette området, som representanten her var inne på. Venstre er veldig opptatt av miljø i transportsammenheng og har pekt på vegprising som et virkemiddel i så henseende. I den regjeringen vi sitter i nå, er

det ikke vegprising som står øverst på lista over tiltak man ser for seg å gjennomføre for å bidra til en overføring av trafikk fra bil til kollektivtransport. Det finnes en lang rekke tiltak – f.eks. investering i infrastruktur eller kollektivtiltak, parkeringspolitikk er et annet område, restriksjoner på bilbruk i sentrum, gågater osv. – som kan gjennomføres for å redusere bilbruken i områder hvor man ønsker det. Dette er både Regjeringens og Venstres politikk.

Når det gjelder mulig videreføring av bybanen, er det et spørsmål som vi må komme tilbake til når prosjektet klart foreslås for Stortinget og vi har alle de fakta på bordet som trengs for å ta en slik beslutning.

I forhold til bussalternativ: Ingen analyse av en løsning er fullkommen før vi kan sammenligne med et alternativ, og bybanen vil det være naturlig å sammenligne med et bussalternativ. Vi har nå mange gode analyser av bybanen, for mange sikkert overraskende gode analyser, som viser at bybanen ser ut til å komme ut veldig godt. Jeg er sikker på at det er en del som er overrasket over det – noen positivt, og noen kanskje ikke så positivt. Vi skal jobbe videre med dette alternativet, for bybanealternativet ser veldig bra ut, men vi må også ta de andre alternativene med for å skape et ordentlig godt bilde av situasjonen.

Arne Sortevik (FrP): Jeg er av dem som undrer seg over nettopp dette siste, og jeg er glad for at statsråden gir uttrykk for et noe mer nyansert syn på bybanen enn de som nå reservasjonsløst slutter seg til begeistrede hylingstaler til en bybaneløsning. Det er fristende på bakgrunn av fremvist delmål nr. 3 i programmet – en større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken – likevel å spørre statsråden om hva som gjør at hun tror at en kollektivløsning for noen innbyggere i en del av byen kan bidra godt til å få dette målet på plass, istedenfor å velge en løsning som omfatter hele byen. Det kan jo også være slik at den smule skepsis som vi nå hørte i innlegget, også har referanse til noe Vegdirektoratet har uttalt:

«Selv om et optimalisert bussalternativ synes uinteressant for Bergen kommune, mener Vegdirektoratet at det er nødvendig å utrede dette for at Stortinget skal få et godt nok beslutningsgrunnlag.»

Grunnen til at noen er overrasket, er jo at denne saken begynner i Bergen bystyre. Da var de første utredningene klart i favør av et bussbasert system, som altså var billigst og best samfunnsmessig.

Så rekker jeg et kjapt spørsmål nr. 2 – det går på finansieringen. Dette er et bompengeprogram. Er det slik at både statsråden og Regjeringen nærmest reservasjonsløst serverer nok en regning til bilistene, og attpåtil i Norges nest største by, som gjennom 15 år har vært hardt prøvet? De var tidlig ute med å få en ekstra kjøreskatt, og de får nå servert en solid kjøreskatt til, formodentlig både i de ti første og de deretter påfølgende ti årene. Er dette noe Regjeringen gjør reservasjonsløst, å servere regningene for veiutbygging videre til trafikantene og innbyggerne?

Statsråd Torild Skogsholm: La det være helt klart at jeg ser helt klare fordeler mange steder, også når det gjelder Bergen, med en bybaneløsning. Nå ligger Bergen slik plassert geografisk at det er en del fjell som vi ikke kan flytte på, uansett hvor mye vi vil det – det er sikkert noen som ikke vil det heller. Det må vi forholde oss til. Det betyr at vi har en arealutfordring så vel som transport- og miljøutfordringer. Det er en utfordring for Bergen by, og det er en utfordring for oss. Det er det vi må forholde oss til. Derfor er bybanen interessant, og jeg vil overhodet ikke gi opp bybanen. Det skal være gode argumenter for at det er noe annet som er bedre. Men jeg kan vise til det vi snakket om her i forrige sak, som gikk på Ringeriksbanen, hvor det kom innspill om at vi kanskje ikke hadde et godt nok beslutningsgrunnlag, at det kanskje var vurderinger som ikke lå på bordet. Her er det viktig å ha alle gode data og all informasjon på bordet.

Så til finansiering, om vi reservasjonsløst skal sende regningen til bilistene. Her er en mulighet gjennom denne pakken til kun å bruke bompenger og riksvegmidler, såkalt alternativ bruk av riksvegmidler, til en kollektivløsning, gitt at det gir noen løsninger også for dem som kjører bil. Det kan nemlig godt hende at det gjør det her, som det gjør det en del andre steder hvor vi bruker denne løsningen. Hvis det er slik at det både gir en bedre løsning for dem som skal reise generelt, for innbyggerne i byen og for bilistene på vegen – for det blir færre biler – da er det en god løsning også for dem som kjører bil. Dermed er det helt legitimt også å gi dem en regning.

Heidi Sørensen (SV): Bergensprogrammet beskriver en slags musikalsk samstemmighet i rekkefølgen av de prosjektene som inngår her. Det er nesten slik at man skulle ha dirigert og sagt én, to, tre, så skal byggestart på bybanen og Ringveg vest skje helt parallelt. Og jeg regner med at statsråden på samme dag skal sette spaden i jorda for begge prosjektene, for å understreke denne musikalske samtidigheten.

Min bekymring er at dette blir litt falsk musikk. Hva vil skje med målsettingene i Bergensprogrammet om å dempe trafikkveksten, om å redusere luftforurensingen og om å øke kollektivandelene, hvis det er slik at det skjærer seg med dirigeringen, og at Ringveg vest ligger der opptil flere år før vi har fått på plass en bybane? Jeg vil gjerne høre om samferdselsstatsråden har vurdert vedtak om rekkefølge, slik at vi kunne vært sikre på at det ikke ble noen stor veiinvestering som forbedret kapasiteten på vei før kollektivalternativet lå på plass.

Jeg beklager at regjeringsfraksjonen her i Stortinget ikke kunne stå bak en slik bestemmelse om rekkefølge, men for Bergen og for miljøet, og ikke minst for å bedre luften og for å bedre kollektivtransporten, hadde *det* vært en mer musikalsk tilnærming enn den litt poetiske samtidighet som ligger i programmet slik det er i dag.

Statsråd Torild Skogsholm: I Bergensprogrammet er det fastsatt en del mål. Jeg synes det setter en god ramme for selve programmet, og det kan også være en rettesnor i forhold til den jobben som skal gjøres når det gjel-

(Statsråd Skogsholm)

der Bergensprogrammet. Så når vi sier at vi ønsker å komme tilbake til Stortinget i de årlige budsjettframleggene og der gå gjennom status i forhold til målene, så kan *det* være en nyttig måte å se på om vi er å jour når det gjelder å nå målene, om vi har startet i riktig rekkefølge, og om vi går videre i riktig rekkefølge. Ved å ha en slik konstruktiv oppfølging i forhold til målene, og ikke minst en løpende statusvurdering, har vi muligheten til å se om vi er på rett veg og har de riktige prioriteringene.

Jorunn Ringstad (Sp): Tidlegare i debatten har det vore vist til ein merknad frå Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet der vi peiker på at vi meiner bygging av bybane i Bergen kvalifiserer for bruk av ordninga med alternativ bruk av riksvegmidlar og bompengar. Regjeringspartia er ikkje med på denne merknaden. Men i St.prp. nr. 76 for 2001-2002 er det eit avsnitt om nettopp alternativ bruk av riksvegmidlar og bompengar, og der blir det sagt at ordinære riksvegløyvingar og bompengar kan brukast til tiltak for kollektivtrafikken når det kan dokumenterast at dette vil gi eit betre transporttilbod enn om løyvingane blir brukte til utbygging av veg, altså alternativ bruk. Og så står det til slutt i avsnittet: «Slik dokumentasjon skal forelegges departementet.»

Mitt spørsmål til statsråden blir då: Er det slik å forstå at departementet meiner – slik dei tre partia som står bak den merknaden som eg viste til, gjer – at det her er grunnlag for å kunne bruke bompengar og riksvegmidlar alternativt? Statsråden var så vidt inne på det i svaret på ein tidlegare replikk, men eg utfordrar statsråden til nærmare å utdjupe Venstre og statsråden sitt syn på det området.

Statsråd Torild Skogsholm: Når det gjelder alternativ bruk av riksvegmidlar, er det noe vi har muligheten til når det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om bevilgningen brukes til utbygging av veg. Det betyr at hvis det kan dokumenteres at det er en slik gevinst ved dette, så er det en mulighet for det.

Vi har nå gode analyser av bybanen, men vi mangler fortsatt litt av den dokumentasjonen som vi må ha på bordet for at vi kan si at det er en helt riktig måte å bruke midler på. Men muligheten ligger der, og muligheten er god.

Vi har erfaring som tilsier at her er det en gevinst å hente – som jeg tidligere var inne på – både for bilister, for innbyggere og for kollektivreisende. Og vi kan kanskje få gjennomført prosjekter av en litt annen størrelsesorden og en litt annen form hvis vi har denne muligheten. Muligheten har vi. Vi må bare ha dokumentasjon på at gevinsten er der, og kanskje en vilje fra Bergen til å sørge for å legge til rette for at vi også ellers kan få en overgang av reisende fra bil til kollektiv og bybane. Skal vi få det til, skal vi lykkes med å øke kollektivandelen og ta trafikkveksten på kollektivsiden, kreves det en innsats fra kommunen, fra fylkeskommunen og fra oss. På dette punktet gjenstår det nok noen spørsmål i forhold til det opplegget som kommunen har, for at vi skal oppnå den overgangen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Anne Berit Andersen (H): Bergensprogrammet er en storsatsing på kollektivtransport og vegutbygging i og rundt Bergen by. Den balanserte utbygging av veg og kollektivtransport er viktig for å få en helhetlig løsning, og dette kan ses i sammenheng med den øvrige arealplanlegging i de aktuelle områder. En god infrastruktur er viktig både for miljøet og for en god framkommelighet.

Storsatsing på kollektivtransport i og rundt storbyene er viktig for Samarbeidsregjeringen. Det har vi vist i kollektivmeldingen og sist i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

Det er i storbyene vi har store problemer med kødannelser og igjen store miljøproblemer, både når det gjelder støv og støy. I flere dager denne måneden har luften i Bergen vært så forurenset at det ble anbefalt å holde barn og unge med astmaproblemer inne. Til og med barnehager valgte å holde ungene inne. Dette sier litt om de utfordringene vi står overfor. Derfor er jeg svært glad for at vi har denne saken til behandling i dag.

Det vi har sett over tid i Bergen, er at veksten i biltrafikken har vært høyere enn i resten av landet. Samtidig har kollektivandelen gått ned. Utfordringen for Bergen er å få snudd den negative trenden, dvs. dempe trafikkveksten, redusere miljøbelastningene og få større kollektivandeler.

Det vi skal ta stilling til i dag, er om bomselskapet skal få anledning til å kreve inn bompenger for Bergensprogrammet, og vi skal se nærmere på de regler som skal gjelde for dette.

De forskjellige elementene innen programmet vil vi komme tilbake til ved senere behandlinger. Jeg vil her nevne bare et par av elementene i programmet.

En viktig del er satsingen på kollektivtransport, hvor bybane synes å være et viktig og aktuelt enkeltprosjekt.

Et annet element er Ringveg vest. Sandsli- og Krokstad-området har i de siste 20 årene blitt bygd ut med mange tusen nye arbeidsplasser og nye boliger. Dette har medført en stor økning i transportbehovet til området, og resultatet er et overbelastet vegsystem og lange køer i rushtiden. Ringveg vest vil bedre trafikkavviklingen og redusere ulykkestallet.

Bergensprogrammet er godt forankret i det politiske system, både lokalt i Bergen og i Hordaland fylkesting. Jeg ser fram til gjennomføringen av Bergensprogrammet, fordi dette vil komme alle til gode – både de som velger kollektive løsninger, bilister, transportnæringen, myke trafikanter og til sist, men ikke minst, miljøet.

Audun Bjørlo Lysbakken (SV): I forrige uke var luftforurensningen i Bergensdalen så sterk at man fra toppen av Ulriken bare så vidt kunne skimte byen gjennom tåken av støv og eksos. Kombinasjonen av kaldt vær og lite vind la et lokk av forurensning over sentrum og bydelene som ligger mellom byfjellene. Mennesker med luftveisproblemer, ikke minst mange barn, ble anbefalt å holde seg innendørs. Norges Astma- og Allergiforbund

anbefalte sine medlemmer å bruke filtermasker hvis man måtte ut i friluft. Det er sånt som vi kjenner fra metropoler med millioner av biler og tung industri. SFT-beregninger viser at 140 bergensere dør for tidlig hvert år som følge av luftforurensning.

Denne situasjonen er langt på vei politisk skapt. Utslipp og svevestøv fra biltrafikken utgjør en viktig del av luftforurensningen. Gjennom flere tiår med ensidig satsing på tilrettelegging for biltrafikk har Bergen utviklet et ensidig og bakstreversk samferdselssystem, med sterk økning i biltrafikken og en tilsvarende sterk forringing av kollektivsystemet. Bergensprogrammet bryter delvis med dette mønsteret, men går fortsatt ikke langt nok i riktig retning.

Når flertallet på Stortinget i dag gir sin støtte til ideen om å bygge en bybane i Bergen, er det en gledens dag. Det er 30 års kamp for banen, som i løpet av få år kan komme til å bli kronet med seier. En bane vil være en moderne løsning som både byplanmessig, kommunikasjonsmessig og miljømessig er alternativene overlegen. I 20 år har man i Bergen prøvd å bygge seg ut av problemene på innfartsårene. Nye motorveier har vært svaret hver gang problemer med kø har meldt seg. Vi kan i dag slå fast at dette har vært feil resept.

Satsing på bane og kollektivtrafikk som alternativ gir oss fleksible og varige alternativer. Satsing på enda flere og større veier fortsetter den tvangsmessige utviklingen mot stadig mer biltrafikk. Derfor er bygging av Ringveg vest et alvorlig feilgrep. Det representerer en foreldet og dårlig måte å løse problemene på. Enda mer alvorlig blir det når vi vet at det ikke er foretatt noen skikkelig vurdering av kollektivalternativene. Ringveg vest vil nødvendigvis måtte påvirke manges reisevaner i motsatt retning av det som er Bergensprogrammets erklærte mål om mindre trafikkvekst.

Det er skuffende, synes jeg, at SV ikke har fått støtte for sine forslag om å få utarbeidet et kollektivalternativ om å få bybane prioritert foran Ringveg vest i tid. Bybanen burde ikke vært omtalt i bestemt form. Det langsiktige målet må være å få til et mer omfattende banenett i Bergen. I denne omgang burde det vært mulig å skape flertall for en understreking av at det er ønskelig med en snarlig videreføring av banen til Flesland. Jeg er forundret og skuffet over at Kristelig Folkeparti som holdt en svært høy kollektivprofil i valgkampen i Hordaland sist, ikke ser seg i stand til å støtte merknaden fra SV, Arbeiderpartiet og Senterpartiet om dette.

En viktig målsetting for utviklingen i Bergen må være å få til en byplanlegging som demper transportbehovet. I den forbindelse er bygging av Skansentunnelen ikke noen god løsning. Det er et prosjekt som skal avlaste Bryggen og Torget for trafikk, noe som er viktig og riktig å gjøre, men tunnelen er ikke et redskap som løser problemene for sentrum som helhet, fordi den sluser trafikk over til andre deler av sentrum, deler av sentrum der det bor mange mennesker. Å tilrettelegge for at det skal bo flere i sentrum, vil jo nettopp være en viktig del av en politikk for å redusere transportbehovet. Å gi sentrumsbeboerne flere biler på gatene bidrar neppe til dette.

Det er veldig bra at det i programmet prioriteres bygging av gang- og sykkelveinett. Et helhetlig gang- og sykkelveinett i Bergen har vært et mål for mange av oss lenge. Det er spesielt viktig i en by som preges av mange bakker, smale gater og stor trafikk. Vi som har syklet en del i Bergen, vet at det ofte skjer med livet som innsats, og at man gjerne må være drevet av sterk idealisme eller ha veldig dårlig råd om man sykler til jobb hver dag.

Bergensprogrammet kan føre til forskjellige utfall på lang sikt. Det kan bli starten på en ny trend i Bergen, med satsing på miljøvennlig og effektiv byutvikling. Men det kan også bli en legitimering av en fortsatt gammel dags politikk som gjør de sentrale delene av Bergen til mer og mer av et veikryss. Det er to forhold som vil avgjøre hva som blir utfallet av den prosessen som nå er satt i gang. Det første er hvor mange andre miljøsikadefullt prosjekter bystyret vedtar i mellomtiden. Vi vet at Ulrikstunnelen stadig er på dagsordenen. Vi vet at mange ivrer for å få flere parkeringsplasser i sentrum. Det andre er hvordan Bergensprogrammet blir gjennomført både lokalt og fra Regjeringens side. Det er grunn til å håpe at de føringer som her blir lagt, vil sørge for at vi får en positiv utvikling, til beste for bergenserne og til beste for miljøet.

Bjørgulv Froyn (A): I dag har vi vært på reise. Vi har reist fra Oslo og vært innoom Ringerike og Hønefoss. Der forsøkte vi oss på noen trasévalg. Det gikk dårlig. Nå har vi dratt videre til Bergen. Julekortet er altså fra Hønefoss – ikke med det gode budskap. Men nå har vi kommet til Bergen, og vi håper at vi skal få hyggeligere meldinger til bergenserne, ikke bare for julen, men også for det som skal komme senere.

Bergensprogrammet er, som flere har sagt tidligere, et program som har tre hovedelementer. Det er bane, det er ringvei, og det er en tunnel, Skansentunnelen. Disse tre elementene er ingen tilfeldighet. De er ikke bare plukket ned. Men det er tre elementer som er nødvendige for at man skal kunne få til et bredest mulig flertall, for at man skal kunne skape noe. Det betyr at dette kompromisset krever både mot og villighet av dem som skal ta en avgjørelse, nemlig at vi må ta med oss noe for å få til noe godt. Vi vil ha en bybane, men må ta med en vei. Vi vil ha en bybane, men vi må også ta med en tunnel. Vi kan ikke gjøre dette til et sted hvor man kan komme inn og velge ut det som passer en best i øyeblikket – man må se det i sammenheng. Det er historien om byutvikling. Det er historien om hvordan vi har satset på kollektivløsninger i storbyene. Det krever en samordning av flere ulike tiltak.

Da blir det for meg litt spesielt å høre at SV nå gleder seg over det flertallet som er skapt. Det er et flertall som er villig til å ta ansvaret for tre deler, men SV prøver å begrense det hele til å dreie seg bare om bybane. Til SV vil jeg derfor si: Hvis de virkelig vil slåss for bybanen, må de være med på å slåss også for det andre, fordi det er en sammenheng. Det er ingen fast enhet som står der uansett. Den enheten varer bare så lenge vi tør å ta ansvaret for alle tre delene samtidig.

Representanten Sørensen ville se metaforen i et musikkstykke. Da kan jeg fortelle følgende: Et musikkstykke orkestreres gjennom flere instrumenter – ikke alle instrumentene begynner samtidig, og ikke alle instrumentene ender samtidig. Men summen av dem, der de slår til i hele musikkstykket, skaper helheten. Det er den helheten, det musikkstykket, den musikaliteten som vi ønsker å få til også i forhold til Bergensprogrammet.

Fremskrittspartiet har i sitt forhold til Bergen og Bergens-problemene og Bergensprogrammet valgt et rimelig originalt utgangspunkt, muligens fordi de ikke bryr seg, muligens fordi Bergen egentlig er helt uinteressant med tanke på å møte de løsningene som er. Da blir mine kommentarer til det de har sagt, naturligvis også meningsløse. Men nå velger jeg å ta utgangspunkt i at de tror det er korrekt det de sier. La meg da si følgende: Jeg er ikke imot buss! Men det er da heller ikke temaet. Temaet er: Hva skal til for å løse de store kollektivproblemene i Bergen? Lar de seg løse med buss? Dessverre, kan man si. Uansett er det et faktum at de ikke lar seg løse alene med buss. Det er derfor vi diskuterer bybane. Kan Oslo løse sine kollektivproblemer ved å nedlegge T-banen? Nei, de lar seg ikke løse på den måten. Det er derfor vi diskuterer det. Da kan naturligvis Fremskrittspartiet raljere og å si at de ikke vet hva bybane er. Det er ikke pinlig for denne salen. Det er pinlig for dem som sier at de ikke vet hva det er. Her må Fremskrittspartiet, om de ønsker å bli tatt på alvor, si noe som er alvorlig. De må si at de bryr seg, eller ikke bryr seg, om problemet i Bergen. Bryr de seg om problemet i Bergen, kan vi ikke lage en annen by enn det Bergen er. Da må de ta Bergen på alvor, ta virkeligheten i Bergen på alvor. Og da står også Fremskrittspartiet sannsynligvis igjen med: Jøss, det går ikke med bare buss likevel. Vi må ha en bybane.

Torbjørn Hansen (H): Jeg er meget glad for at Samarbeidsregjeringens forslag om bompengefinansiering av Bergensprogrammet i dag, og nå før jul, blir vedtatt av Stortinget, og vedtatt med stort sett det samme innhold som et bredt politisk flertall lokalt har ønsket.

Bergen har til dels store trafikale utfordringer, med kødannelse, luftforurensning og dårlig kollektivtilbud. Byen har et akutt og stort behov for å øke kapasiteten på innfartsårene til sentrum, og i særdeleshet i søndre del av byen og mellom Laksevåg og Fana. Dagens vedtak om Bergensprogrammet betyr et langt steg videre i forhold til disse utfordringene. Programmet betyr en historisk satsing på kollektivtransport. Bergen har en meget lav kollektivandel, for tiden på bare 12 pst., og andelen er fallende. Et dårlig kollektivtilbud fører til at færre bruker kollektivtransport, som igjen fører til at lønnsomheten og tilbudet blir enda dårligere. Dette er en vond sirkel, som Bergen må ut av.

Ringveg vest blir en etterlengtet løsning for søndre bydel og Sandsli-Kokstad-området. Utbyggingen av næringsvirksomhet og boliger i Sandsli-Kokstad-området de siste 20 årene har vært gjort på en uheldig måte, ved at man ikke samtidig bygde ut nødvendig infrastruktur. Dette har skapt store kjøproblemer. Høyre har påpekt det-

te i årevis. Det er bra at vi nå ser konturene av en løsning, selv om det etter min mening har gått litt for lang tid.

Skansentunnelen skal avlaste trafikken gjennom sentrum og over Torget og Bryggen. De som har vært i Bergen, vet at det er tung trafikkbelastning midt i byens kjerne. En tunnel vil gi store effekter for hele bymiljøet, ikke minst for Bryggen, som er unik og verneverdig, og som har stor slitasje på grunn av vibrasjoner fra lett og ikke minst tung trafikk som dunderer forbi hver eneste dag. Jeg håper at Skansentunnelen, som er tenkt påbegynt sent i programmet, av hensyn til situasjonen på Bryggen kan startes opp så raskt som mulig.

Kollektivsatsingen i Bergensprogrammet er kanskje det mest spennende elementet. Behovet for satsing er udiskutabelt, men diskusjonen har gått og går til dels fortsatt med hensyn til valg av kollektivløsning. Målsettingen er at kollektivtilbudet i Bergen skal få et trendbrudd, fra jevnt nedadgående kollektivandel til en økning i kollektivtrafikken.

Investeringsomfang, forventet kollektiveffekt og driftsøkonomi i en bybane krever ytterligere avklaringer, selv om foreløpige analyser heldigvis tyder på at dette alternativet har bedre nytte-kostnadstall enn det såkalte bussalternativet. Jeg synes likevel det er meget fornuftig som regjeringspartiene understreker i sine merknader, at det gjøres et grundig arbeid med kvalitetssikring, og at man parallelt utreder en kollektivløsning basert på buss som framkomstmiddel.

Det viktigste er tross alt å få mest mulig kollektivtilbud igjen for de midlene som stilles til disposisjon.

For bybanen gjenstår det viktige avklaringer knyttet til finansiering og ansvar for drift. Bergen har i dag meget knappe ressurser til subsidiering av kollektivtilbudet, og kommunen er i en anstrengt økonomisk situasjon. Derfor er en avklaring av driftsøkonomien i en bybane og det forutsatte matebuss-systemet som kommer i tillegg, et fundamentalt viktig forhold som vi må vite mer om før Stortinget tar endelig stilling til valg av kollektivløsning. Jeg tror nok at både fylkeskommunen og staten må se nærmere på finansiering og drift av kollektivtransporten i Bergen for at dette skal henge i hop økonomisk sett.

Når det gjelder framdriften, er det positivt at man peker på fordelene med parallellitet i de største investeringene, slik at man holder framdriftsplanen. Samtidig blir Bergensprogrammet vedtatt i dag, og det er viktig at gjennomføringen framover ikke blir forsinket. Det avgjørende er selvfølgelig at man oppnår en rasjonell framdrift og rasket mulig ferdigstilling av prosjektene i pakken.

Vedtaket vi skal gjøre i dag, er først og fremst et vedtak om bompengefinansiering. Bompengesinnkrevning er dessverre en dyd av nødvendighet for å gi Bergen en brukbar infrastruktur. Vi kan like det eller ikke, men jeg tror ingen, heller ikke de som i dag stemmer mot Bergensprogrammet, ønsker seg alternativet, nemlig stadig økende miljø- og framkommelighetsproblemer i Bergen.

Når det gjelder merknaden fra den nye rødgrønne alliansen på venstresiden, Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, om bilbegrensende tiltak i Ber-

gen, handler dette i praksis om veipricing. Signalet har vært gitt før fra det hold, og dette temaet tror jeg bergenserne bør ta stilling til i valgkampen til neste år. For Høyre er veipricing i Bergen rimelig uaktuelt.

Jeg er svært glad for at et bredt flertall stiller seg bak dette historisk viktige vedtaket for folk og miljø i Bergen.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en tale tid på inntil 3 minutter.

Arne Sortevik (FrP): Bompenger i Bergen vet jeg mye om. Trafikantene i Bergen, næringslivet og private har betalt ekstra kjøreskatt fra 1986. Det høytidelige løftet som ble gitt den gangen av partiet Høyre, som innførte kjøreskatt i Bergen, var: aldri mer, og ikke bompenger over 5 kr. Nå er bompengene for lengst blitt 10 kr, og Bergensprogrammet som Høyre støtter, åpner for ekstra kjøreskatt i ti år, og kanskje i ytterligere ti år etter det igjen.

Bergensprogrammet er et bompengeprogram. Det er på tide at staten gjør jobben sin – bygger og betaler et tjenlig veinett i Norges nest største by. Det er politisk uanstendig å vedta dette bompengeprogrammet, hvor et flertall ukritisk og unyansert har valgt å legge 50 pst. av finansieringen på innbyggernes lommebøker.

Bergensprogrammet er også et bybaneprogram. Kollektivsatsingen er basert på et glansbilde av en bybane, der bybanens ivrige tilhengere har gjort sitt ytterste for å fremstille bybanen for deler av byen – uten troverdighet i investeringskalkyle og i driftskalkyle – som bedre enn buss for hele byen. Sjansene for at en bybane blir dyr og dårlig, er foruroligende store. Når Gardermobanen ikke klarer å drive økonomisk, har vi liten tro på at en somletrikk mellom Bergen sentrum og et lokalt sentrum på Nesttun syd for Bergen skal kunne klare det. Bompengebetalerne har grunn til å frykte at de etter hvert må betale både for bygging og for drift, og bilbrukerne har grunn til å frykte restriksjoner på bruk av bil for å «skaffe» kunder til bybanen.

For dem som har sett analysene og beregningene for bybanen, åpenbarer det seg fort at brukerne i hovedsak er kollektivbrukere fra før. Man får altså en overgang fra bussbrukere til banebbrukere, men er fortsatt langt fra programmets målsetting om å øke den totale andel kollektivreisende. Valg av bybane fremfor bussbasert kollektivsystem prioriterer altså deler av befolkningen i Bergensområdet. Det er vel en av grunnene til at bergensernes syn på bybane er tydelig delt, og langt mer delt enn det politiske bildet gir inntrykk av.

Bergensprogrammet legger til rette for omfattende bompengeneinkreving og en bybane av tvilsom kvalitet. Begge deler bør avvises, og det gjør Fremskrittspartiet.

Leif Lund (A): Nå kommer det mange bergensere på rad og rekke her. Det kan jo være litt interessant det også.

Jeg oppfatter dette Bergensprogrammet som en samlet pakke som vi må kunne sammenlikne med f.eks. Oslo-pakke 1 og 2. Hensikten er å redusere veksten i biltrafik-

ken, øke andelen kollektivreisende, bedre miljøet og trafikksikkerheten og redusere kostnadene for næringslivet.

Bergensprogrammet må ses som en pakke. Det har vært en lokalpolitisk forutsetning at Bergensprogrammet må oppfattes som en pakke, og at enkeltprosjekter ikke kan fjernes uten at grunnlaget for den lokalpolitiske enigheten endres. Hordaland fylkesting gjentok den 12. juni 2002 vedtaket om at inntil 50 pst. av Hordalands ramme til øvrige riksveger skal gå til Bergen. Lokale bompenger og kommunale og fylkeskommunale egenandeler utgjør 60 pst. av finansieringen, mens 40 pst. er ordinære statlige bevilgninger.

Bergensprogrammet er begrunnet i den sterke trafikkveksten som Bergen har opplevd. Trafikkveksten er sterkere i Bergen enn mange andre steder. Og som det er sagt tidligere i debatten: Trafikkveksten på innfartsårene har i de senere år vært på mellom 3 og 6 pst.

Befolkningsveksten i Bergen vil i stor grad skje sør for sentrum, hvor hovedvegutbyggingen ikke er fullført, og hvor vi faktisk har en årsdøgntrafikk som varierer fra 7 000 til 23 000 passeringer i døgnet. I disse områdene av Bergen hvor transportsystemet er dårligst utbygd, vil trafikkveksten fram mot 2015 være størst. Dette gjør det nødvendig å bygge ut transportsystemet sør for Bergen. En del av dette er selvfølgelig Ringveg vest, som er helt nødvendig. En må også utvikle en konkurransedyktig kollektivtrafikk i forhold til bil. I tillegg til å dempe miljølemp, støy og framkommelighetsproblemer vil dette gi mindre press på vegutbyggingen.

Både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune går inn for Bergensprogrammet, og jeg er glad for at de fleste av dem som har hatt innlegg i debatten i dag, har gjort det samme. Men jeg føler faktisk en viss uro ved at noen sier at de vil komme tilbake og se på disse programmene neste gang Stortinget får dem til behandling, for jeg oppfatter at dette må ses som en pakke, og hvis denne pakken ikke kommer, får vi se på det.

Presidenten: Det er plass til flere bergensere.

Ingmar Ljones (KrF): Eg vedkjenner meg både å vera bergenser og tingmann.

Ved behandlinga av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø – kling ikkje det vakkert: transport, byutvikling og miljø? – har Bergen bystyre og Hordaland fylkesting med klårt fleirtal gått inn for at dei tre hovudprosjekta, bybana, Ringveg vest og Skansen-tunnelen, skal realiserast. Når bergensstrafikantane skal måtta betala 2,3 milliardar kr i bompengar, ventar dei sjølvstapt at desse tre hovudprosjekta blir realiserte, og at det blir ei skikkeleg satsing på eit attraktivt kollektivtransporttilbod i byen.

Det er nesten utruleg at SV går inn for å tillata bompengeneinkrevjing, men går imot at Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø som ein samla pakke skal realiserast. Det er heilt uforståeleg at SV brukar miljøargument for å gå imot bygging av m.a. Skansen-tunnelen. Eg kan informera om at Skansen-tunnelen er eit viktig samferdselsprosjekt og i tillegg *eit viktig kulturiltak*.

Bygningane på Bryggen i Bergen lir dagleg under den altfor stor biltrafikken langs husrekkjene. Politikarane i Bergen har no fastlagt kvar inn- og utkøyringane for Skansentunnelen skal vera, og i seg sjølv er det godt gjort å koma til lokal semje, og grunnlaget for reguleringsarbeidet er lagt. Bryggen i Bergen er ein uerstatteleg, unik kultur-skatt både nasjonalt og internasjonalt, og eg vonar at representantane frå SV kan gi eit klårt svar på spørsmålet om korleis dei verkeleg kan våga å gå imot bygginga av Skansentunnelen, som vil verna kulturarven på Bryggen og i tillegg gjera både Bryggen og Torget bilfritt. Ved å realisera Skansentunnelen kan vi vera med på å gje Bergen sentrum tilbake til folket og fotgjeargarane og styra bilane og trafikken inn i fjellet og under gategrunnen.

I Kristeleg Folkeparti er vi stolte av å kunna kjempa for at Skansentunnelen skal byggjast. Aller helst burde dette prosjektet forserast. Det viktige opprustingsarbeidet som har skjedd i Bergen dei siste åra, kan ikkje fullførast så lenge biltrafikken har eit altfor sterkt og skjemmande grep om sentrum i byen vår.

Eg er glad for at eit fleirtal på Stortinget respekterer lokale og regionale prioriteringar og legg til rette for vi skal få bybane og tenleg vegnett med satsing på kollektivtrafikk.

Øyvind Halleraker (H): Det går mot slutten av debatten om den viktigste samferdselssaken for Bergen siden saken om tjenlig vegnett midt på 1980-tallet. Den vegpakken og finansieringen av den ble en suksess. Derfor er dette en stor dag for Bergen og ikke minst for omlandet med sine 300 000 innbyggere.

Jeg vil se Bergensprogrammet i et hordalandsperspektiv, som sunnhordlending som har behov for å komme til en by med et moderne vegnett. Innfartsvegene fra sør virker i dag avvisende på oss som er tilreisende til vår regionhovedstad. Ja, man kan lett føle seg hensatt til 1960-tallets vegstandard, men med en mangedobling av trafikken. Jeg legger ikke skjul på at det er tiltakene på vegnettet med Ringveg vest, søndre innfartsåre, flyplassvegen og Skansentunnelen som står mitt hjerte nærmest.

Kollektivtransport er selvfølgelig også viktig, men for hordalendinger utenfra byen er tilgjengelighet til vegnettet svært viktig. Hordaland er landets største eksportfylke med Bergen som naturlig knutepunkt og transitthavn. For næringslivets konkurransedyktighet er det avgjørende at vi kommer i gang med disse vegprosjektene så snart som mulig. Bergensere og hordalendinger har måttet tåle egenfinansiering gjennom bompenger for å få noe gjort i mange, mange år. Nå løfter de i flokk igjen for oppgaver som staten strengt tatt burde tatt seg av. Derfor er det gledelig at alle som har arbeidet for en slik samlet pakke som Bergensprogrammet er, i dag får anerkjennelse for sitt arbeid ved at Stortinget sier ja til finansieringsopplegget for Bergensprogrammet og signaliserer vilje til å prioritere enkeltprosjektene jeg har nevnt, i tur og orden i de årlige budsjettene.

Heikki Holmås (SV): Det er noe med Høyre-folk som sier at kollektivtrafikk selvfølgelig også er viktig,

som gjør at jeg bare ikke klarer å tro helt på dem. Men over til saken.

Søndre bydel i Bergen – det er det som er vist nederst på kartet på side 7 i proposisjonen – har hatt den laveste kollektivandelen i byen, avsendig langt under bydelen Arna, som har hatt opptil 50 pst. kollektivandel fordi de har hatt sin egen bybane, og fordi de har hatt tog. Oppegående politikere vil da stille seg spørsmålet: Hvordan kan vi klare å øke kollektivandelen i søndre bydel? Svaret flertallet i denne salen og andre saler har kommet opp med, er bl.a. Ringveg vest og en bybane som blir ferdig seinere.

Jeg mener Ringveg vest er en stor skandale og på grunn av den inngikk posisjonen i Bergen forlik med Høyre i stedet for med SV om Bergensprogrammet. Og hvorfor gjorde de det? Jo, er man som Ranveig Frøiland opptatt av å redusere kollektivtrafikken, så må man begynne med å satse på alternativer til veier. Da må man begynne å bygge bybane, så får flere veier komme etterpå. Veksten i søndre bydel i Bergen kommer i Kokstad-Sandsli-området. Da er det vanvittig at første trinn av bybanen ikke planlegges fram til dette området og til Flesland allerede med en gang. Dessuten kommer bybanen til å bli ferdig etter Ringveg vest, som kommer til å skape nye reisevaner for folk. Alt vi vet om folks reisevaner, er at det er tungt å få folk fra bil til kollektivtransport når de først er i gang med å kjøre bil. Men det verste etter min oppfatning er at Ringveg vest ikke er konsekvensutredet med hensyn til at det skal kunne eksistere en bybane. Det er ikke engang sikkert at Ringveg vest ville være et samfunnsmessig lønnsomt prosjekt hvis vi hadde fått bybanen på plass først. Da er det god grunn til å stille spørsmålet: Hvorfor vil flertallet bruke tid på å utrede riksveimiddelbruken på bybanen i stedet for å bruke tid på å vurdere et reelt kollektivalternativ til Ringveg vest? Svaret er enkelt. Hvis statsråden hadde vurdert kollektivalternativet bybane som et alternativ til Ringveg vest, er det mitt tips at Ringveg vest aldri hadde blitt bygd.

Men nok om det. Nå går vi for denne bompengefinansieringen for å få på plass bybanen. For vel er jeg innvalgt for Oslo, men jeg heier på Brann. Og jeg lover den bergenske befolkning at hvis samferdselsministeren kommer tilbake til Stortinget med et bergensprogram uten bybane, skal jeg egenhendig kaste henne i Oslofjorden. For det er nemlig slik at siden 1993 har den samme bybaneparolen blitt brukt i hver valgkamp, nemlig: Vi vil ha bybane nå! Jeg begynte å gå med den i 1993. Og den samme parolen brukte Audun Bjørlo Lysbakken under valgkampen sist. Nå ser det ut som det kan bli: Vi vil ha bybane nå! Det gleder jeg meg i så fall til.

Presidenten: Jeg er sikker på at statsråden ikke tok den trusselen helt alvorlig.

May Britt Vihovde (V): Den saka som vi no hand-samar, er ei svært viktig sak for Bergen. Den handlar om å ta dei grepa som trengst for at Bergen kan få løyst sine langsiktige kommunikasjonsproblem.

I tidlegare tider meinte ein at skulle ein løyse trafikk-utfordringane i Bergen, så var det ved å byggja fleire og

breiare vegar. Og desse blei bygde. Kollektivargumentet var at også bussane treng vegar for å koma seg fram.

Det har vore ei enorm trafikkutvikling i Bergen. Og når alle vegar blir førte inn mot Bergen sentrum, seier det seg sjølv at det blir kork og kaos, òg for bussane.

Det er tatt nokre grep for å leia gjennomgangstrafikken utanom sentrum, og desse prosjekta har kosta og vil kosta ein del. God arealplanlegging og langsiktigheit er det ein no treng for å møte morgondagens utfordringar, og dessutan eit skikkeleg lyft for satsing på kollektivtrafikk og tiltak som reduserer bilbruken.

Det oppstår ofte ein debatt i Bergen om kven som er bybanen si «mor». Venstre i Bergen og Venstre på Stortinget har slåst for å få fram dette prosjektet. Dei første løyvingane til planlegging er det ein samferdselsminister frå Venstre som fremjar. Vi har slåst for bybanen fordi vi meiner at det er ikkje plass i Bergen sentrum for eit kollektivsystem bygt på busstransport. Og ulike rapportar har vist at det berre er ei satsing på bybane som er eit reelt alternativ. Spørsmålet blir om ein vil få auka talet på kollektivreisande når bybanen er på plass. Det kan ein få dersom ein får eit tilbringarsystem med buss mot bybanen. Og det kan ein få dersom ein set i gang tiltak for å redusera bruken av bil for å nå målsetjinga i Bergensprogrammet.

Alternativ bruk av riksvegmidlar blir diskutert, og det er ei oppfordring frå Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Arbeidarpartiet retta mot Kristeleg Folkeparti og Venstre på dette punktet. I Venstre meiner vi at alternativ bruk av riksvegmidlar kan brukast på kollektivfremjande tiltak. Men då må bystyret i Bergen og Hordaland fylkesting òg visa at dei prioriterer tiltak som fremjar kollektivtransport. Det kan vera restriksjonar retta mot parkering, det kan vera vegprising på langt sikt, men Bergen bystyre og Hordaland fylkesting må ta eit val. Når Regjeringa og samferdselsministeren har lagt inn incitament for å fremja kollektivsatsing, håper eg verkeleg at Bergen og Hordaland fylke tek den meldinga og satsar på dette. Eg meiner faktisk at det har dei ikkje vist tidlegare. Det eg har sagt, er at dei har prioritert vegbygging framfor kollektivsatsing.

Eg skal ikkje stå her og ta æra for «morskapen» når det gjeld bybanen, det er fleire som har æra for den. Eg ser òg at når det gjeld bybanen, er det eit fleirtal for dette i Bergen, og det er viktig å lytta til det fleirtalet med omsyn til korleis vi skal løysa det problemet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 1406)

S a k n r . 6

Innstilling fra utenrikskomiteen om samtykke til at Norge deltar i den 13. kapitalpåfylling i Det internasjonale utviklingsfondet (IDA) (Innst. S. nr. 83 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 33 (2002-2003) Del I)

Julie Christiansen (H): Selv om det i denne saken foreligger en enstemmig innstilling, vil jeg gjerne kort få redegjøre for komiteens behandling av denne saken.

Proposisjonen fra Regjeringen er todelt, og komiteen har valgt å behandle de to delene hver for seg. Del I omhandler Norges deltakelse i den 13. kapitalpåfyllingen i Verdensbankens utviklingsfond for de fattigste land, Det internasjonale utviklingsfondet, IDA. I Del II har Regjeringen gitt den bebudede generelle redegjørelsen om Verdensbanken og Norges rolle i bankens styrende organer og virksomhet.

På bakgrunn av forhandlingene om den 13. kapitalpåfyllingen har Utenriksdepartementet uttrykt ønske om at kapitalpåfyllingen blir vedtatt i inneværende år, et ønske en samstemmig komite har valgt å etterkomme.

Når det gjelder kapitalpåfyllingen, har Norge gjennom forhandlingene akseptert å øke sin andel av denne. Norges andel er nå på 1,52 pst., som for hele treårsperioden utgjør godt over 1,7 milliarder kr. Bakgrunnen er at IDAs utlånspolitikk de siste ti årene har utviklet seg raskt og i dag i stor grad er i overensstemmelse med norsk utviklingspolitikk.

Norge har også akseptert at de årlige gjeldsbrevene som utgjør det norske IDA 13-bidraget, skal kunne innkasseres umiddelbart etter utstedelse av Det internasjonale utviklingsfondet. Den merverdi dette representerer, er beregnet til om lag 243 mill. kr, noe som vil være et viktig ekstraordinært bidrag for å møte konsekvensene for de fattigste landene av den internasjonale økonomiske nedgangen etter 11. september 2001. Men det ble noe knapp tid i høstsesjonen til en tilstrekkelig grundig behandling av proposisjonens Del II, som jo inneholder en omfattende gjennomgang av Verdensbankens politikk og virksomhet. Komiteen vil derfor komme tilbake med en egen innstilling om Del II, som vil bli behandlet som egen sak tidlig i vårsesjonen 2003.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6. (Votering, se side 1407)

S a k n r . 7

Innstilling fra utenrikskomiteen om samtykke til at Norge deltar i den 9. påfyllingen av Det afrikanske utviklingsfondet (AfDF IX) (Innst. S. nr. 82 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 32 (2002-2003))

Presidenten: Ingen har bedt om ordet. (Votering, se side 1407)

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

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da skal Stortinget gå til votering, og med forsamlingens velvilje skal dette gå bra.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram sju forslag. Det er – forslagene nr. 1–3, fra Hallgeir H. Langeland på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

- forslagene nr. 4–6, fra Øyvind Vaksdal på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 7, fra Hallgeir H. Langeland på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes først over forslag nr. 7, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert budsjett for 2003 styrke kontroll- og tilsynsfunksjonene og saldere dette med økt refusjon på tilsynsutgifter.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 82 mot 15 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.19.34)

Presidenten: Det votes så over forslagene nr. 4, 5 og 6, fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for at boring i allerede tildelte lisenser kan gjennomføres så snart den pågående konsekvensutredningen for Lofoten-Barentshavet er gjennomført, og dersom denne ikke påviser vesentlige og nye problemområder. Det forutsettes at dette gjennomføres senest høsten 2003.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen nedsette et bredt sammensatt utvalg, der oljeindustrien er representert, som skal gjennomgå dagens skatteregime med tanke på å forbedre dette i tillegg til å utarbeide skatteincentiver med hensyn til nisje- og haleproduksjon.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen avstå fra å innføre petroleumsfrie soner i Nordområdene.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 80 mot 17 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.19.57)

Presidenten: Det votes over forslagene nr. 1, 2 og 3, fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Øvre grense for de samlede investeringer pr. prosjekt utgjør 5 mrd. kroner. Prosjekter over denne kostnadsramme skal behandles av Stortinget.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen så raskt som mulig legge fram en sak som styrker kyst- og oljevernberedskapen i nord.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen å komme tilbake til Stortinget med en vurdering av om det er mulig å innføre etiske retningslinjer for selskaper med stor statlig eierandel som driver utstrakt aktivitet internasjonalt.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 77 mot 20 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 21.20.21)

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 38 (2001-2002) – om olje- og gassvirksomheten – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

V o t e r i n g i s a k n r. 2

Presidenten: Under debatten har Hallgeir H. Langeland satt fram et forslag på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette en sentral for miljøovervåking nær Snøhvitfeltet for å kunne overvåke aktiviteten ved Snøhvit og skipstrafikken i området slik at miljøsikkerheten bedres.»

Det vil bli votert alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:9 (2002-2003) – forslag fra stortingsrepresentantene Inger S. Enger, Odd Roger Enoksen og Marit Arnstad om å etablere en sentral for miljøovervåking nær Snøhvitfeltet – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 78 mot 19 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 21.21.26)

Presidenten: Til sak nr. 3 foreligger det ikke noe voteringstema.

V o t e r i n g i s a k n r. 4

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

- forslagene nr. 1–3, fra Sigrun Eng på vegne av Arbeiderpartiet
- forslag nr. 4, fra Kenneth Svendsen på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 5, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det votes først over forslag nr. 5, fra Sosialistisk Venstreparti.

Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen forsere planleggingen og forprosjekteringen av Ringeriksbanen og komme

tilbake til Stortinget med forslag om dette på egnet måte, og senest i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 82 mot 14 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.22.08)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 4, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Arbeidet med ny jernbanelinje mellom Sandvika og Hønefoss avsluttes.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 16 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.22.30)

Presidenten: Det voteses over forslagene nr. 1, 2 og 3, fra Arbeiderpartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Busund (Kroksund).»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til bevilgninger mot slutten av planperioden 2002-2011, som forutsatt av Arbeiderpartiet i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2011.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å vurdere en kombinert bil/jernbanebru over Kroksund for å bedre miljøet i Steinsfjorden.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Arbeiderpartiet ble med 74 mot 23 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.22.50)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at den videre planlegging av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen – tar utgangspunkt i korridoren over Åsa.

Presidenten: Presidenten antar at Arbeiderpartiet og Fremskrittspartiet ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 58 mot 39 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.23.30)

Votering i sak nr. 5

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

- forslag nr. 1, fra Thore A. Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Heidi Sørensen på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Det voteses først over forslag nr. 2, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å sørge for at det blir utarbeidet et reelt kollektivalternativ til Ringveg vest.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble med 83 mot 14 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.24.17)

Presidenten: Det voteses så over forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

- «1. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø gjennomføres i samsvar med St.prp. nr. 76 (2001- 2002), men uten prosjektet «bybane».
2. Bompengeringen avvikles fra og med 1. januar 2003.
3. Følgende finansieringsplan legges til grunn:

Utgifter	St.prp. 76		Inntekter		St.prp. 76	
	St.prp. 76	FrP	St.prp. 76	FrP	St.prp. 76	FrP
Veiltak øvrig riksveinett	1 215	1 215	Statlige midler øvrig riksvei		1 415	2 425
Veiltak stamveier	370	370	Stamveimidler		370	370
Kollektivtiltak	1 270		Bompenger		2 280	
G/S, TS, miljø, planlegging	820	820	Fylkeskommunale midler		150	150
Tiltak i Bergen sentrum	640	640	Kommunale midler		100	100
Samlet	4 315	3 045	Samlet		4 315	3 045
Beløp i hele mill. kroner»						

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 81 mot 16 stemmer ikke bifalt.
(Voteringsutskrift kl. 21.24.39)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 76 (2001-2002) og Innst. S. nr. 45 (2002- 2003).
2. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Presidenten regner med at Fremskrittspartiet ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 81 mot 16 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 21.25.10)

Votering i sak nr. 6

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at Norge deltar i den 13. kapitalpåfylling i Det internasjonale utviklingsfondet (IDA) med NOK 1 751 270 000.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 7

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at Norge deltar i den 9. påfyllingen av Det afrikanske utviklingsfondet, AfDF, med 1 014 148 670 kroner for perioden 1. januar 2002 til 31. desember 2004.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 8

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 21.30.
