

Møte torsdag den 19. mai kl. 10President: **I n g e L ø n n i n g**

D a g s o r d e n (nr. 80):

1. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om årsmelding til Stortinget fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) (Innst. S. nr. 177 (2004-2005), jf. Dokument nr. 13 (2004-2005))
2. Innstilling frå forsvarskomiteen om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av vedtak nr. 2005/12/EF av 20. desember 2004 om endring av vedtak nr. 1999/847/EF med omsyn til lenging av fellesskapshandlingsprogrammet for katastrofevernbeuing (Innst. S. nr. 179 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 51 (2004-2005))
3. Innstilling fra forsvarskomiteen om Ombudsmannnemnda for Forsvarets innberetning om virksomheten i tiden 1. januar-31. desember 2004 (Innst. S. nr. 176 (2004-2005), jf. Dokument nr. 5 (2004-2005))
4. Innstilling frå forsvarskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om evaluering av Forsvarets regnskaps- og lønssystem (SAP-systemet) (Innst. S. nr. 174 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:38 (2004-2005))
5. Innstilling fra næringskomiteen om klinisk veterinærnavt og endringer av kapittel 1115 – Mattilsynet på statsbudsjettet for 2005 under Landbruks- og matdepartementet (Innst. S. nr. 180 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 47 (2004-2005))
6. Innstilling fra samferdselskomiteen om På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap (Innst. S. nr. 178 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 14 (2004-2005))
7. Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Jan Simonsen om en ny bil- og vegpolitikk, som innebærer at staten overtar finansieringen av riksvegfergene i sin helhet, og at alle bompengeprosjekter avvikles samtidig som staten overtar ansvaret for finansieringen av prosjektene (Innst. S. nr. 171 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:63 (2004-2005))
8. Referat

S a k n r . 1

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om årsmelding til Stortinget fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) (Innst. S. nr. 177 (2004-2005), jf. Dokument nr. 13 (2004-2005))

Kjell Engebretsen (A) [10:02:33] (ordfører for saken): Dette er en innstilling fra kontroll og konstitusjonskomiteen som dreier seg om årsmeldingen til Stortinget fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjenesten, det vi kaller EOS-utvalget.

Her er det kommunikasjonsutviklingen og utviklingen av kanaler og informasjonssystemer som igjen har stått i sentrum for det arbeidet som dette utvalget har gjort i 2004. Utviklingen på disse områdene skjer fort, og dette stiller store krav til kontrollmyndighetene. Nå ser det imidlertid ut til at dette fungerer bra, noe som også må tillegges at utvalget selv er seg meget bevisst disse utfordringene, og at kontrollarbeidet fortsatt er preget av åpenhet og konstruktivt samarbeid mellom EOS-utvalget og de kontrollerte tjenestene.

Utvalget uttaler i sin rapport til Stortinget:

«Det har ikke forekommet problemer i samarbeidsforholdet med noen av tjenestene. Det er utvalgets vurdering at tjenestene i dag gjennomgående har en konstruktiv holdning til kontroll. Dette kjennetegnes ved en profesjonell innstilling og ved at tjenestene anser det å være i egen interesse å sørge for at utvalget gis informasjon om forhold som kan være av kontrollmessig relevans.»

Dette bør Stortinget være meget tilfreds med og – for å være litt høytidsstemt – kanskje også litt stolte av. For det er ikke slik at disse hemmelige tjenestene, som man kaller det, rundt omkring i verden uten videre opptrer på den måten som de norske gjør, ikke en gang i de mest velutviklede demokratier. Dette styrker disse tjenestene, og det styrker vår evne og vår vilje til å påse at disse tjenestene har de ressurser og den tilgang til de metoder som skal til for å utføre de vanskelige og svært viktige oppgavene som disse tjenestene har.

Vi ser da også i en sak som kommer til behandling her i salen om ikke så veldig lenge, at det i Norge, som i en rekke andre land, vurderes å gi deler av EOS-tjenestene muligheter til å ta i bruk mer inngripende metoder i det forebyggende arbeidet. Dersom dette skjer, vil det stille ytterligere krav til kontrollen av tjenestene, og det vil være grunn til å anta at det vil være behov for styrking av vårt kontrollorgan i forbindelse med dette.

EOS-utvalget mottok i 2004 totalt 17 klager rettet mot tjenestene, hvilket er en nedgang fra 22 klager i 2003. I tillegg har utvalget selv åpnet sju saker. Ingen av sakene utvalget har ferdigbehandlet i 2004, gav grunnlag for kritikk mot noen av EOS-tjenestene.

EOS-utvalget har gjennom de årene det har eksistert, utviklet metoder for sitt arbeid som synes å fungere meget bra. De årlige rapportene til Stortinget gir oss den nødvendige innsikt i disse tjenestene.

Til slutt: Komiteens tilråding kommer til uttrykk i romertallsvedtak, hvor Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet står bak det første alene. Justisministeren har i brev til Organisasjonen mot politisk overvåking på vegne av Justisdepartementet gitt en beklagelse overfor dem som tidligere ble urettmessig overvåket. Hele komiteen finner at denne beklagelsen var en betimelig, riktig og klok handling fra justisministerens side.

At komiteen nå deler seg i synet på hvorvidt også Stortinget gjennom et vedtak skal uttale en tilsvarende beklagelse, skyldes ulik formell tilnærming. Mindretallet i komiteen, som blir et flertall her i salen, forstår det slik at justisministeren er rette instans på vegne av samfunnet til å gi en slik beklagelse, mens flertallet i komiteen, som da blir et mindretall her i salen, ser det slik at det overfor dem som ble rammet av en slik uriktig overvåking, er av betydning at også Stortinget, som den lovgivende og i denne sammenhengen ikke minst den kontrollerende myndighet, uttrykker sin beklagelse.

Siri Hall Arnøy (SV) [10:07:42]: Jeg skal ikke gjen- ta alt saksordføreren sa i sitt innlegg, men vil bare trekke fram én ting og dessuten være med på å understreke en annen.

Vi hadde en sak i den perioden denne rapporten handler om, som dreide seg om overvåking av utenlandske studenter, der inntrykket man sitter igjen med etter å ha lest EOS-utvalgets årsrapport, var at det aldri fra PSTs side var noen intensjon om å bidra til stigmatisering av utenlandske studenter som gruppe, men at den framgangsmåten man i først omgang valgte, kanskje kunne ha den effekten. Vi er glad for at PST her tok de signalene som kom, og valgte å håndtere denne saken som de gjorde. De har gitt klart signal til utvalget om at de i framtiden vil håndtere denne typen saker på en slik måte at man unngår å virke stigmatiserende overfor utenlandske studenter som gruppe. Det er svært positivt at PST er i stand til å ta signaler fra samfunnet rundt dem på den måten som i hvert fall jeg har inntrykk av det skjedde på i denne saken.

Så vil jeg gjerne få være med på å understreke det saksordføreren også tok opp, at vi fra Stortingets talerstol ønsker å uttrykke en beklagelse overfor de personer som tidligere har vært urettmessig overvåket av Politiets overvåkingstjeneste, slik det ble avdekket av Lund-kommisjonen. Stortinget som kontrollerende myndighet har også et ansvar for hva som skjer, hva slags praksis vi tillater å utvikle seg i samfunnet. Jeg tror ikke at det som skjedde i forhold til politisk overvåking, var noe som var fullstendig på tvers av Stortingets vilje. Selv om det aldri var et uttalt ønske i denne sal at man skulle bryte lover eller noe slikt, er det vel rimelig å anta at det var en slags felles politisk forståelse knyttet til noen av de valgene som ble gjort på den tiden. Stortinget må også ta sin del av ansvaret for at noen da ble urettmessig overvåket, og det synes vi at Stortinget godt kan være med på å beklage.

Marit Arnstad (Sp) [10:10:10]: Senterpartiet er ikke representert i kontrollkomiteen og har derfor ikke deltatt i behandlingen av denne saken. Vi har allikevel enkelte kommentarer knyttet til den innstillingen som i dag behandles i Stortinget.

For det første registrerer vi at det er stor enighet om de fleste sidene ved årsmeldingen fra EOS-utvalget. EOS-utvalget er på mange måter et resultat av behandlingen av Lund-kommisjonens rapport på 1990-tallet. Behandlingen av rapporten fra Lund-kommisjonen bidrog til en helt nødvendig opprydding og utlufting av en skamlett i ny-

ere norsk historie, nemlig den ulovlige og urettmessige overvåkingen av norske borgere.

I innstillingen vises det til at hele 228 saker så langt har resultert i erstatninger på grunn av ulovlig overvåking. Med det utgangspunktet vil jeg understreke fra Senterpartiets side at vi slutter oss til det forslaget fra Arbeiderpartiet og SV som ligger til behandling, om at også Stortinget bør beklage overfor de personer som har vært urettmessig overvåket av Politiets overvåkingstjeneste. Jeg finner det rett og rimelig og fornuftig at justisministeren har beklaget forholdet på vegne av oss alle, men jeg synes også at det er på sin plass at partiene på Stortinget gjennom et stortingsvedtak bidrar til den samme beklagelse. Jeg synes det er litt merkelig at et samlet storting ikke kan stille seg bak et slikt forslag, og jeg er særlig overrasket over at sentrumpartiene Kristelig Folkeparti og Venstre ikke kan bidra til den type beklagelse.

K a r i L i s e H o l m b e r g hadde her overtatt presidentplassen.

Modulf Aukan (KrF) [10:12:10]: Eg vil på vegner av Kristeleg Folkeparti peika på at dagens EOS-utval vart oppretta bl.a. som ei følgje av konklusjonane til Lund-kommisjonen, som ordføraren for saka òg var inne på. Kommisjonen granska påstandar om ulovleg overvåking av norske borgarar etter 1945. Kommisjonen sin rapport konkluderte med at ulovleg overvåking hadde førekomme. Kommisjonen sitt mandat var likevel ikkje å konkludera i enkeltsaker.

Lund-kommisjonen vart oppnemnd for å gje menneske som meinte dei hadde vorte offer for ulovleg politisk overvåking, innsyn i eventuelle mapper. Opprettinga av eit EOS-utval vart ein naturleg konsekvens av dette, men det resulterte ikkje i noka direkte offentleg orsaking i høve til dei som hadde vorte ulovleg overvåket av staten.

Oppgjeret hadde for mange personar ein vesentleg mangel. Ei gruppe av dei ulovleg overvåket stifta OPO, Organisasjonen mot politisk overvåking, med det primære siktemålet å arbeida for oppreising og unnskyldning frå dei politiske styresmaktene. I handlinga av rapporten frå EOS-utvalet kan det derfor vera på sin plass å visa til justisminister Odd Einar Dørum. I brev til organisasjonen OPO har han skrivne bl.a.:

«På vegne av departementet» – som ansvarleg for Politiets sikkerhetstjeneste – «ønsker jeg å uttrykke en beklagelse overfor de personer som tidligere har vært urettmessig overvåket av Politiets overvåkingstjeneste.»

Det er likevel for dei det gjeld, eit ønske å høyra dette frå Stortinget sin talarstol. Det er også for oss naturleg å ta avstand frå urettvis overvåking. Kristeleg Folkeparti viser derfor til justisministeren si fråsegn og vil på same måten gje uttrykk for ei orsaking overfor dei som urettmessig vart utsette for overvåking. Men Kristeleg Folkeparti finn det likevel ikkje naturleg å ha eit vedtak i saka. I sin natur er ei orsaking ikkje noko ein vedtek.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 2322)

S a k n r . 2

Innstilling frå forsvarskomiteen om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av vedtak nr. 2005/12/EF av 20. desember 2004 om endring av vedtak nr. 1999/847/EF med omsyn til lenking av fellesskapshandlingsprogrammet for katastrofevernebuing (Innst. S. nr. 179 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 51 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Åse Wisløff Nilssen (KrF) [10:16:26] (ordfører for saken): Saken gjelder forslag om å forlenge handlingsprogrammet for katastrofeberedskap med to år, til ut 2006. Norge har deltatt i EUs handlingsprogram for katastrofeberedskap siden programmet ble etablert i 1998. Målet for programmet er å medvirke til å redusere risiko og skade for mennesker, miljø og eiendom både lokalt, regionalt og sentralt. Det er helt i tråd med satsingsområdene for den norske katastrofeberedskapen.

I løpet av denne stortingsperioden har vi behandlet to stortingsmeldinger om samfunnssikkerhet. Forsvarskomiteen viser i den sammenheng også til visjonen om et trygt og robust samfunn som avverger trusler og overviner kriser – eller for å bruke Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps eget slagord: et trygt og robust samfunn der alle tar ansvar.

Samfunnet må være forberedt på å håndtere alvorlige hendelser. Her kan vi både bidra og lære av andre land. I tillegg viser naturkatastrofer, lik flommene som rammet Sentral-Europa i 1998 og 1999, og ikke minst tragedien i forbindelse med flodbølgen i Sør-Asia julen 2004, behovet for et tett og internasjonalt samarbeid og gjensidig bistand både gjennom etablerte organisasjoner og gjennom bilaterale avtaler.

Verken terroranslag eller naturkatastrofer tar hensyn til landegrenser. Et internasjonalt samarbeid om samfunnssikkerhet og sivil beredskap er derfor i alles interesse.

Viktige målsettinger i samfunnssikkerhetsarbeidet er

- at Norge skal oppleves som et trygt og sikkert land å leve og virke i
- at Norge aktivt skal bidra innen internasjonale organisasjoner og gjennom internasjonale virksomheter for derigjennom indirekte å styrke det nasjonale samfunnssikkerhetsarbeidet
- at arbeidet med samfunnssikkerhet skal ha høy prioritet, og at det organisatoriske ansvaret skal gjenspeile dette

Norsk deltakelse i forlengelsen av handlingsprogrammet medfører en plikt til bevilgninger over to år, altså for 2005 og 2006, på om lag 680 000 kr. Stortingets samtykke er derfor nødvendig.

Det er en enstemmig forsvarskomite bak merknadene og tilrådingen til vedtak. Utenrikskomiteens medlemmer har sluttet seg til forsvarskomiteens innstilling og merknader og har ingen ytterligere merknader.

Statsråd Odd Einar Dørum [10:19:22]: Norge har deltatt i EUs handlingsprogram for katastrofeberedskap siden etableringen av programmet i 1998. St.prp. nr. 45 for 1999-2000 bekrefter Norges deltakelse i programmet til og med for 2004. Dette handlingsprogrammet gikk ut 31. desember 2004. Stortingsproposisjonen som nå er til behandling, forlenger handlingsprogrammet med to år, uten at innholdet i programmet blir endret.

Formålet med programmet er å styrke det europeiske samarbeidet innenfor katastrofeberedskap og medvirke til å redusere risiko og skade for mennesker, miljø og eiendom. Dette er i tråd med de satsingsområdene som ble lagt fram i St.meld. nr. 39 for 2003-2004 og St.meld. nr. 17 for 2001-2002.

Gjennom deltakelse i programmet får Norge muligheten til internasjonal informasjonsutveksling, og relevante fagmiljø vil få muligheten til å utarbeide kompetansehevede aktiviteter i regi av programmet.

EU arbeider nå med en bred evaluering av arbeidet innenfor sivil katastrofeberedskap og går igjennom handlingsprogrammet, samordningsmekanismen for sivil krisehåndtering samt samarbeidet innen forurensing til havs. Dette kan ende med et nytt instrument innen dette feltet for perioden 2007–2013. Vesentlige hendelser innenfor og utenfor EU-området de siste årene har samtidig vist at handlingsprogrammet fremdeles er av verdi og bør videreføres.

Det er Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap som finansierer norsk deltakelse i programmet, og beløpet blir dekt innenfor eksisterende budsjettammer. Deltakelsen i programmet får ingen nevneverdige administrative konsekvenser og krever heller ikke endringer i lover og forskrifter.

Avgjørelsen i EØS-komiteen blir tatt i juni 2005, og med Stortingets forhåndssamtykke av rettsakten vil de forfatningsrettslige kravene etter artikkel 103 i EØS-avtalen være oppfylt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 2323)

S a k n r . 3

Innstilling fra forsvarskomiteen om Ombudsmannsmemnda for Forsvarets innberetning om virksomheten i tiden 1. januar-31. desember 2004 (Innst. S. nr. 176 (2004-2005), jf. Dokument nr. 5 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Kjetil Bjørklund (SV) [10:22:19] (ordfører for saken): Denne saken omhandler innberetningen fra Forsvarets ombudsmannemnd for 2004, og den viser oss en virksomhet der antallet klagebehandlinger holder seg stabilt, og der også medholdsgraden er stabil. Dette er godt i en tid da de ansatte i Forsvaret opplever en sterk omstilling og endring av sin arbeidshverdag.

Forsvarskomiteens innstilling er stort sett enstemmig i år, som den har vært det de siste årene. Jeg vil benytte anledningen til å takke komiteen for godt samarbeid de årene jeg har vært saksordfører for denne saken.

Det er ikke bare i media at de økonomiske forholdene i Forsvaret gjorde seg gjeldende i 2004. Et gjennomgående tema under befaringen til Ombudsmannemnda i 2004 har vært de økonomiske/regnskapsmessige prosedyrene i Forsvaret, som synes å fungere utilfredsstillende på en rekke områder. I møter med tillitsvalgte fra befalets og de sivilt ansattes organisasjoner har det vært pekt på sen og manglende utbetaling av lønn, tillegg, feriepenger, reiseregninger osv. I møter med soldatenes tillitsvalgte ble eksempler på at soldater har ventet lenge på dagpenger, reiseoppgjør osv. omtalt, likeså sen utbetaling av bostøtte. Dette er alvorlig, særlig når pårørende blir skadelidende ved utilfredsstillende betalingsrutiner. Det skaper et bilde av Forsvaret som ingen ønsker. Komiteen har presisert i sine merknader at rutiner må bedres, slik at vi kan unngå dette i framtiden.

I forbindelse med Forsvarets økonomi vil jeg også vise til andre saker som forsvarskomiteen nå behandler, bl.a. St.meld. nr. 29 for 2004-2005, der merforbruket for 2004 berøres, og til kontroll- og konstitusjonskomiteens behandling tidligere i år av Dokument nr. 1 for 2004-2005, som rettet sterk kritikk mot det faktum at Forsvaret ikke greide å få godkjent sine regnskaper for 2003.

Det er vesentlig at tillitsmannsordningen i Forsvaret fungerer godt. Men det har vært vanskelig å få full oversikt over det som skjer i denne ordningen for 2004, på grunn av manglende rapportering av møter. Jeg vil vise til at komiteen nå ber om at det blir satt i verk tiltak, slik at dette på ny kommer på plass. Et flertall i komiteen – alle med unntak av Fremskrittspartiet – har også presisert at tillitsmannskurs skal ha prioritet framfor øvelser, og dette ber vi om at departementet understreker overfor Forsvarets militære organisasjon.

Omorganiseringen av Forsvaret skal ikke resultere i svekket velferdstilbud til soldater, og den høye standarden på sosialsiden må opprettholdes. Det er vesentlig at det arbeides med å sikre en mer planmessig rekruttering og ut-

nevning av velferdsoffiserer, med sikte på å bedre velferdstilbudene.

Voksenopplæring er av stor betydning for soldatene, og det er også vesentlig at det er et nært samarbeid med sivile arbeidskraftsmyndigheter, med tanke på å redusere antallet soldater som dimitteres til arbeidsledighet. Ombudsmannemnda har i sin innberetning for 2004 vært opptatt av at voksenopplæringen bør disponeres som øremerkede midler fra sentralt hold, og at det med den nåværende budsjetttrammen synes vanskelig å ivareta voksenopplæringstilbudet til andre enn vernepliktige mannskaper som avtjener førstegangstjeneste. Komiteen støtter at voksenopplæringsmidler øremerkes fra sentralt hold, og ber gjennom denne innstillingen om at denne praksisen blir innført fra neste budsjettår.

Komiteen viser for øvrig til merknader i Innst. S. nr. 221 for 2003-2004, der det heter:

«Komiteen deler nemndas oppfatning av at Voksenopplæringen i Forsvaret (VO) blant annet skal være en kompensasjon for tap av utdanning og praksis som følge av lovbestemt førstegangstjeneste, og at Voksenopplæringen i Forsvaret bør opprettholdes på et nivå som fortsatt sikrer at VO-tilbudet oppleves som en virkelig kompensasjon for det året førstegangstjenesten avtjenes. Komiteen vil påpeke at VO skal heve den sivile kompetansen hos vernepliktige mannskaper, vervede og kontraktsbefal, og at tilbudet bør være meningsfullt for alle disse gruppene.»

Komiteen har merket seg Ombudsmannemndas anbefalinger omkring nasjonal militærmedisinsk poliklinikk og behovet for langsiktig behandling av folk utover i landet. Komiteen peker på at det må utarbeides behandlingsopplegg som folk kan få i sitt hjemdistrikt.

Jeg vil avslutte med å peke på at rapportering om disiplinærsituasjonen i 2004 har vært mangelfull, og at vi nå ber om at det settes i verk tiltak for å bedre denne situasjonen. Temporær mannskapsmangel ved enkelte militære avdelinger er et tilbakevendende problem. Det er en sak som vi har behandlet i forbindelse med dette saksfeltet i årevis, og vi ber på ny om at det settes i verk tiltak som kan redusere dette problemet.

Gunnar Halvorsen (A) [10:27:12]: Det er som vanlig en konkret og god melding som Ombudsmannemnda legger fram.

Verneplikten er og blir vel enda noen år en bærebjelke for det norske forsvaret. I større og større grad er det gjennom verneplikten Forsvaret rekrutterer mannskap til sine profesjonelle avdelinger, til utenlandsoppdrag og til befalsutdanning. Samtidig som vi ser at verneplikten er et fundament for Forsvaret, vet vi også at fra og med i år er det i underkant av 10 000 unge menn og kvinner som gjennomfører førstegangstjeneste. Vi har altså gjennom min tid i forsvarskomiteen vært vitne til at en mindre prosentandel av de unge gjennomfører verneplikten. Jeg tror likevel det er og har vært en riktig utvikling, fordi det er Forsvarets behov som må være avgjørende for hvor mange som tas inn til tjeneste. Når utviklingen har blitt slik at det er langt mindre enn 50 pst., ja det er vel under 40 pst.

– altså 18–19 pst. av den totale ungdomsmasse – som avtjener verneplikt, er det en utvikling som er riktig, på bakgrunn av Forsvarets behov.

Viktig er det at de som gjennomfører førstegangstjenesten, føler at de får noe igjen for det. Det er derfor jeg med glede har vært vitne til at statushevende tiltak for vernepliktige er kommet for å bli. Men det er ikke slutt ennå, selv om dimisjonsgodtgjørelsen er kraftig hevet de siste årene og muligheten for en variert og fleksibel utdanning i løpet av tjenesten nå er på plass.

De fleste politisk interesserte har vel fått med seg at pensjonssystemet er i ferd med å bli endret. Dette har iallfall de tillitsvalgte i Forsvaret fått med seg, og grunnen er at vernepliktige vil tape et års pensjonsinntjening dersom det blir innført en såkalt allårsregel, som gir pensjonsopptjening for alle år i arbeidslivet. Tapet oppstår for vernepliktige som bruker ett år på å tjene sitt land, sammenlignet med dem som ikke gjennomfører førstegangstjeneste, og som kan tjene penger. Jeg er derfor glad for å kunne si at Arbeiderpartiet har sluttet seg til at gjennomført førstegangstjeneste skal gi pensjonsuttelling, selv om detaljene ennå ikke er klare. Jeg ser på dette som et politisk skritt i riktig retning, og en retning som innebærer flere statushevende tiltak for gjennomført verneplikt.

Per Roar Bredvold (FrP) [10:30:53]: Forsvarets innberetning om virksomheten for 2004 er interessant lesing, som forteller mye om det som skjer i Forsvaret – av det som er godt, og av det som er mindre godt. Heldigvis fungerer det meste svært bra, men mye kan naturligvis gjøres bedre uansett ståsted og grad.

Skal vi ha et godt og velfungerende forsvar, må vi ha gode, veltrente og ikke minst motiverte soldater og befal, og slik sett er denne innberetningen viktig. Det ser likevel ut som om det fortsatt mangler en del på smidighet i Forsvaret, når man f.eks. legger øvelser og kurs til samme tidspunkt – men når det er sagt, må selvfølgelig øvelser gå foran kurs.

Ellers er det viktig å merke seg at komiteen mener at en omorganisering av Forsvaret ikke skal resultere i et svekket velferdstilbud til soldatene.

Det er også viktig å legge merke til at 11,4 pst. av soldatene svarer at de har opplevd situasjoner der de har fryktet for sitt eget liv. Dette må vi ta på alvor. Et godt, velfungerende forsvar kan ikke ha soldater/befal som er preget av slike hendelser.

Ellers må vi ta mer på alvor de senskader våre soldater får, og kan få, etter at de har kommet tilbake fra internasjonale operasjoner. Jeg er redd for at vi her kan få svært mange alvorlige problemer hvis vi ikke tar dette på alvor. Jeg sier ikke at vi ikke gjør det, men jeg tror at mye må gjøres. Da var det kanskje ikke riktig å ta bort et slikt godt tilbud som man hadde på Bæreia på Kongsvinger. Møtesteder hvor man kan finne sine kamerater og føle roen samt få behandling, hvis det er ønskelig, må finnes. Når Norge ønsker å være med på så mye ute i verden, og satser på dette, må man også bli med på å bruke midler på sine soldater og deres familier når de kommer tilbake.

Bjørn Hernæs (H) [10:33:08]: I en situasjon hvor positiv omtale av Forsvaret ikke til daglig står på dagsordenen, er det hyggelig å kunne behandle den innstillingen som nå foreligger, hvor en så godt som enstemmig forsvarskomite på alle vesentlige områder uttrykker tilfredshet ved den måten Forsvaret drives på.

Det sies jo, oftest i festtaler, at den viktigste ressursen i enhver organisasjon er de ansatte. Det som kan oppfattes som en floskel, innebærer en dyp sannhet. Da blir spørsmålet: Hvem er det som er de beste til å bedømme om virksomheten drives etter høyverdige kriterier? Jeg vil jo anta at det vil være de ansatte selv, som er de som har skoen på og best kjenner trykket både i positiv og i eventuell negativ retning. I den sammenheng synes jeg det er særlig hyggelig at de valgte tillitsmennene for Forsvaret har uttrykt seg positivt om tjenesten og innholdet i tjenesten, og at undersøkelsen blant soldatene viser at tillitsmannsapparatet her uttaler seg på vegne av det store, store flertallet av soldatene. Det er foretatt en rekke statushevende tiltak som gjør at det skal bli nettopp slik mange av oss – jeg tror alle av oss – mener, at det å avtjene ett års tjeneste for fedrelandet ikke er bare en belastning, men tvert imot kan være av det viktigste innholdet og de viktigste lærdommene som soldatene senere tar med seg ut i et yrkesaktivt liv.

Jeg er veldig glad for å kunne fastslå at i all hovedsak deles disse oppfatningene av de vernepliktige selv. At vi har fått den konkrete hevingen i dimisjonsgodtgjørelsen som begynner å nærme seg det som Ombudsmannen for Forsvaret lenge har bedt om, er én side av saken, kanskje ikke engang den viktigste – enda viktigere er det at man får en tjeneste som er så meningsfylt at det senere kan være et godt kriterium for den videre yrkeskarrieren etter at tjenesten er avsluttet.

Åse Wisløff Nilssen (KrF) [10:35:48]: Ombudsmannemndas innberetning tar en gjennomgang av områder som er viktige for Forsvaret, og det gir en anledning til å si litt mer om enkelte saker.

Krigsinvalidehjemmet Bæreia er fra 1. januar 2005 overtatt av Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke, og den offisielle åpningen av Bæreia-senteret vil skje den 25. mai. Etter ønske fra giverne skal LHL drive Bæreia videre i samme ånd og etter hvert som behovet melder seg, fylle stedet med andre aktiviteter. Krigsinvalidforbundet har nedlagt en stor innsats ved å drive Bæreia som et kreasjonssted for krigspensjonister i nærmere 50 år. Det har vært et sted å treffe likesinnede fra de forskjellige sider av Norges frihetskamp, et sted å samle norske krigspensjonister til sosialt samvær og rekreasjon fra en litt vanskelig hverdag. Bæreia har fungert og vil fortsatt fungere som et verdig minnesmerke over norske krigsinvalidere fra annen verdenskrig. Det kan også nevnes at FN- og NATO-veteraner fortsatt kan inngå avtaler om bruk av Bæreia-senteret.

Nemnda har registrert at Forsvaret aldri har hatt en bedre seleksjon av folk som reiser ut i utenlandstjeneste, enn nå. Kvaliteten på utstyret har heller aldri vært bedre. Men Kristelig Folkeparti er enig med nemnda i at det nå er viktig å sette søkelyset på hva som skjer når soldatene

kommer tilbake. Nemnda peker på at problematikken med senskader bør bli vurdert på tvers av fagdepartement og stortingskomiteer. Det er en viktig påminning, for det er som ansatte i Forsvaret de blir sendt ut i internasjonale operasjoner, etter vedtak i regjering og storting.

Det er også positivt at nemndas synspunkter er innarbeidet i den endelige forskriften vedrørende medisinsk oppfølging etter hjemkomst til Norge. Jeg siterer:

«Forsvaret har ansvar for at personell med fysiske eller psykiske skader som følge av tjenestegjøring i internasjonale operasjoner får den nødvendige oppfølging i det sivile helsevesen etter hjemkomst til Norge. Dette ansvaret inkluderer blant annet å vise personell til rette i det sivile helsevesen, og å bistå vedkommande person og det sivile helsevesen på områder hvor Forsvaret besitter spesiell kompetanse. Ansvaret for den medisinske oppfølgingen gjelder uavhengig av om personellet fortsatt har et tilsetningsforhold til Forsvaret.»

Kristelig Folkeparti vil presisere at fordi den nye poliklinikken ikke vil ha praktisk mulighet til å gi langvarig behandling til folk i hele landet, blir det en viktig arbeidsoppgave å utarbeide behandlingsopplegg som kan gis i den enkeltes distrikt. Like viktig er det å ha den nødvendige kontakt og dialog for å bistå med Forsvarets spesialkompetanse og lære opp det lokale helsevesen.

Kristelig Folkeparti er enig med nemnda i at det så langt som mulig bør satses på hjelp fra Forsvarets egne psykologer og psykiatere i hver landsdel. FN- og NATO-veteranenes organisasjon melder om sterk økning i antall medlemmer. Ordningen med kameratstøtte og noen å ringe til er også et viktig tilbud – og en god hjelp for mange.

Voksenopplæringen i Forsvaret er snart 50 år, og det er viktig at tilbudet fortsatt oppleves som en reell kompensasjon for det året førstegangstjenesten avtjenes samt som et statushevende tiltak. Kristelig Folkeparti vil presisere at Voksenopplæringen ikke bare skal ha fokus på vektall, eksamener og sertifikater. Det er fortsatt viktig å satse på å hjelpe personell med lese- og skrivevansker. Forsvaret har for mange vært en ny start i livet, ved at de har blitt forstått, fått riktig diagnose og fått hjelp til sine utfordringer med skriftspråket.

Jeg mener det er mest ryddig å samle den lokale administrasjon av utdanningstilbudene for både vernepliktige, vervede, kontrakt- og avdelingsbefal og eventuelt andre ansatte i Forsvaret. Det tilsier imidlertid at det må tilføres mer penger, og at antall vernepliktige ikke er det man gir ressurser etter. I tillegg til å øremerke midler til Voksenopplæringen bør det også settes opp en prioriteringsliste der de vernepliktige fortsatt har førsteprioritet, for å sikre at deres behov for utdanning blir ivarettatt.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 2323)

S a k n r . 4

Innstilling frå forsvarskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om evaluering av Forsvarets regnskaps- og lønssystem (SAP-systemet) (Innst. S. nr. 174 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:38 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra forsvarskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Rita Tveiten (A) [10:41:48] (ordfører for saka): Forsvarskomiteen viser til at ein med Dokument nr. 8:38, frå representanten Bastesen, tek sikte på å be Regjeringa evaluera omstillingsprosessen i Forsvaret, vurdere om rekneskapsrutinane er gode nok, og vurdere om utgiftene ved utanlandsoperasjonar vert tilfredsstillande sannsynleggjorde i Forsvaret sine rekneskapar. Komiteen har funne det rett å tolka ordet «sannsynleggjorde» som ordet «synleggjorde», med andre ord om kostnadene til utanlandsoperasjonar vert tilfredsstillande synleggjorde i Forsvaret sine rekneskapar.

Komiteen sitt fleirtal vil også i samband med Bastesen sitt første forslag, som er eit forslag om ei evaluering av omstillingsprosessen, visa til at det i samanheng med budsjetthandsaminga for dei siste åra er gjort greie for omstillinga av Forsvaret. Komitefleirtalet meiner at det i denne samanhengen har vore mange og tilstrekkelege høve til å stilla spørsmål til Forsvarsdepartementet for å få meir informasjon. Omstillinga i Forsvaret har òg vorte gjenstand for debatt i omfattande høyringar og spørsmålsrundar, som igjen var grunnlaget for fleirtalet si handsaming av Innst. S. nr. 234 for 2003-2004, jf. St.prp. nr. 42 for 2003-2004, som omhandlar Forsvaret sine aktivitetar i perioden 2005-2008.

Komitefleirtalet har i denne saka funne det godtgjort at det ikkje er nødvendig med ei ny utgreiing frå Forsvarsdepartementet i denne omgangen. Eg vil visa til at desse forholda også er tekne opp i St.meld. nr. 29 for 2004-2005 og i revidert nasjonalbudsjett, eller, meir presist, i St.prp. nr. 65 for 2004-2005.

Forsvarskomiteen erkjenner at rekneskapsrutinane i Forsvaret enno står fram som ei utfordring for Forsvaret. Dette faktumet vart understreka av at Riksrevisjonen ikkje godkjende Forsvaret sin rekneskap for 2003.

Me skal vera medvetne om at det finst ei rollefordeling mellom Stortinget og regjeringa. Stortinget løyver pengar og gjev oppgåver til Forsvarsdepartementet, og departementet har som oppgåve å følgja dei pålegga Stortinget gjev. Departementet må òg halda eigen aktivitet innanfor dei rammene som er gjevne. Dette er oppgå-

ver som ligg til Forsvarsdepartementet, og det same gjer kravet om å gjera ei konstant vurdering av kostnadsbruken i Forsvaret.

Stortinget kan ikkje detaljstyra Forsvaret sin pengebruk. På den andre sida er det slik at dersom Forsvaret ikkje har dei verktøya som trengst for å føra tilstrekkeleg kontroll med pengebruken i Forsvaret, så må dette takast opp med Stortinget for å få det på plass.

Programmet Golf har vore gjenstand for mange rundar i forsvarskomiteen. Då dåverande forsvarsminister Bjørn Tore Godal fremja dette prosjektet, hadde han den oppfatninga at omfanget av og ramma for prosjektet medførte at det prosjektet burde delast i separate fasar. Denne tanken har eg merka meg er teken opp att i samanheng med revidert nasjonalbudsjett, der det i St.prp. nr. 65 står at Regjeringa vil leggja opp til ei «trinnvis innføring av leveranseprosjektene i Program Golf».

Det trur eg er fornuftig, og det har Arbeidarpartiet si fulle støtte.

Eg trur òg at det er fornuftig at forhold knytte til meirforbruket i Forsvaret i 2004 vert handsama i samanheng med St.meld. nr. 29 for 2004-05, der det høyrer heime.

Med dette vil eg råda til at Stortinget følgjer det forslaget som forsvarskomiteens fleirtal har slutta seg til, og det er at Bastesen sitt forslag, Dokument nr. 8:38 for 2004-2005, vert avvist.

Eit mindretal i komiteen har ein annan konklusjon. Eg reknar med at dei vil gjera greie for sine eigne standpunkt.

Per Ove Width (FrP) [10:45:58]: Saksordføreren har redegjort greit for denne saken, som det egentlig ikke er noe særlig divergens rundt i komiteen. Forslaget fra mindretallet er ikke stort annerledes enn forslaget fra flertallet, for å si det slik, så dette skal ikke skape noen stor debatt. Jeg har ikke tenkt å oppholde Stortinget særlig lenge med dette.

Når det er sagt, kan det ikke underslås at denne saken er veldig viktig. Forslagsstilleren har tatt opp en veldig viktig sak. At saken er viktig å ta opp, viser tidligere debatter i Stortinget rundt dette, og ikke minst diverse høringer som har vært foretatt i Stortinget.

Det forslagsstilleren ber om, er en evaluering av innføringen av regnskaps- og lønssystemene i Forsvaret. Det bør avklares om regnskapssystemene som Forsvaret bruker, åpner for at en har sett bort fra de reelle kostnadene utenlandsoppdrag har påført Forsvaret, både her i Norge og i utlandet. Han påpeker også at flere har reist spørsmålet om Forsvarets utenlandsoperasjoner er underrapportert i forhold til sine reelle kostnader. Dette er det veldig viktig å få debattert. Nå drukner på en måte dette forslaget i en stortingsmelding som har kommet til Stortinget senere – St.meld. nr. 29 for 2004-2005. Den visste naturligvis ikke forslagsstilleren om da han fremmet sitt forslag. Det er, som sagt, prisverdig det han har gjort.

Jeg vil til slutt legge fram mindretallets forslag, som er inntatt i innstillingen.

Presidenten: Representanten Per Ove Width har tatt opp det forslaget han refererte til.

Steinar Bastesen (Kp) [10:48:07]: Mye har skjedd siden dette Dokument nr. 8-forslaget ble fremmet. Det er dokumentert et stort merforbruk i Forsvarets budsjett for 2004 og vesentlige feil ved de nye regnskapssystemene. Det er klarlagt at man ikke har oversikt over hvor mye det norske forsvarrets utenlandsengasjement egentlig koster. Det har vært diverse høringer etter hvert som nye ting har blitt avdekket. Derfor er det bra at Stortinget har bedt Riksrevisjonen snarest mulig legge fram en egen sak for Stortinget om en gjennomgang av Forsvarsdepartementets regnskap for 2004. Stortinget har også bedt Regjeringen legge fram en egen sak for Stortinget som synliggjør hvordan Regjeringen skal gjenvinne overordnet styring med Forsvarets økonomi.

Hvis det gjennom den kommende stortingsbehandlingen viser seg at Forsvarets regnskapssystemer fremdeles ikke holder mål, og at det fremdeles er problemer med å synliggjøre Forsvarets utenlandsengasjement, vil vi komme tilbake til denne saken. Det er helt uakseptabelt at Forsvarsdepartementet ikke har oversikt over egen økonomi og aktivitet, uansett hvordan Forsvaret er organisert, og uansett hvor mange reformer Forsvaret utsettes for.

Til slutt vil jeg spørre forsvarsministeren om hvem de skal dø for, de soldatene som er i krig i utlandet. Da jeg var i militæret – det er jo en del år siden – skulle vi dø for Kongen, fedrelandet og flagget. Så spørsmålet blir igjen: Hvem skal de dø for, de soldatene som er ute og fører krig i dag?

For øvrig er Kystpartiet imot at Norge selges bit for bit.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 2323)

S a k n r . 5

Innstilling fra næringskomiteen om klinisk veterinæravakt og endringer av kapittel 1115 – Mattilsynet på statsbudsjettet for 2005 under Landbruks- og matdepartementet (Innst. S. nr. 180 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 47 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra næringskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 10 minutter til Senterpartiet og 5 minutter til hver av de øvrige grupper.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

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

– Det anses vedtatt.

Odd Roger Enoksen (Sp) [10:51:32] (ordfører for saken): Stortinget har i dag til behandling en proposisjon om avtale om veterinæravtordning, en avtale som ble inngått med Den norske veterinærforening 4. februar i år. Forhandlingene om denne avtalen har vært særdeles vanskelige og preget av stor avstand mellom partene, både i

spørsmålet om økonomisk kompensasjon for klinisk vakt-tjeneste og i ettertid også om innretningen av vakt-distriktene. Det ble brudd i forhandlingene allerede i mars 2004. I juni 2004 sa Veterinærforeningen opp avtalen om veterinæravakt for 2005, med virkning fra 1. januar 2005. Til tross for dette kom det altså ikke til nye forhandlinger før i januar 2005.

Det er uakseptabelt at det oppstod en lang periode uten veterinæravtordning om kvelden, om natten og i helgene. Staten har det overordnede ansvar for å sikre at man har en vaktordning. Dette presiserer også et enstemmig storting under behandlingen av Ot.prp. nr. 52 for 2000-2001. At det har gått så lang tid fra avtalen ble sagt opp og til forhandlingene ble gjenopptatt, er derfor ikke akseptabelt og bør definitivt ikke skje dersom man skulle komme i en lignende situasjon i framtiden.

En enstemmig komite presiserer for øvrig at statens ansvar for veterinæravakt også skal gjelde i framtiden, uten at dette er ment å være til hinder for det arbeid Regjeringen er i gang med i forhold til å vurdere en overføring av disse oppgavene til kommunene. Det er et arbeid Stortinget får ta stilling til i en annen sammenheng. Komiteen understreker imidlertid i innstillingen at det er et offentlig – og et statlig – ansvar å sørge for at man har en tilfredsstillende veterinæravtordning. Det er ikke et ansvar som den enkelte veterinær har og skal påta seg på egen hånd. Staten har det overordnede ansvaret for at man har en slik vaktordning på plass. Det er ikke akseptabelt at dyr skal lide fordi man ikke har klart å få til en slik ordning, slik tilfellet var i vinter.

Det har kommet til dels sterke innvendinger mot den inndeling av vakt-distriktene som departementet og Mattilsynet har lagt opp til med bakgrunn i den inngåtte avtale. Store avstander i enkelte av disse distriktene medfører både uholdbare arbeidsforhold for den enkelte veterinær og ikke minst uakseptable responstider ved sykdom, noe som går ut over både dyrehelse og dyrevelferd. En enstemmig komite fremmer derfor følgende innstilling:

«Stortinget ber Regjeringen nedsette et utvalg, også med uavhengige representanter, for å gjennomgå størrelse på og antall vaktområder for veterinærer, samt en tilpasning av bemanning av områdene etter behov. Utvalgets arbeid bør være avsluttet innen oktober 2005 og må ta utgangspunkt i de økonomiske rammene for den vedtatte avtalen.»

Det at man ønsker en slik utredning i forhold til inndeling av vaktområder hvor også uavhengige representanter deltar, er etter komiteens oppfatning helt avgjørende for at man skal kunne få tilslutning til dette arbeidet og ha en vaktordning som blir respektert, og som fungerer etter intensjonen.

For inneværende avtaleperiode, altså inneværende år, forutsetter komiteen at det kan finnes løsninger innenfor den inngåtte avtale, og komiteen forventer at det føres en dialog mellom partene som kan gi et tilfredsstillende resultat på dette området.

Avtalen innebærer en videreføring av 161 vaktområder. Avtalen innebærer at det skal være styrket bemanning i en del områder i perioder med stort behov for akutt hjelp.

Landbruksdepartementet har på bakgrunn av avtalen foretatt en tilpasning og en sammenslåing av vaktområder om kvelden, om natten, i helger og på høytidsdager. Alt dette er i tråd med den inngåtte avtalen, og det var faktisk så mye som 90 pst. tilslutning til avtalen i uravstemningen blant medlemmene i Veterinærforeningen.

I ettertid har det vært sterke reaksjoner på den tilpasning som har funnet sted. De enkelte partier i komiteen vil nok gjøre rede for sin holdning og sin tilnærming til den inngåtte avtalen, men for egen og Senterpartiets del vil jeg si at det er ikke rart at det har blitt reagert på den inndeling av vaktområder på kvelds- og nattetid som har funnet sted fra departementets side. I enkelte områder er det svært store avstander, så store avstander at man snakker om kjøretider på oppimot fire-fem timer tur-retur i enkelte av disse vaktområdene. Det medfører en uakseptabel arbeidsbelastning, og det medfører at det tar for lang tid før dyr får hjelp ved sykdom.

Etter vår oppfatning burde det også ha vært foretatt en evaluering av den gamle vaktordningen før man foretok en ny inndeling av vaktområder. Dette ble det også bedt om på et tidligere tidspunkt, og jeg finner det merkelig at man har valgt å foreta en så betydelig innstramning i antall vaktområder uten å foreta en evaluering og en gjennomgang av på hvilken måte de gamle vaktområdene har fungert.

Det har vært svært høy temperatur i denne saken, og i ettertid tror jeg det må være lov å si at ingen av partene, og aller minst dem det til sjuende og sist mest gjelder, nemlig dyr som trenger veterinær hjelp, har vært tjent med den måten denne saken har vært håndtert på. Statsrådets trusler om forføyning i forhold til veterinærer som ikke er tilgjengelige på telefon, hører ikke hjemme i en slik ordning som man har i forhold til veterinæravtjeneste, hvor staten skal sørge for å ha en avtale, og hvor man ikke kan forvente at den enkelte veterinær skal være på jobb 24 timer i døgnet.

Nå ser jeg at også landbruksministeren etter hvert er til stede i salen. Da passer det kanskje å si at det ikke er noen tvil om at det som har skjedd i forhold til den økonomiske kompensasjonen i de siste avtaleårene under denne landbruksministeren, selvsagt er til fordel for veterinærene. Det har vært en betydelig økning i den økonomiske godtgjørelsen, og man har nå kommet opp på tilnærmet det nivå som et utvalg nedsatt av statsråden har lagt opp til. Så i forhold til den økonomiske kompensasjonen har ikke komiteen innvendinger mot den avtalen som er inngått. Komiteen har heller ikke hatt innvendinger mot den inngåtte avtalen på annen måte enn det jeg allerede har sagt, at det er nødvendig å få foretatt en grundig gjennomgang av inndelingen av vaktområdene med tanke på å få til en bedre arrondering av disse om kvelden og om natten, for å unngå at man har store og u håndterlige vaktområder.

Når det gjelder inndekningen, foreslår Regjeringen at dette skal dekkes inn over Mattilsynets budsjett, med et kutt på 8 mill. kr. Komiteen har ikke innvendinger mot at så har skjedd, bortsett fra at to partier, SV og Senterpartiet, har varslet at man vil komme tilbake til dette i forbin-

delse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett og i den sammenheng foreslå en alternativ inndekning.

Mattilsynet har i et brev til departementet klart tatt til orde for at man allerede er i en presset økonomisk situasjon og har problemer med å utføre de oppgaver man skal, på en tilfredsstillende måte innenfor de økonomiske rammer man har. Det er en stor organisasjon, som gjennomgår et betydelig omstillingsarbeid, og det å ta et såpass stort kutt midt i et budsjettår finner vi uansvarlig. Vi vil derfor foreslå en annen inndekning under behandlingen av revidert nasjonalbudsjett. Når vi ikke har gjort det i denne sammenheng, er det fordi behandlingen av denne saken og behandlingen av revidert nasjonalbudsjett er såpass sammenfallende i tid at vi fant det naturlig å ta det i den sammenheng.

Til slutt vil jeg få lov til å anbefale komiteens enstemmige innstilling.

Grethe Fossli (A) [11:00:22]: Jeg vil åpne med å rose både saksordføreren og komiteen for at vi har kommet fram til en stort sett enstemmig innstilling i denne saken. Saksordføreren har også på en utmerket måte gjennomgått sakens hovedpunkter og de problemer de store vaktområdene har medført i debatten om denne saken. Derfor vil jeg i hovedsak konsentrere meg om de områdene hvor vi i Arbeiderpartiet har avvikende merknader, og begrunne hvorfor, og som et resultat av dette si noe om hva vi håper kan skje framover.

I likhet med de fleste er vi enige om at vi må ha en velfungerende veterinæravakt, og at det er av veldig stor betydning ikke bare for de dyra som har behov for veterinær innimellom, men også for bøndene som har valgt å ta på seg det store ansvaret det er å ha dyr. De må kunne være trygge på at det er tilgang på veterinærer når de har behov for det.

Ved dette års forhandlinger mellom Landbruks- og matdepartementet og Den norske veterinærforening ble det for første gang brudd i forhandlingene og streik, noe som skapte store problemer i den videre håndteringen av saken. Vi som stod på utsiden, kunne også registrere at tonen mellom partene var ganske skarp, noe som ikke alltid bidrar til at man finner løsninger, som også saksordføreren har sagt noe om. Dette er en av årsakene til at vi fra Arbeiderpartiet gjør noe så uvanlig som å være med på å foreslå at det opprettes et utvalg, også med uavhengige representanter, nettopp for å gjennomgå størrelsen på og antallet vaktområder for veterinærene, samt en tilpasning av bemanning av områdene etter behov.

I utgangspunktet er dette uvanlig når en ved lov har gitt partene fullmakt til å forhandle om ordningen. Egentlig burde situasjonen ha vært at de løste dette selv. Men for å finne en løsning på en vanskelig situasjon blir vi altså med på dette forslaget, som vi ser som den eneste løsningen i denne situasjonen vi er kommet opp i.

Medlemmene fra regjeringspartiene og Fremskrittspartiet ber også Regjeringen om å vurdere om det er hensiktsmessig at framtidige avtaler også skal regulere den konkrete bemanningen. Vi er ikke med på denne merkna-

den. Årsaken til det er at vi ikke nå ønsker å gi føringer i det arbeidet som skal gjøres framover. Vi mener at det utvalget som skal nedsettes, bør foreta relativt åpne vurderinger, og at man ikke går inn i de avtalene som finnes allerede.

Stortinget og Odelstinget har bare for få år siden behandlet saken om klinisk veterinæravakt og de lovendringene som fulgte av dette, og vi føler at det ikke er behov for å endre loven på det nåværende tidspunkt. Vi mener at det nå må bli ro om saken, nå må de områdene som er for store, justeres, og så må utvalget få ro til å jobbe fram et forslag til ny inndeling av vaktområder som alle kan leve med, og en ordning som kan fungere i framtida.

Landbruks- og matdepartementet foreslår å dekke inn de økte utgiftene til veterinæravakten ved å redusere Mattilsynets driftsbudsjett. Departementet sier i proposisjonen at dette kan gjennomføres med begrensede konsekvenser for aktivitetsnivået i Mattilsynet. Vi var litt skeptiske til dette, men valgte å godta den argumentasjonen som departementet hadde i første omgang, og vi var heller ikke med på merknadene fra SV og Senterpartiet. En av årsakene til det var at flertallet, som vi var med i sa at det vil «peke på at det er gjort kjent med at Mattilsynet har en anstrengt budsjettssituasjon og ber departementet orientere Stortinget nærmere om dette i Revidert nasjonalbudsjett for 2005».

Nå har vi fått revidert nasjonalbudsjett, vi har også fått brev fra Mattilsynet og fra de tillitsvalgte, og vi har lest dagens Nationen, som har et stort oppslag om Mattilsynets situasjon, og jeg må nok si nå at dette kuttet vi har vært med på å foreta, ikke har vært helt heldig. Om vi vil komme tilbake til dette i revidert, er det litt tidlig å si noe om, men det er absolutt noe av det vi nå vil diskutere, om vi ikke kan være med på å bidra til å rette opp den situasjonen som Mattilsynet er kommet opp i, og som jeg synes er relativt uholdbar.

Michael Momyr (H) [11:04:59]: Jeg er glad for at vi i dag legger frem en enstemmig innstilling. Det er ingen grunn til å legge skjul på at dette har vært en kronglete og vanskelig sak, og at den tidvis har vært unødige tilspisset. Veterinærene er selvstendig næringsdrivende, og i og med at vi i landet vårt har veldig ulik dyretetthet og lange avstander, er det klart at det offentlige må ta ansvar for at vi skal ha en velfungerende veterinæravakt. Jeg er fornøyd med at vi gjennom denne innstillingen fastslår den avtalte økonomiske rammen for avtalen. Jeg er òg glad for at komiteen gir signaler om at de tilgjengelige ressursene skal kunne utnyttes bedre. Jeg har registrert at dette muligens gjelder vaktordninger som Mattilsynet har av beredskaps-hensyn, og jeg har registrert at det òg kan gjelde spesialvakten for smådyr, og at det kan inngå i arbeidet for å utnytte de tilgjengelige ressursene bedre.

Avtalen om klinisk veterinæravakt regulerer bemanningen. Det er derfor en ganske stor detaljeringsgrad i den avtalen. Her har partene konkret avtalt hvor mange veterinærer som skal være på vakt på ulike tidspunkt gjennom døgnet, og hvor store områder som skal betjenes. Jeg tror at en slik detaljeringsgrad i en sentral avtale gir for liten

(Momyr)

fleksibilitet for å tilpasse lokale løsninger. Det er store variasjoner i dette landet både med hensyn til reiseavstander, kommunikasjonsmuligheter, dyretetthet og forskjellige dyrearter. Det må gi rom for mer lokale løsninger og tilpasninger. Derfor har vi i innstillingen anbefalt at departementet i fremtidige avtaler bør vurdere å unngå å avtale hvordan de enkelte områdene skal bemannes på de ulike tidspunktene.

Jeg er òg glad for at departementet arbeider med at kommunene skal ta over ansvaret for veterinæravakten. I den sammenheng er det viktig at kommunene får frihet til å organisere og bemanne vaktordningen etter eget behov.

Jeg har registrert at avtalen fastsetter en hovedregel om at to og to vaktområder skal ha felles betjening om nettene og deler av helgene. Etter avtalen skal ikke Veterinærforeningen være med på å velge ut de konkrete områdene som skal ha felles betjening. Det har partene avtalt at staten skal bestemme. Komiteen har merket seg en del godt begrunnede innsigelser mot den inndelingen av områder med felles betjening som er gjort, og derfor går vi inn for at et utvalg skal se på dette.

Jeg kan likevel ikke unnlate å undre meg over den uro som oppstod da denne avtalen ved uravstemning fikk 90 pst. tilslutning fra veterinærene. Men nå synes det som om denne saken er på god veg til å få en permanent og god løsning.

Øystein Hedstrøm (FrP) [11:09:22]: Stortinget fatter i dag et vedtak om å nedsette et uavhengig utvalg som skal vurdere organiseringen av den veterinære vaktordningen og komme med en innstilling innen utgangen av september måned.

Etter det som fremkom i den åpne høringen den 11. april, er det god grunn til å forvente en rask fremdrift dersom partene legger godviljen til. Det viktigste blir å komme frem til en løsning som er fornuftig med hensyn til størrelse og bemanning av vaktområdene. Arbeidet må gi et resultat som sikrer en forsvarlig behandling av syke dyr. En utredning om vaktområdene har også bred støtte, og alle berørte instanser inviteres med i utvalget.

I den sammenheng vil jeg minne om at det har vært mye uro i denne prosessen. Det er nå tredje året på rad som det har vært vanskeligheter med å få til en vaktavtale. Jeg vil derfor appellere til partene om å vise fleksibilitet og kompromissvilje i utvalgsarbeidet, slik at det kan munn ut i en ordning som er akseptabel for alle, og hvor dyrene settes i sentrum på bekostning av særinteresser.

Den 4. februar ble det inngått en vaktavtale mellom staten og Veterinærforeningen. Det har vært en skuffelse for Fremskrittspartiet å oppleve at selv om 91 pst. av medlemmene støttet avtalen, er det svært mange som ikke har tatt konsekvensen og fulgt opp den inngåtte avtale. Selv om ikke alle forhold rundt vaktområdene var klarlagt ved avtaleinngåelsen, vil ikke demonstrative handlinger tjene saken. Departementet har i proposisjonen klart gitt uttrykk for at inndelingen av vaktområdene er gjort basert på skjønn og uten en detaljert oversikt over vaktbehov og reiseavstander i alle områder. Det har derfor ligget i kor-

tene at det skulle foretas tilpasninger. Dette finner sin fornuftige løsning etter hvert, håper vi. Her har bl.a. veterinærene mye å bidra med, basert på kompetanse og erfaring. I stedet for å sabotere en avtale er det langt bedre å delta i tråd med den fremforhandlede avtalen, i kraft av kunnskap og erfaring fra eget nærområde og med innspill angående ressursbruk og størrelse på vaktområdene.

Rapporter fra deltakelse i vakttjenesten er verdifull informasjon til utvalget som skal arbeide med saken. Det vil være langt bedre enn å slynge ut påstander om uakseptable forhold. Den norske veterinærforening har anbefalt de av sine medlemmer som boikotter den inngåtte avtalen, å ta på seg vakter i de opprinnelige vaktområdene frem til høringen om veterinæravtalen i Stortinget den 11. april.

Mange vaktområder er fortsatt ubemannet om natten og i helgene. Selv om flere veterinærer i det siste har takket ja til vakter likevel, har en god del vaktområder stått ledige frem til nå. Dette kan umulig være veien å gå. Det ville være bedre om Veterinærforeningen hadde gitt en sterk oppfordring til sine medlemmer om å slutte opp om vaktavtalen med staten. Slik det har utviklet seg nå, skapes det fronter, noe som er svært uheldig, sett i forhold til det klimaet som bør råde i utvalget, og som bør basere sitt arbeid på fornuft og ikke følelser. Ikke minst av dyreetiske hensyn bør veterinærene holde seg på jobb. Det er bekymringsfullt at dyreeierne sviktes ved at veterinærer lar dem i stikken, og mange har påberopt seg hensynet til dyrenes liv og helse i denne konflikten. Selv om det har vært ulike meninger om den inngåtte avtalen, er det et alvorlig skritt å ta når mange veterinærer tyr til arbeidsnekt. Dessverre går det ut over dyrene, som er uforskyldte i situasjonen. Noen mener faktisk at dyrene er blitt kasteballer i et kynisk spill om økonomiske midler.

Nå må alle parter besinne seg og la utvalget som skal vurdere organiseringen av veterinæravtalen, få arbeidsro til å trekke sine konklusjoner. Hvis det avdekkes svakheter, må misforholdene rettes opp, slik at dyrene ikke utsettes for lidelser helt unødvendig.

Inge Ryan (SV) [11:14:03]: Fra SVs side vil vi også gi honnør til saksordfører Enoksen for godt arbeid. Vi slutter oss helt og fullt til det som han la fram i sitt innlegg.

Men nå ønsker jeg å kommentere et par forhold. Det første går på forholdet mellom storting og regjering i en slik sak, for det er ikke tvil om at vi som parlamentarikere opplevde et betydelig påtrykk fra veterinærene da de var i forhandling med Regjeringa. SV er i hvert fall veldig opptatt av at dette er Regjeringas ansvar, og at vi må holde fingrene fra fatet når det pågår forhandlinger mellom to parter. Her er det lønnsforhandlinger, her er det lønnskamp, og det er veldig viktig at vi ikke blander rollene og kommer inn i den kampen. Så kan man diskutere om disse forhandlingene ble ført på en god eller mindre god måte. Det er i hvert fall registrert at man kom fram til en enighet til slutt. Lønnskamper opp gjennom årene har jo vært preget av at de noen ganger har tatt lengre tid enn ønskelig, og det registrerer vi også her. Men det som vi derimot skal være opptatt av i Stortinget, er spesielt to ting: Dyrenes

velferd og gårdbrukernes velferd. Vi må være tydelige på at vi forventer at statsråden og Regjeringa klarer å ivareta det. En av kvalitetene ved norsk landbruk er nettopp det at vi har hatt en veldig god dyrevelferd, og at vi hele tida leter etter å forbedre denne dyrevelferden. Der er veterinærene helt sentrale. De er helt sentrale i den løpende oppfølgingen, men de skal også rykke ut når det er krise med dyrene, ved sykdom og andre ting. Derfor har vi sett med uro på at en del dyr ble lidende i denne lønnskampen, men jeg er glad for at man nå har kommet seg på sporet. Vi forventer at veterinærene nå følger lojalt opp det man har blitt enige om.

Så vil jeg kommentere litt dette med vaktområder. Det er klart at når man i forbindelse med disse forhandlingene kom fram til nye vaktområder, skjedde nok det litt for fort. Vi er glad for at hele komiteen er enig i at vi nå skal se på disse vaktområdene på nytt, for vi ser at sjøl om mange av vaktområdene sikkert er gode nok, er det noen steder stor dyretetthet og andre steder store avstander, og i de tilfellene har man faktisk ikke tilpasset vaktområdene i forhold til behovene.

Vi har et spennende land og mange øysamfunn, og vi har mange utfordringer. Jeg håper det utvalget som nå skal settes ned, kommer fram til en inndeling som er bedre enn den inndelingen som ble lagt fram i den siste runden.

Helt til slutt vil jeg understreke at det offentlige må ha ansvaret for veterinærberedskapen i Norge. Når staten nå sitter med det ansvaret, synes vi i SV det er veldig viktig at vi ikke kommer i en situasjon der man også privatiserer det. Det er viktig for norsk landbruk at det offentlige har styring nettopp når det gjelder dette med veterinærberedskapen.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF) [11:17:42]:

Jeg er glad for å kunne konstatere at den inngåtte avtalen mellom Landbruks- og matdepartementet og Den norske veterinærforening om klinisk veterinæravtalt kom i havn. Det var en lang vei å gå før målet ble nådd. Sjøl om avtalen utløp ved årsskiftet og ny avtale om klinisk veterinæravtalt først ble undertegnet 4. februar 2005 for inneværende år, er det viktig å understreke betydningen av at vi har en avtale om klinisk veterinæravtalt som omfatter hele landet.

Det er en viktig samfunnsfunksjon og trygghet forbundet med avtalen, fordi den skal sikre at sjuke og skadde dyr kan få nødvendig hjelp utenom ordinær arbeidstid. For bønder er det helt grunnleggende at dyr kan få behandling innen rimelig tid, og at man på den måten unngår unødvendig lidelse.

Avstandene i landet vårt er store, og det er også stor variasjon i dyretettheten. Derfor er det viktig at også vaktområdene er godt tilpasset de lokale geografiske avstandene og dyretettheten innen det aktuelle vaktområdet. For Kristelig Folkeparti er det spesielt viktig å legge vekt på de utfordringene som ligger i de geografiske avstandene. Landet er langstrakt, og det bor folk i mang en bygd. Kommunikasjonsmulighetene og reisetiden er svært varierende, og dette spiller inn på tilgjengeligheten til veterinærene.

Med den geografien vi har i Norge, mener Kristelig Folkeparti det er særlig viktig at det fungerer godt i næringssvake områder, hvor veterinærene har relativt store områder å dekke. I denne forbindelse har det da også vist seg at det kan være behov for å se nærmere på muligheten for å overføre ansvaret for vaktordningene til kommunene.

Utviklingen har vist at det totale grunnlaget for veterinærtjenester for produksjonsdyr er redusert i deler av Norge. Markedsmekanismer alene er ikke tilstrekkelig til å rekruttere veterinærarbeidskraft til flere distrikter. Berettigelsen av denne avtalen er derfor hevet over enhver tvil, og de økonomiske konsekvensene av avtalen innebærer behov for økt bevilgning på kap. 1115 post 70 med 8 mill. kr for inneværende år.

Det er viktig å ikke glemme at veterinærene er selvstendig næringsdrivende som har en personlig interesse av å betjene sine kunder, også utenom det som er ordinær arbeidstid for lønsmottakere. I mange av de husdyrtette områdene i landet er det et velfungerende marked for veterinærtjenester. Den kliniske veterinæravtalt skal være samfunnets sikkerhetsnett for å sikre at det er tilgang på veterinærtjenester utenom ordinær arbeidstid. Det er etter Kristelig Folkepartis mening særlig viktig at det sikkerhetsnettet som vaktordningen representerer, fungerer godt i de områdene der det er et svakt næringsgrunnlag for veterinærtjenester og dermed få veterinærer som driver klinisk tjenesteyting som næring.

Når det gjelder sjølve avtalen, har vi i næringskomiteen blitt informert om at det er muligheter for å bedre utnyttelsen av tilgjengelige ressurser. Muligens kan dette gjelde den vaktordningen veterinærene i Mattilsynet har av beredskaps hensyn. Jeg synes også det er viktig å ta med de ressursene som brukes til spesialvakt for smådyr, i et arbeid for å forbedre utnyttelsen av de tilgjengelige ressursene.

Jeg har også registrert at avtalen om klinisk veterinæravtalt regulerer bemanning, noe som ikke er vanlig i arbeidsavtaler. Her har partene konkret avtalt hvor mange veterinærer som skal være på vakt på ulike tidspunkt gjennom døgnet, og hvor store områder de skal betjene. Jeg tror en slik detaljeringsgrad i en sentral avtale gir for liten fleksibilitet for lokale tilpasninger. I vårt langstrakte land med store variasjoner i både kommunikasjonsmuligheter, reiseavstander og typer dyrehold bør det være rom for lokale løsninger. Derfor har vi i innstillingen anbefalt departementet å vurdere om man i framtidige vaktavtaler bør unngå å avtale hvordan vaktområdene skal bemannes på ulike tidspunkt.

Kristelig Folkeparti har registrert at avtalen fastsetter en hovedregel om at to og to vaktområder skal ha felles betjening om nettene og i deler av helgene. Etter avtalen skulle Veterinærforeningen ikke delta i å velge ut de konkrete områdene som skal ha felles betjening. Dette har partene avtalt at staten skal gjøre. Vi i komiteen har merket oss en del godt begrunnede innsigelser mot den inndeling av områder med felles betjening som er gjort av departementet. Men i foreningens uravstemning sa mer enn 90 pst. av veterinærene ja til avtalen, og dermed sa de

også ja til hovedregelen om fellesbetjening av to og to vaktområder.

Når vi er inne på dette med vaktområder og innretting av dem, synes jeg det er positivt at det er en samlet komitee som står bak forslaget om å sette ned et utvalg, også med uavhengige representanter, for å gjennomgå størrelse på og antall vaktområder for veterinærer, samt en tilpasning av bemanning av områdene etter behov, og at en tar utgangspunkt i de økonomiske rammene. De er økt betydelig under denne regjeringa.

Statsråd Lars Sponheim [11:23:07]: Næringskomiteen har gitt spørsmålet om vaktordninger for veterinærer en grundig gjennomgang i den innstillingen som i dag er til behandling.

Proessen fram mot en avtale med Den norske veterinærforening, DNV, om klinisk veterinærsvakt var svært krevende, og jeg er glad for at vi nå har en undertegnet avtale. Siden Stortinget fikk proposisjonen om veterinærsvakt til behandling, har vi registrert en økende praktisk oppslutning om den avtalte vaktordningen som 91 pst. av veterinærene sa ja til i uravstemningen. Men det er fortsatt i underkant av 30 av landets 161 vaktområder hvor det ikke er noen veterinærer som vil være med i vaktordningen.

Komiteen har vært opptatt av tiltak som kan få ordningen til å fungere bedre, spesielt endringer i den geografiske inndelingen av områdene som den enkelte veterinær skal betjene. Komiteen har i innstillingen anmodet departementet og DNV om å vurdere snarlige endringer i inndelingen. Jeg er derfor glad for å kunne meddele Stortinget at Den norske veterinærforening og departementet i går, 18. mai, skrev under en avtale om visse justeringer i den avtalen vi inngikk i februar. Målet med disse endringene er å legge til rette for full deltakelse i veterinærsvakten og dermed fremme avtalens formål om at denne ordningen skal fungere i hele landet. Gjennom de endringene vi ble enige med DNV om i går, er det bl.a. gitt større fleksibilitet til Mattilsynet for å finne gode geografiske avgrensninger på de enkelte områdene som skal betjenes av en veterinær. Jeg legger til grunn at Mattilsynet og veterinærene nå i fellesskap vil søke løsninger som gjør at vi om kort tid har en velfungerende vaktordning over hele landet.

En utfordring knyttet til den vaktavtalen vi har i dag, er at den går svært langt i å detaljregulere hvor mange veterinærer som skal være på vakt på de ulike tidspunkter av døgnet og i de ulike vaktområdene. Dette gir liten fleksibilitet når det gjelder å bemanne vaktordningen etter behov, eksempelvis ut fra sesongmessige svingninger og lokale forhold. Jeg vil derfor med utgangspunkt i merknadene fra komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti – som har et flertall bak seg i denne sal – vurdere nøye hvor langt vi skal gå i detaljregulering av vaktordninger i framtidige sentrale avtaler. Også med tanke på å gi kommunene den innflytelsen de bør ha i en framtidig kommunal løsning, er det viktig at kommunene ikke overtar avtalemessige bindinger som hindrer fleksibilitet og gode lokale løsninger.

Vi har en stund nå vært i dialog med DNV for å forsøke å bli enige om et mandat for en bredere utredning av vaktordningene, både når det gjelder antall og størrelse på vaktområder og tilpasning av bemanningen i disse etter behov. Jeg er derfor svært tilfreds med at komiteen gjennom sitt forslag til romertallsvedtak har lagt klare rammer for den utredningen som Regjeringen nå skal gjennomføre. Jeg registrerer at komiteen – som jeg – mener at vaktavtalen gir veterinærene en god økonomisk uttelling. Den økonomiske rammen for den inngåtte avtalen vil være basis for den utredningen vi nå skal sette i gang. Det ligger etter min vurdering godt til rette for at vi nå raskt skal kunne komme i gang med et viktig arbeid med sikte på å få en framtidsrettet vaktordning som også er tilpasset en smidig ansvarsoverføring til kommunene.

Komiteen har oppfordret oss til å vurdere om ressursene til veterinærsvakt kan utnyttes bedre ved å se Mattilsynets forvaltningsvakt og den kliniske vaktordningen i sammenheng. Ved matforvaltningsreformen var det et viktig mål å skille mellom offentlige forvaltningsoppgaver og privat næringsvirksomhet. Jeg registrerer videre at Mattilsynets behov for å være tilgjengelig for publikum utenom ordinær arbeidstid i økende grad er knyttet opp mot andre behov enn dyrehelsemessig beredskap, eksempelvis bistand til klarering av sjømat for eksport. Disse forholdene tilsier at jeg tror vi bør være varsomme med å samordne Mattilsynets vaktordninger med klinisk veterinærsvakt. Etter min vurdering er det mer aktuelt å se midlene til klinisk veterinærsvakt og de 10 mill. kr som i dag brukes til en spesialisert vaktordning for kjæledyr, i sammenheng, når vi nå skal utrede hvordan vi best skal spinne samfunnets sikkerhetsnett for å sikre at brukerne har tilgang på veterinærtjenester utenom ordinær arbeidstid.

Jeg vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte når utredningen er avsluttet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Inge Ryan (SV) [11:27:58]: Det er gledelig å høre at det er god dialog mellom statsråden og veterinærene, og at man allerede har kommet i gang med tilpasning av avtalen i forhold til å få den mer funksjonell. Vi vet at det utvalget som nå skal jobbe, skal jobbe fram til utgangen av oktober. Det vil vel ta noe tid, vil jeg tro, fra utvalget er ferdig og til man har kommet i gang med nye vaktområder.

Mitt spørsmål til statsråden er: Føler statsråden seg trygg på at den veterinære beredskapen vil bli ivaretatt på en tilfredsstillende måte fram til den nye inndelingen er på plass?

Statsråd Lars Sponheim [11:28:53]: La meg først si at det er veldig alvorlig å stå på Stortingets talerstol og være veldig trygg på konsekvenser av forhold som en ikke rår over, og bestemme at alle veterinærer kjører vakter over hele landet. Jeg følte meg ganske trygg på at det ville være på plass da vi hadde en underskrevet avtale allerede i februar, hvor nesten alle veterinærer sa ja til den avtalen som regulerte disse vaktområdene. Men når vi nå er fer-

dig med denne behandlingen i Stortinget, og når Stortinget enstemmig og så tydelig sier at nå er de pengene som skal legges på bordet, lagt på bordet – det er en god økonomisk ordning for veterinærene som er lagt under de problemer som har vært hele tiden – og vi har fått en ny justering av avtalen pr. i går med å ta tak i de mest vanskelig håndterbare vaktområdene, så legger jeg til grunn at disse vaktene blir håndtert og kjørt av veterinærer over det ganske land, også i de områdene som er sentrale områder, og som ikke er gjenstand for de justeringer som har skjedd nå.

Odd Roger Enoksen (Sp) [11:30:17]: La det ikke være tvil om at det er et enstemmig storting som slutter seg til den avtalen som er inngått, slik det er helt vanlig når det blir inngått en avtale mellom regjeringen og parter i yrkesorganisasjonene. Dermed er også rammen for innværende år lagt på plass, og skal følges. Innenfor de økonomiske rammene skal man finne en tilfredsstillende vaktordning, og jeg er, i likhet med foregående taler, svært tilfreds med at det er inngått en ny avtale, eller justeringer i avtalen, og at man har funnet fram til en tilfredsstillende løsning.

Og så vil jeg si følgende: Når statsråden i sitt innlegg henviser til II og sier at også der er det lagt klare rammer, forutsetter jeg at statsråden, med sin lange fartstid i dette huset, er i stand til, selv om man skal ta utgangspunkt i de økonomiske rammene, å skjelne mellom begrepene «innenfor den økonomiske rammen» og «med utgangspunkt i den økonomiske rammen».

Statsråd Lars Sponheim [11:31:29]: Den økonomiske ramme for staten når det gjelder å kjøpe eller stille til disposisjon veterinærer på vakt utenom arbeidstid, har fra det tidspunkt da denne regjering tiltrådte, i 2001, økt fra 40 mill. kr til nær 80 mill. kr i året, og det har skapt grunnlaget for det vi kan si er en god økonomisk ordning for veterinærene, og det har Stortinget sluttet seg til. Det er jeg godt fornøyd med, og nå viser vi, og ikke minst gjennom de justeringer som ble gjort i går, at det er mulig innenfor den økonomiske ramme å ha en god veterinærdekning over hele landet til alle tider.

Så er det viktig for meg at Stortinget med dette har sagt – og jeg sa vel i mitt innlegg at avtalen er med basis i den vedtatte økonomiske ramme – at avtalen har et nivå som er akseptabelt. Jeg har ikke sagt at den skal stå fast på dette nivået for all framtid, det skal forhandles videre på det grunnlaget. Men det vi har gjort i noen år nå, er å få et annet nivå på den økonomiske rammen for vaktordningen, at den er sammenliknbar med rammen for leger på vakt, og så skal det være så å si normale forhandlinger i framtiden på det rammegrunnlaget. Det bør ikke være de store hoppene fra nå og framover, men normale justeringer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 5. (Votering, se side 2323)

S a k n r . 6

Innstilling fra samferdselskomiteen om På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap (Innst. S. nr. 178 (2004-2005), jf. St.meld. nr. 14 (2004-2005))

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, Framskrittspartiet 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 10 minutter, Kristelig Folkeparti 10 minutter, Senterpartiet 5 minutter, Venstre 5 minutter og Kystpartiet 5 minutter.

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

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

– Det anses vedtatt.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:34:27] (ordfører for saken): Et rent hav er av avgjørende betydning for Norge. Store deler av Norges befolkning lever av og har sitt arbeid i tilknytning til det som produseres langs kysten. Det er derfor av avgjørende betydning at sjøsikkerhet og sikkerhet mot forurensning er høyt prioritert. Den beste måten å hindre at forurensning og skader skjer på, er å legge til rette for at ulykker ikke hender. Gjennom utvikling og bruk av moderne teknologi som AIS, videreutvikling av trafikksentraler og etablering av seilingsled i fornuftig avstand fra land kan en oppnå mye for å unngå ulykker. Dessverre har historien vist oss at det ikke er mulig å sikre seg 100 pst. mot ulykker. Omstendighetene rundt forliset av «Prestige» utenfor Galicia i Nordvest-Spania som fraktet 80 000 tonn råolje, viser at når det går galt, koster det samfunnet milliarder av kroner i form av opprensning og tapte markedsandeler for næringslivet. I tillegg kommer selvsagt de lidelser og skader dette påfører dyreliv og fauna. Med det norske klimaet og de til dels ekstreme værforhold som forekommer om høsten og i vintertiden, har Norge en spesiell utfordring når noe går galt. Nedbrytningstiden ved forurensning er lengre i det kalde klimaet her nord enn i et varmere klima. I disse kalde områdene har Norge et rikt fugleliv og et rikt dyreliv som er særdeles sårbart. Norge har derfor et spesielt ansvar for å sørge for at ulykker ikke skjer. Men det er like viktig at når ulykker skjer, må det settes inn store ressurser for å unngå at konsekvensene blir for store. For å unngå at konsekvensene ved en ulykke får utvikle seg, må samfunnet betale en «forsikringspremie» i form av høy beredskap. En slik beredskap må ta opp i seg forebyggende tiltak, slik at ulykker kan unngås. Beredskapen må ta høyde for at om en båt får motorhavari, så skal dette ikke få utvikle seg til noe mer. Derfor er riktig slepebåtkapasitet med kort responstid viktig. Videre må beredskapen ta høyde for at det verst tenkelige kan skje, og at rett mengde lenser skal kunne

være ved havaristen til rett tid, og med et godt skolert og trent mannskap. I en tid med høy aktivitet i Skagerrak og en kraftig økning av oljetransporten fra Russland langs kysten er det spesielt viktig at fokus settes på faren for ulykker med påfølgende risiko for forurensning.

Flertallet i komiteen er glad for at Regjeringen nå har lagt fram St.meld. nr. 14 for 2004-2005, På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Meldingen gir en god beskrivelse av dagens situasjon og framtidens utfordringer. Selv om meldingen gir en god oversikt over bl.a. hvilken slepebåtkapasitet som finnes, viser forliset av «Fjord Champion» på Sørlandet at mye fremdeles kan forbedres.

Når en ulykke først skjer, er det av avgjørende betydning at beredskapen, utstyret og opplæringen av mannskapet er dimensjonert til å takle de situasjoner de kommer opp i. Jeg mener at så ikke er tilfellet i dagens oljevernberedskap, og at de tiltak som fremmes i meldingen, ikke er konkrete nok.

Når en båt først har kommet i havsnød, med påfølgende risiko for totalhavari, er det særdeles viktig at det er en beredskap som er i stand til å hindre et slikt havari. Ledig slepebåtkapasitet vil i slike tilfeller være av avgjørende betydning. Jeg vil peke på noen viktige forutsetninger for at en redningsoperasjon skulle kunne forhindre et totalhavari med påfølgende risiko for liv og forurensning. Under en slik hendelse er det av avgjørende betydning at det er tilgjengelig slepebåtkapasitet, og at responstiden er akseptabel. Ulykken med «Fjord Champion» viste at selv i et område med stor slepebåtkapasitet var det ikke mulig å raskt skaffe slepebåt. Dette viser etter mitt syn behovet for at det må inngås bindende avtaler med aktører langs hele kysten om at tilstrekkelig slepebåtkapasitet skal stilles til rådighet ved behov. Selv om slepebåtkapasiteten er sikret gjennom avtaler, er responstiden av avgjørende betydning. Et krav til responstid vil kunne variere, bl.a. ut fra hvor langt fra kysten seilingsleden er. Fremskrittspartiet mener at en normal responstid bør være 6 timer, men basert på seilingsleden opptil 12 timer.

På denne bakgrunn fremmer vi følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten.»

Utviklingen går i retning av stadig større fartøyer og derved større bunkersbeholdning. Derfor er komiteen fornøyd med at Regjeringen legger opp til å etablere nødlossepakker for bunkersolje langs kysten. Fremskrittspartiet, sammen med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener derimot at responstiden bør være 12 timer, og vi ber Regjeringen legge det til grunn i sitt videre arbeid. Dessverre er det ikke flertall for dette.

Det er etablert depot av nødlossutstyr for lasteolje ved Stavanger, Ålesund, Bodø og Hammerfest. Komiteen mener det i tillegg bør etableres et depot på Sør-Østlandet, og ber Regjeringen legge til rette for det.

Fremskrittspartiet mener at en sterk satsing på kompetanse og opplæring i oljevern vil være av avgjørende be-

tydning for å nå målet om bedre sjøsikkerhet og økt oljevernberedskap. Nordnorsk Beredskapssenter AS vil i den sammenhengen være den sentrale opplæringsaktøren i forbindelse med forurensning som ikke har nådd strandsonen, og Norges brannskole vil være den sentrale aktøren i forbindelse med opplæring innen strandsoneberedskap. Jeg ser det som naturlig at disse fagmiljøene etablerer et tetttest mulig samarbeid med tanke på å oppnå en best mulig opplæring.

Fedje ligger sentralt plassert i forhold til skipstrafikken både til Mongstad og Sture. Mongstad har alene ca. 2 500 anløp av store tankskip hvert år; over 50 av disse anløpene er skip på over 300 000 dwt. På tvers av denne trafikken går lokaltrafikk og ordinær kysttrafikk. Selv driftsstans på noen av disse største skipene etter at de har lastet og forlatt Mongstad-området, kan medføre betydelig risiko for uønskede hendelser. Hoveddepotet som lå på Fedje, er nå redusert til et mellomdepot, og for lettere å kunne dekke utsatte havområder er hoveddepotet nå flyttet til Florø. Etter mitt syn var det gode grunner til å etablere et hoveddepot i Florø, men det er likevel grunnlag for et eget hoveddepot ved Fedje med samme beredskapsnivå som tidligere, og vi ber Regjeringen legge til rette for at det skjer med en gang. Dessverre er det ikke flertall for det.

Mye av utstyret ved de statlige depotene er gammelt og bør oppgraderes. Meldingen varsler at en oppgradering av hoveddepotene vil starte i 2005, og at en løpende vil vurdere å styrke depotene i takt med økende trafikk og økt miljørisiko. Det er et åpenbart behov for både styrking og oppgradering av mellomdepot og hoveddepot, og jeg viser til at Statens forurensningstilsyn i 2001 anslo at nødvendige strakstiltak ville koste rundt 100 mill. kr. På denne bakgrunn ber Fremskrittspartiet om at Regjeringen legger fram en konkret plan om oppgradering og styrking av hoved- og mellomdepotene, senest i forbindelse med budsjettet for 2006. Fremskrittspartiet legger videre til grunn at en oppgradering og styrking av depotene skjer raskt, og at de strakstiltak som fremdeles ikke er gjennomført, gjennomføres umiddelbart.

Bedriften Skimmer Technology har sammen med Haakonssvern, Statoil Mongstad og NOFO utviklet en OP-skimmer som kan betjenes av én person og samle opp store deler olje ved en eventuell forurensning. Jeg har selv fått demonstrert denne på Haakonssvern og kan bekrefte at den er meget effektiv. Jeg ber derfor statsråden teste ut denne type skimmer mot den typen som Kystverket selv bruker, og vurdere om innkjøp av denne type skimmer ikke vil gi en bedre effekt.

Jeg går ut fra at de øvrige partiene vil fremme sine synspunkter i forhold til meldingen. Jeg tar dermed opp det forslaget jeg refererte.

E l i s a b e t h R ø b e k k N ø r v e hadde her overtatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Kenneth Svendsen har tatt opp det forslaget han refererte.

Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [11:42:33]: Det er mange sider ved denne saken som jeg tror det er stor enighet om. Det er på en måte litt uheldig at man i en så stor nasjonal utfordring som oljevernberedskap representerer, blir for opptatt av å fokusere på de mulige stedene man kan finne uenighet.

Min problemstilling i forhold til Fremskrittspartiet er at det synes som om de mer enn å diskutere de substansielle problemene ønsker å bevilge seg ut av problemet, for de «store» forslagene som de står bak, er kostnadskreven- de forslag som ikke nødvendigvis sikrer best mulig beredskap verken ved kysten eller ute i havet.

Mitt spørsmål er: Hvorfor er ikke Fremskrittspartiet villig eller interessert i å satse på de organisatoriske tiltakene som kan sikre oversikt og god koordinering av de ressursene som finnes, før man identifiserer hvilke steder man skal satse med tanke på å øke bevilgningene, og dermed på lang sikt få en bedre beredskap enn den vi har?

Kenneth Svendsen (FrP) [11:43:56]: Det er klart at Fremskrittspartiet også er opptatt av å satse på organisatoriske forbedringer på dette området, men det hjelper ikke å komme med ord om organisatoriske løsninger når en stor tankbåt ligger og driver og det ikke er slepebåter i nærheten som kan ta denne båten til havn. Det eneste som da nytter, er å få en trosse om bord i båten som kan dra den dit det er behov for å dra den. Det som må til, er en forsikring om at vi kan gjøre det, og da er det avtaler med slepebåter med en responstid som er det viktige. Det koster dessverre penger, men det koster også betydelige midler hvis båten blir liggende knekt i fjæra, med det oljesølet som kommer etter det.

Vi er selvfølgelig villig til å prøve å komme til enighet, men da må man ta innover seg at det koster penger.

Jan Sahl (KrF) [11:45:07]: La meg være enig med forrige replikant i at vi står sammen om det meste.

Jeg vil rose representanten Kenneth Svendsen for godt saksordførerskap. Fremskrittspartiet har på dette området vist seg å være en miljøforkjemper. Ja, ikke bare det, men Fremskrittspartiet, sammen med SV og Senterpartiet, går et hakk lenger enn det flertallet her gjør. Det er snakk om utvidet slepebåtberedskap og utvidet responstid.

Når det gjelder mindretallet her, skiller Fremskrittspartiet seg ut i en viss grad. SV har varslet at de vil komme med penger. Men når det gjelder Fremskrittspartiet, vil jeg vise til det siste budsjettet, budsjettet for i år, der Fremskrittspartiet kuttet kraftig på Kystverkets område. Man tok både av kapitlet for Kystverket generelt sett, man tok fra driftsutgifter, og man tok en betydelig sum fra nyanskaffelser og vedlikehold. Da vil jeg si at denne ekstrasatsingen på mange måter ikke «heng på greip», hvis man skal si det på nordnorsk vis. Det kan se ut som om man bevilger når det gjelder vei, men det går jo ikke an å bygge vei på havet, så hvor skal pengene hentes fra?

Kenneth Svendsen (FrP) [11:46:35]: Det var en hyggelig innledning representanten Sahl hadde. Det var nesten på grensen til en invitasjon til et bredt borgerlig

samarbeid etter høstens valg. Den invitasjonen tar vi med glede imot, så får vi se hvor langt vi kommer med det.

At Fremskrittspartiet er en ivrig miljøforkjemper, bør ikke være noe nytt. Det har vi vært i all tid. Hele samferdselsbudsjettet bærer preg av at vi ønsker en fornyelse av bilparken, og vi ønsker bedre veier, som gjør at vi får en forbedring av miljøet.

Denne meldingen tar høyde for hva vi skal gjøre i framtiden, etter at Regjeringen har beskrevet hvor vi er i dag. Det er helt klinkende klart at vi i framtiden kommer til å legge inn midler for å sørge for at vi når målene, samtidig som vi skal fokusere på en effektivisering av offentlige etater, også Kystverket.

Heidi Sørensen (SV) [11:47:49]: La meg først takke saksordføreren for et grundig arbeid, og for at han har hatt fokus på tiltak.

Da denne meldingen ble lagt fram, var fraværet av konkrete tiltak for å bedre oljevernberedskapen det som var mest iøynefallende. Slik sett er jeg glad for at vi har fått en behandling som nettopp fokuserer på at vi her må ha konkrete tiltak for å få noe gjort.

Flere av oss har vært opptatt av at vi er nødt til å se på dette som en forsikring mot at de aller største ulykkene skal skje langs norskekysten. Da har jeg lyst til å spørre saksordføreren om vi som tilhører mindretallet, kanskje egentlig har vært litt beskjedne når vi sier at vi må ha en normal responstid på 6 timer, i verste fall 12 timer, når det gjelder skip. Er ikke det egentlig å være litt beskjeden, hvis vi skal unngå at det verste skal skje?

Kenneth Svendsen (FrP) [11:49:08]: Det er en litt uvant situasjon for meg ikke å være i angrepsposisjon når SV har vært oppe og hatt ordet. Men i denne saken har altså Fremskrittspartiet og SV funnet hverandre. Basisen for det er nettopp at vi har fokusert på tiltak og ikke på festtaler. Det er tiltak som skal til, og det har vi satt i fokus.

Når det gjelder penger, er det slik at man må betale en forsikringssum for å unngå at man får store utgifter i etterkant. For når man vet at man ikke kan sikre seg 100 pst., er det om å gjøre å sikre seg best mulig, slik at vi ikke får den kostnaden senere. Erfaringene fra «Prestige» viser akkurat det, at kostnadene for samfunnet kom i ettertid, da ulykken hadde skjedd.

Om vi er for beskjedne? Det vet jeg ikke, om vi er for beskjedne. Vi klarer ikke å sikre oss 100 pst., men vi har lagt oss på et nivå som jeg, og forhåpentligvis også SV, synes er fornuftig med den pengebruken.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Bjørgulv Froyn (A) [11:50:29]: For Arbeiderpartiet er oljevern og sjøsikkerhet et meget viktig spørsmål. Det er bakgrunnen for at vi, sammen med flere andre, presset Regjeringen for å få en melding til Stortinget om dette spørsmålet.

Da meldingen kom, ville jeg ikke legge skjul på at den ikke skapte de store begeistringene. Den var liksom ikke en melding i lysfonteneklassen. Den var uklar på mange

punkter, den var preget av synsing mer enn av tiltak, og det var mange som i begynnelsen vurderte om det ikke var gode grunner for at man skulle foreta en tilbakesending. Vi fikk samtidig også et dystert bakteppe for det hele ved ulykken med «Fjord Champion» utenfor Sørlandskysten.

Det som har skjedd i den politiske prosessen, er at vi fra Arbeiderpartiets side har forsøkt å være med på å finne løsninger, finne forslag til tiltak som er mer konkrete enn det som det ble lagt opp til i meldingen som sådan. Da var det ikke alene et spørsmål om å skaffe til veie penger, men også om å sikre en seriøs måte å håndtere de organisatoriske utfordringene på. Det som skjedde rundt «Fjord Champion», var et eksempel på at man manglet en helhetlig, godt fungerende plan.

Samarbeidet med regjeringspartiene i denne saken har vært åpent og konstruktivt. Vi har respektert hverandres ulike synspunkter, og vi har vært varsomme med å la den uenigheten som var til stede, komme i veien for at vi skulle kunne oppnå en enighet.

Er vi så fornøyd med det som foreligger i dag? Nei, det er vel ingen som er fornøyd, for det er som representanten Svendsen sa: Vi kan ikke sikre oss 100 pst. Vi beveger oss inn i et veldig komplisert farvann, hvor vi skal forsøke å oppnå en optimal effektivitet, en optimal beredskap som kan gjøre folk trygge på at vi kan handle når ulykker måtte skje. Men i den situasjonen har vi både nasjonalt og internasjonalt ansvar. Vi må altså vise både initiativ og vilje til å gjøre noe og hele tiden være åpne for å sikre de forbedringer som vil være tilgjengelige, både hva angår menneskelige ressurser og teknologi.

Når debatten først kommer til offentligheten, blir den komplisert, og da blir mange fristet til å tabloidisere det hele. Det er vanskelig å holde gående en offentlig oppmerksomhet på et sammenhengende resonnement omkring oljevernberedskap og sjøsikkerhet, men det er kjempelett å skape oppmerksomhet hvis man kan koke det hele ned til noe som er konkret, som f.eks. en responstid på 6 timer. Det høres liksom mer håndfast ut. Men jeg er ikke sikker på at det å gjøre det så enkelt, er bidraget til å sikre en best mulig organisert oljevernberedskap. Det finnes kapasitet både på offentlig side og hos private slepebåtselskaper og oljeselskapene, men samordningen av disse er dårlig. Det organisatoriske arbeidet er ikke gjort. Det er fra flertallets side pekt på at vi må sørge for at den totale beredskapen blir tryggere enn det vi har sett til nå, og igjen er «Fjord Champion» et eksempel på at dette ikke fungerte godt nok. Derfor sier hele komiteen at det er en forutsetning at oljevernberedskapen og sjøsikkerheten skal ivaretas ved økt slepebåtkapasitet, overvåking, bedring av responstiden, vurderingen av nye seilingsleder, merking og kontroll av disse. Vi sier altså det samme. Men det er som om det gjøres aktivt forsøk på å skape en konflikt innenfor et seriøst tema, hvor enigheten hadde vært et bedre bidrag til folks trygghet enn det vi opplever nå. Da blir det tendensiøst når representanten Geir-Ketil Hansen uttaler til NRK Nordland at flertallets innstilling svekker beredskapen. Vi er uenige på en del punkter, men å si at vi svekker beredskapen, er et farlig bidrag til å skape

en usikkerhet der vi har et ansvar for å skape en rimelig grad av trygghet.

Et annet tema som har vært reist under behandlingen av spørsmålet, har vært å gi området Lofoten–Barentshavet en status som et såkalt PSSA-område. Jeg skal ikke gå inn i de ulike temaer rundt dette, annet enn å understreke at for flertallet har det vært viktig at vi tar dette spørsmålet på alvor. Vi har interesser som vil kunne involvere en søknad til IMO om å gjøre deler av disse områdene til PSSA-område, men vi må altså gjøre det i rett rekkefølge. Vi har ulike hensyn å ta, og vi kan ikke bare overnatte si at nå har vi fikset det. Vi må ta med de ulike interessene, de økonomiske og de miljømessige, slik at vi kan ta de beslutningene som skal tas, og sende den søknaden til IMO som vi eventuelt skal sende, for å sikre at det er de riktige delene på riktig vis som vi ønsker å få definert som PSSA-område.

Fra januar 2003 fikk Kystverket ansvar for den statlige oljevernberedskapen, og det var et riktig grep. Da fikk vi tydeliggjort ansvaret. Det ble ett departement som skulle stå for det hele. Vi fikk altså én general for beredskapen. Det har i utgangspunktet sikret en klar kommandolinje når kriser måtte oppstå. Men så er det viktig at Kystverket får den nødvendige kompetansen og utstyret til at de kan være general, og at det ikke bare er et tema som er skrevet ned på papiret. Da er det viktig at Kystverket nå får det nødvendige tilskudd som gir dem mulighet til å få den kompetansen de trenger, og som gjør dem kompetente i den lederrollen som vi har satt dem til. I den sammenheng er det også viktig at de interne forhold ved Kystverket blir slik at de ansatte og ledelse drar i samme retning. Det er ikke heldig hvis det er pågående interne konflikter som gjør at Kystverkets potensielle effektivitet blir svekket. Motiverte medarbeidere vil være avgjørende for at Kystverket kan håndtere sin generalrolle best mulig i framtiden.

Vi legger til grunn at dagens oljevernberedskap ikke er tilstrekkelig for å møte morgendagens utfordringer. I den sammenheng har vi også pekt på depotene langs kysten. Vi har i flertallsmerknaden sagt at situasjonen i dag tilsier at det kan være grunnlag for å gjenopprette Fedje som et eget hoveddepot, og ber Regjeringen legge fram en egen sak om dette. For å si hva det betyr for Arbeiderpartiet, så betyr det at vi med dette tar sikte på å få gjenopprettet Fedje som et hoveddepot.

Når det gjaldt oppmerksomheten på Sør-Norge, var meldingen i utgangspunktet svak. Flertallsinnstillingen har forsterket Sør-Norge som en viktig del av oljevernberedskapen, og det var nettopp tilfældighetene rundt ulykken med «Fjord Champion» som viste at man ikke kan diskutere oljevernberedskap på alvor uten også å se på situasjonen i Sør-Norge. Personlig er jeg naturligvis veldig glad for det.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kenneth Svendsen (FrP) [11:59:42]: For meg hørtes det ut som om vi nettopp har vært igjennom en ti minutters bortforklaring av det Arbeiderpartiet har vært med

på. Froyn sier at han var med og presset meldingen fram. Det er korrekt. Han var sammen med SV og Fremskrittspartiet om å sørge for at det skjedde.

Froyn sier også at det er vilje og initiativ som skal til. Vilje og initiativ! Det er handling som skal til! Det er handling som skal til. Det er handling som først og fremst gjør at man unngår problemer.

I området der «Fjord Champion»-ulykken skjedde, var det tett med slepebåter. Det hjalp ikke, av den enkle grunn at det ikke var noen avtale med de enkelte slepebåteiere som kunne sørget for at de var til stede når det skjedde en ulykke. Det vil altså ikke Arbeiderpartiet være med på.

Froyn snakker også om «motiverte medarbeidere». Det hadde jo vært hyggelig om disse motiverte medarbeidere hadde hatt litt utstyr å hjelpe seg med når de kom opp i en ulykke! Så sier han også at man tar sikte på å gjenopprette Fedje som hoveddepot. Hvorfor fremmer de ikke forslag om det med en gang når det ligger merknader om det i innstillingen?

Bjørgulv Froyn (A) [12:01:02]: Vi er for å bruke den slepebåtkapasiteten som de private slepebåteierne representerer. Det har vi også sagt i innstillingen. Vi er for å gi Kystverket utstyr som gjør det kompetent til å utføre det oppdraget som Stortinget tidligere har vedtatt at det skal ha.

Når det gjelder Fedje, sier vi at vi har nettopp foretatt en omorganisering av depotene. Vi vil ha en ny utredning om det. Vi synes at situasjonen tilsier det. Vi har da formulert et ønske om å få det som egen sak.

Den som klarer å se skillet eller konflikten mellom det som er mindretallets innstilling, og flertallets innstilling, vil jeg minne om at det fantes en mann, kalt Fanden, som hadde en tendens til å lese Bibelen på en egen måte. Her tror jeg vi står overfor et liknende fenomen!

Heidi Sørensen (SV) [12:02:11]: Jeg tror ikke man trenger å ha slike egenskaper som den siste personen som representanten Froyn nevnte, for å lese komiteens innstilling.

Forskjellen mellom flertallet og mindretallet i det aktuelle spørsmålet når det gjelder Fedje, er et ord, og det er ordet «kan». Det er derfor det ikke er flertall for å gjøre noe på Fedje i dag, fordi flertallet tolker det forskjellig. Arbeiderpartiet mener at «kan» betyr «skal», og regjeringsfraksjonen mener at «kan» betyr at dette kan en gå tilbake med og vurdere en gang til.

Representanten Froyn sier at oljevern blir veldig komplisert når det havner i media, og spesielt komiteens innstilling. Ja, slik er det med saker som ikke tåler dagslys. De blir litt kompliserte å forklare i media. For meg er det komplett uforståelig hvorfor Arbeiderpartiet ikke kan være med på det forslaget om responstid, som ikke først og fremst er et krav om penger, men en målsetting om at den eksisterende målsetting for nordområdene i dag også skal gjelde for resten av landet. Hvorfor man ikke kan være med på det, er helt uforståelig.

Bjørgulv Froyn (A) [12:03:35]: Hvis man ønsker å fokusere på at en ansvarlig responstid bare kan uttrykkes

i et gitt antall timer, forstår jeg representanten Sørensens problem.

Det vi har vært opptatt av, er å få en synlig oversikt over den kapasitet som er til stede både på offentlig side – vi er også gjerne med på å diskutere om den skal forsterkes, så det har ikke noe med det å gjøre – og gjennom de private slepebåteierne og oljeselskapene. Får vi den totale oversikten over disse ressursene og hvordan disse kan organiseres i hop, kan vi se hvilken mulighet vi har til å være operative på kortest mulig tid når ulykken måtte finne sted. Det kan godt være at vi ender opp med at vi har en kvalitet uttrykt i timer etter en viss tid, kanskje til og med på seks timer, men det interessante er å ta problemet der hvor det eksisterer på det organisatoriske plan. Gjør man det bare til et timetema, snakker man bare om økonomi.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:04:56]: Det er slik når man hører på Bjørgulv Froyn, at man får inntrykk av at han forstår problemet. Han innser at det er et problem, men han er ikke i stand til å gjøre noe med det. Det er det dreier seg om når det gjelder spesielt slepebåtkapasitet. Når Froyn er oppe her, sier han at han ser problemet, og at han ønsker å bruke privat slepebåtkapasitet. Det er for så vidt et godt gammelt arbeiderpartistandpunkt, det at man ønsker å bruke andres penger!

Hvis man skal ha en kapasitet, må man gjøre en avtale med innehaverne av slepebåter, slik at de er til stede i de områdene der man har behov for slepebåtkapasitet. Det nytter ikke, som vi så helt klart ved «Fjord Champion»-havariet, at båtene ligger i Danmark, eller at manskapet er på Kanariøyene. Hadde man ved det havariet hatt en avtale med et slepebåtselskap, ja da hadde manskapet vært til stede. Vi hadde hatt en slepebåt og hadde ikke trengt å lite på høyere makter for at ulykker skulle unngås!

Bjørgulv Froyn (A) [12:06:09]: Representanten Froyn har forstått problemet. Han innser problemet og er villig til å gjøre noe med det. Det syns jeg framgår av det som nå er flertallets innstilling. Det er helt klart at når vi snakker om private slepebåteiere, snakker vi ikke om tvangstiltak, at det skal være forbundet med straff dersom de ikke gjør som vi sier. Vi snakker naturligvis om anstendige avtaler, som skal inngås med disse for at de skal være inkludert i denne beredskapen.

Det er en debatt som mindretallet har avsluttet før vi har kommet i samtale med disse eierne. De har på en måte delt ut pengene før vi i det hele tatt har fått muligheten til å sette oss ned for å samtale om hvordan dette skal kunne løses. I den grad Fremskrittspartiet har forstått problemet og innsett problemet, er jeg litt usikker på hva de mener med det de vil gjøre med problemet.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Sverre J. Hoddevik (H) [12:07:28]: St.meld. nr. 14 er et dokument som dette stortinget allerede i forkant har vist stor interesse for og har vært opptatt av å få til behandling. Meldinga beskriver våre havområder med en

aktivitet og en utvikling der det er umulig å ha et klart bilde av situasjonen f.eks. ti år fram i tid. Likevel er det klart at sikkerhetsutfordringene og miljøutfordringene vil stige, og det tar også meldinga høyde for.

Det er grundige analysearbeid som ligger til grunn for meldinga. Disse viser helt klart at risikoen for miljøskader innenfor nærmere angitte geografiske områder vil øke i åra som kommer, dersom økt skipstrafikk ikke blir møtt med tiltak. Det er f.eks. anslått at i en tiårsperiode vil oljetrafikken fra Russland mot vest øke til det tredobbelte uten russisk rørledning mot nord. Med en slik rørledning vil vi i samme tidsperiode kanskje se en tre ganger tre-økning av den forventede trafikken. Likevel slår meldinga fast at transport til sjøs er en miljøvennlig og sikker transportform. Sikkerhet her, som i de fleste andre situasjoner, er et relativt begrep, som aldri kan oppfattes som en 100 pst.-garanti mot uheldige hendelser.

Komiteen er, som Regjeringa, opptatt av vårt sårbare spiskammer i havet og langs kysten og mener derfor at det er av avgjørende betydning at sjøsikkerhet og sikkerhet mot forurensning har høy prioritet. Vi fokuserer bl.a. på utvikling og bruk av AIS, videreutvikling av trafikksentralene og etablering av seilingsleder i fornuftig avstand fra land.

På bakgrunn av det analys materialet som ligger i bunnen, var det naturlig at meldinga fokuserte på nordområdene og Vestlandet med den økte aktiviteten som der er venta. I innstillinga har vi i tillegg satt et søkelys på Skagerrak og Sørlandet, ikke minst på bakgrunn av den siste tids hendelser og den faktiske trafikken som der foregår.

Vi har også funnet grunn til å understreke at med den framskutte posisjon som Kystverket nå har i det organiserte arbeidet for sjøsikkerhet og oljevern, er det viktig med utstyr og kompetanse i samsvar med dette ansvaret.

Med forebygging som hovedfokus, er det viktig å understreke AIS-samarbeidet med Russland og østersjølandene. Det er også viktig å fokusere på den muligheten som en trafikksentral for Nord-Norge i Vardø vil gi, og også ta med IMO-vedtaket om utfasing av enkeltskrogstankere fram mot 2010. Alt dette vil gi økt sikkerhet og framtidig miljøgevinst.

På samme måte fokuserer komiteens flertall på hva man kan oppnå på overvåkingssida ved hjelp av Forsvarets fly, hva man kan oppnå med stadig forbedra satellittovervåking og hvilken rolle eventuelle små fly kan ha i slikt overvåkingsarbeid. Alt dette ber komiteens flertall Regjeringa komme tilbake til Stortinget med på egne måte.

Det er viktig at komiteen står samla om at sikkerheten skal ivaretas ved økt slepebåtkapasitet, overvåking, bedring av responstid og vurdering av nye seilingsleder og merking og kontroll av disse. Det ene elementet, slepebåtkapasiteten, har stått sentralt i komiteens arbeid med innstillinga, og vi er orientert om at Kystverket har iverksatt et omfattende arbeid for å kartlegge tilgjengelig slepekraft langs hele norskekysten.

Fra vår side har det vært viktig å understreke at det må etableres en dialog med de private slepebåtselskapa med sikte på å tydeliggjøre ansvaret og klargjøre rollene til disse selskapa i den totale beredskapen.

Ett av meldingas mange tiltak er etablering av nødlosseutstyr. Dette gjelder så vel bunkersolje som lasteolje. Gjennom komiteens behandling har vi understreka behovet for nødlosseutstyr for lasteolje også på Sørøstlandet.

Styrking av depotene for oljevernutstyr er ett av meldingas tiltak. Ei tid tilbake ble depotstrukturen på Vestlandet gjennomgått med tanke på å styrke oljevernberedskapen mot Stadhavet. I den forbindelse fikk depotet på Fedje endra status. Fedje sin status som mellomdepot har hatt en viss oppmerksomhet i høringene, og komiteens flertall ber om at Regjeringa kommer til Stortinget med ny vurdering i egen sak.

Så er det også viktig å følge utviklinga. Dette er en dynamisk sektor. Det vi behandler i dag, er på ingen måte en sovjetisk femårsplan. Det er en underveismelding i en utfordrende situasjon.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:13:07]: Slepebåtkapasitet er en avgjørende faktor når det gjelder i hvor stor grad vi i framtiden skal være i stand til å avverge en oljekatastrofe. Hvor raskt kan en slepebåt komme fram til og ta kontroll over en oljetanker som er kommet i havsnød, som er kommet i drift? SV og Fremskrittspartiet har foreslått at det skal legges til grunn en minimumsresponstid på normalt seks timer, maksimalt 12 timer. Det samme har for øvrig SV foreslått når det gjelder oppbygging av oljeverndepot, muligheten for å tømme tankere for olje.

Responstid er for øvrig helt normalt i andre planer om akuttberedskap her i landet. Her kan man vise til helsevesenet – hvor lang tid skal det ta før ambulanse eller redningshelikopter skal komme fram? Responstid ligger til grunn. Men flertallet nøyer seg her med å fastslå at beredskapen må være god nok, som det går fram av en flertallsmerknad. Forklaringen ligger i en annen merknad. Der som staten alene skal ta ansvaret, vil dette dreie seg om flere hundre millioner kroner.

Mitt spørsmål til representanten Hoddevik er: Har ikke regjeringspartiene penger nok til å fastlegge en responstid for slepebåtkapasiteten?

Sverre J. Hoddevik (H) [12:14:41]: Det er riktig at vi har fokusert bl.a. på en bedre responstid og sett det i sammenheng med en rekke andre tiltak i meldinga og i innstillinga. Ikke minst er det viktig at vi ser responstid også i forhold til de seilingsledene vi kan etablere. Det er et vesentlig bidrag til å få tid til å ta et grep i forbindelse med en situasjon som er vanskelig.

Når det gjelder penger, er det rett at meldinga og innstillinga har lagt vekt på å utnytte de ressursene som man vanligvis har tilgjengelig, på en best mulig måte. Vi har redegjort for alle sider ved tiltak og beredskap som kan bidra til å bedre miljøet.

Den budsjettssituasjonen som vi er vant til å ha, viser alltid en form for knapphet uansett. Kanskje har verken saksordføreren eller andre bidratt med påplussinger i Kystverkets årlige budsjetter. Her er det viktig at vi får mest mulig ut av de tilgjengelige ressursene. Penger nok

er det knapt noen som har til det absolutt optimale og ideelle i noen budsjettssammenheng.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:16:03]: Representanten Hoddevik sa at han mener det er urealistisk at staten alene skal ha det økonomiske ansvaret for beredskapen, og at dette fort vil beløpe seg til flere hundre millioner kroner. Det er ingen i denne salen som jeg vet om, som har sagt at staten skal ha aleneansvaret for beredskapen. Men så sa representanten Froyn at Fremskrittspartiet og SV hadde blottstilt seg økonomisk i forhold til forhandlinger med eventuelle skipsredere når det gjelder slepebåtkapasitet. Han gjorde faktisk et stort poeng ut av det. Det kunne oppfattes som om det likevel skulle foregå forhandlinger. Det var bare det at ingen skulle vite om det. Det står her i innstillingen, som også Hoddevik sa:

«Flertallet mener at det må etableres en dialog med de private slepebåtselskapene med sikte på å tydeliggjøre ansvaret og klargjøre rollen til disse selskapene i den totale beredskapen.»

Ligger det i dette at man likevel skal forhandle med selskapene om en slepebåtkapasitet og betaling for det, og at man skal prøve å gjøre det så hemmelig at ingen vet om det? Er det det som ligger til grunn her?

Sverre Hoddevik (H) [12:17:23]: Privat slepebåtberedskap er viktig. I store deler av landet må vi iallfall benytte oss av den ressursen som ligger der.

Hva disse samtalene og klargjøringene kan gå ut på, er det ikke opp til meg å redegjøre i detalj for fra Stortingets talerstol. Det er heller ikke her man forhandler om mulige kontrakter, om beredskap, om standby-situasjoner osv. Men for oss er det viktig å få et totalt løft på dette ved hjelp av de tilgjengelige ressursene, og at vi ikke strekker de statlige budsjetter unødvendig med statlig kapasitet utelukkende for denne aktiviteten.

Det blir ikke gitt noe forhandlings svar fra talerstolen fra Høyres representant i dag. Denne dialogen kan munne ut i forskjellige vinklinger på gode framtidsløsninger.

Heidi Sørensen (SV) [12:18:30]: Jeg synes det begynner å tegne seg en ganske tydelig strategi her. Man vil ikke ha noen målsetting om responstid for en trygg oljevernberedskap. Derimot skal man gå i forhandlinger med det som fins av privat kapasitet, med det man har av penger tilgjengelig på de årlige budsjettene i dag, og så skal man se hvor langt man kommer. Så skal man sette responstiden etter de ressursene man allerede har. Med all respekt, president: Det er en ganske spesiell måte å håndtere risiko på. Skulle vi ikke sette oss målene først, og så gå i forhandlinger om å få til en mest mulig effektiv oljevernberedskap? Hvis det viser seg at målene ikke nås med de pengene man har tilgjengelig, er det faktisk to partier i Stortinget som i dag har sagt at de er villige til å spytte inn mer for å få det til.

Jeg synes det er interessant at også flertallet sier at morgendagens beredskap ikke er god nok. Ser representanten Hoddevik for seg at morgendagens beredskap kan finansieres med det vi i dag bruker på oljevernberedskap?

Sverre Hoddevik (H) [12:19:59]: Som vi allerede har vært inne på, er responstid og aktører i forbindelse med beredskap to av flere elementer i den totale vurderingen av sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Når det gjelder det som har vært sagt om at dagens beredskap ikke kan møte morgendagens utfordringer, er det også klart at med stigning i skipstrafikken vil det konkret være behov for påplussinger på Kystverkets budsjett. Her har Stortinget en utfordring i enhver årlig budsjettssituasjon, inklusiv alliansepartnerne i mindretallet i dag, når det gjelder å fokusere på Kystverkets bevilgningsposter, slik at man kan komme lengst mulig med gode ressurser til dette formålet. Dette står i en sammenheng, og de som skal være i denne salen ved senere anledninger, får komme tilbake til det, men at økt beredskap kan komme til å kreve økte ressurser, er rimelig naturlig. Man skal komme lengst mulig med de kronene man bruker, og få det best mulige resultatet ut av hver krone. Det er viktig.

Presidenten: Replikordskiftet er over.

Heidi Sørensen (SV) [12:21:24]: Norge har en kyst og forvalter havområder som har meget store verdier. De fleste av oss bor langs kysten. De fleste av oss bruker kysten, og kysten er utgangspunktet for næringsutvikling, reiseliv og ikke minst fiskerier og havbruk, som Norge er helt avhengig av økonomisk.

Når vi snakker om oljevernberedskap, er det fordi vi ønsker å verne om ressursene langs kysten, også naturverdiene. Vi forvalter havområder som er spesielt sårbare, og som er rike spesielt på fisk, men også på ulike dyrearter.

I september reiste jeg Galicia-kysten rundt og så resultatene av manglende oljevernberedskap etter «Prestige»-ulykken, der ca. 80 000 tonn råolje ble sluppet ut i sjøen. Ennå i dag er 20 000 fiskere arbeidsledige, og det er stille i Galicia. Ennå preges samfunnet av det. Det er brukt titalls milliarder kroner på å rydde opp på strender, men de er tomme for turister. Det går trådt med utvikling av reiseliv i det kystområdet som på spansk heter Costa del Morte, altså «dødens kyst», allerede før Prestige-ulykken skjedde. Hensikten med en god oljevernberedskap må være å unngå at denne typen ulykker skjer langs norskekysten, som er enda mer sårbar.

Denne meldingen kom fordi et flertall på Stortinget ønsket å få den. Vi ville ha en langsiktig strategi for slepebåtberedskapen, som er viktig i forhold til en god oljevernberedskap. Det fikk vi ikke. Meldingen, På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap, inneholder ett tiltak når det gjelder slepebåtberedskap, og det er at den skal vurderes i løpet av 2005. Det var egentlig denne vurderingen vi ventet på; en vurdering av responstid, antall slepebåter og seilingsleder sett i en sammenheng. Dessverre fikk vi ikke det.

Responstid er viktig. Vi har sagt 6–12 timer. Rett etter at meldingen ble lagt fram, fikk vi i hvert fall demonstrert at det tok atskillig lengre tid. På tross av at det på en side i stortingsmeldingen stod at det var to slepebåter i beredskap i Kristiansand, viste ulykken med «Fjord Champion» at de var ikke der likevel, eller det var ikke mannskap

nok. Det tok 15 timer før det kom slepebåt til havaristen, og da hadde altså «Fjord Champion» ligget og hamret i fjæresteinene i 6 timer allerede. Det er faktisk helt uholdbart. En så dårlig beredskap kan vi ikke ha.

Det er ingen her som har sagt at staten skal ha det fulle og hele ansvaret. Vi har faktisk en bergingsplikt til sjøs. Det er helt klart at vi skal inn og forhandle med de private slepebåteierne om en mest mulig effektiv slepebåtberedskap, men det er viktig at vi har et mål, at vi forhandler ut fra at vi ønsker noe, og det vi ønsker, er en bedre beredskap enn det vi har i dag.

Da vi for et og et halvt år siden behandlet slepebåtberedskapen i Nord-Norge, så vi på seilingsleder og responstid og kom fram til at ca. 10 timer med de fire båtene som var i bruk da, var greit nok. Hvorfor man ikke kan si at man ønsker 6–12 timers responstid for hele kysten, det er for meg helt ubegripelig. Det er en naturlig målformulering man burde kunne ha skapt bred enighet om, og det ville ha innebåret en skjerpning i forhold til i dag.

Et annet spørsmål som har vært oppe, og som jeg oppfatter som veldig viktig i forhold til å møte utfordringene fra oljetrafikken fra Russland, er de såkalte PSSA-områdene. PSSA står for Particular Sensitive Sea Areas – særlig sårbare havområder – og er en ordning under den internasjonale maritime organisasjonen IMO. Den medfører at land kan søke IMO om å få en spesiell status for sårbare havområder som gjør dem i stand til å iverksette flere tiltak for sikker transport langs kysten enn det man kan hvis man ikke har en slik status.

Vi ser av meldingen at oljetransporten uansett vil øke fra Russland. Russland har tre seilingsveier vestover. Det er Bosporusstredet gjennom Svartehavet, det er Østersjøen og det er Barentshavet. Østersjøen er allerede PSSA-område, Bosporusstredet er PSSA-område. Pr. dato er seilingen gjennom Barentshavet og utenfor Lofoten den eneste seilingsleden som ikke har denne statusen. Det er en strategisk ugunstig posisjon å være i for våre havområder. Fra et mer miljøfaglig standpunkt har det kanskje blitt slik at det området som er det mest sårbare, i hvert fall ut fra naturverdier, er det området som ikke har status som et særlig sensitivt havområde, nemlig Lofoten–Barentshavet. Jeg håper at Regjeringen legger seg i selen og får av gårde en godt dokumentert ordentlig søknad med gode tiltak, seilingsleder langt lenger ute enn de 12 nautiske mil vi kan få til i dag, gjerne 20–30 nautiske mil ut fra kysten, slik at vi kan unngå de aller verste ulykkene, at vi kan rekke fram til en havarist før den når inn til de sårbare områdene, spesielt rundt Lofoten.

Vi må regne med at vi kan komme til å stå oppe i en ulykkesituasjon, og da er det viktig at utstyret ved de depotene vi har langs kysten, er av en slik kvalitet at man kan takle en slik situasjon. Med den utskiftingstakten vi i dag har på oljevernutstyret i våre depot, vil det ta 60 år før det er fornyet. Det er åpenbart at det er for lang tid. Vi må ha utstyr som er på høyden, og som er av en slik karakter at det gjør nytten den dagen uhellet er ute.

Når man snakker om oljevern, må det bli mye snakk om risiko. Representanten Froyn var her inne på at den debatten kan være litt komplisert i offentligheten. Det har

tidligere i historien i Stortinget blitt diskutert risiko knyttet til olje. I et spørsmål i 1977 til daværende industriminister Bjartmar Gjerde var representanten Berit Ås meget bekymret over sikkerheten i Nordsjøen. En engelsk rapport hadde nemlig slått fast at den var dårlig, her var det risikomomenter. Gjerde prøvde så lenge han kunne, å bagatellisere innholdet i rapporten. Men Berit Ås gav seg ikke, og til slutt svarte en ganske oppgitt Bjartmar Gjerde:

«Men jeg har vanskelig for å kunne godta en slik beregning som den representanten Ås her viser til – uansett hennes forskrekkelse. Den minner meg for mye om historien om den kvinnen som hadde hørt at hvert femte barn som fødes, er en kineser. Hun hadde fire barn fra før, ventet det femte og gikk ut fra at resultatet måtte bli en kineser.»

To måneder senere gikk alarmen i Nordsjøen. Bravoulykken, den gigantiske blow-outen på Philips' plattform, var et faktum. Det gikk den gangen over en uke før utblåsningen stanset. I Dagbladet het overskriften: En kineser født i Nordsjøen.

Representanten Ås fikk den gangen sørgelig rett, og det etter bare to måneder. Vi håper inderlig at vi ikke får rett når vi er bekymret for oljevernberedskapen langs kysten. Vi håper at det ikke skal skje noe.

Representanten Froyn var inne på et resonnement tidligere i dag, og vi var inne på det samme: Skulle vi sende denne meldingen med disse få tiltakene tilbake til Regjeringen? Vår konklusjon på det var nei – ikke fordi vi syntes den var bra, men fordi det haster med å få på plass gode, trygge tiltak, slik at vi slipper å gå en ny høst i møte, nye vinterstormer i møte, med en beredskap som man med hånden på hjertet ikke kan si er god nok. Derfor valgte vi å fokusere på tiltak, derfor valgte vi å være konkrete, og derfor valgte vi også i forbindelse med denne meldingen kanskje å være mer konkret og fremme forslag om mer konkrete tiltak enn det som det er vanlig å gjøre fra Stortingets side. Vi ville ikke ta det ansvaret å gå en ny høst i møte med en beredskap vi dessverre ikke kunne si var god nok.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [12:31:24]: Det er sant at stortingsmeldinga meir er eit referat og ei oppsummering av situasjonen og av kva som skal utgreiast vidare, enn eit forslag til mange tiltak. Men me har valt å behandla saka, og eg meiner fleirtalet òg pressar saka framover både i prosess og i innhald.

For oss i Arbeidarpartiet er det viktig at me ikkje kan konkludera før saker er utgreidde. Me meiner me må skilja mellom fag og politikk. Mindretalet, og særleg SV, er det ein kan kalla faglege oppmenn i saker som ikkje er utgreidde her av fagmyndigheita i denne samanhengen. Tiltak som er føreskrivne av ulike mindretal – og der er det igjen SV som går lengst – kostar store summar. Me har høyrte om beløp på frå millionar til milliardar i denne samanhengen – noko gjeld investeringar, mykje gjeld årlege utgifter. Då vil eg spørja: Kva kostar SV sine ulike tiltak? Og er representanten Sørensen sikker på at det er

den måten å bruka pengane på som gjer at me får mest sjøsikkerheit for pengane?

Heidi Sørensen (SV) [12:32:30]: Jeg vil ikke legge skjul på at jeg gjerne skulle ønsket at man var kommet lenger, ut fra den konkrete bestilling som flertallet i Stortinget gav, og da tenker jeg på at det altså er over et og et halvt år siden. Vi har ikke fått veldig mange saker fra det departementet til behandling hos oss. Da forventer vi egentlig litt mer enn det vi fikk i dag.

Til spørsmålet om kostnadene: Vi øker Kystverkets budsjett med mellom 150 og 200 mill. kr i året, og det har vi gjort hele perioden i våre alternative budsjett, fordi vi har erkjent at det er for lite penger til oljevernberedskapen. Depotene er for dårlige, slepebåtkapasiteten er for dårlig, osv. Alle de kontrollspørsmål vi har stilt inn mot Kystverket og inn mot Fiskeridepartementet, underbygger at det hadde vært fornuftig å bruke penger på akkurat det. Samtidig (presidenten klubber) ...

Petter Løvik (H) [12:33:51] (leiar i komiteen): Også representanten Sørensen prøver å gi inntrykk av at svært lite er gjort og svært lite vil bli gjort. Det er feil. Det er i denne meldinga ei rekkje tiltak som Regjeringa får fleirtal for som vil forbetre sjøsikkerheita og beredskapen i åra framover. Eitt av desse tiltaka er påbodne seglingsleier utanfor 12-milsgrensa både i Nord-Noreg, langs Vestlandet og langs kysten av Sørlandet.

Representanten Sørensen var veldig oppteken av dei såkalla PSSA-områda, altså særskilt sårbare havområde. Det er saker som er til vurdering på tvers av departementa i Noreg, og som også vil krevje konsultasjonar med russiske myndigheiter. Vi fryktar på same måten som m.a. Fiskarlaget at dette vil føre til sterke restriksjonar både på fiskeri- og på oljeverksemda, og er dermed skeptiske til å førehandskonkludere. Kva er det representanten Sørensen meiner, utover det vi kan oppnå gjennom påbodne seglingsleier, at PSSA-område vil kunne føre med seg som positivt? Og gjer det ikkje inntrykk at Fiskarlaget, som er meir avhengig enn nokon av eit reint hav, er ein sterk motstandar av slike ordningar?

Heidi Sørensen (SV) [12:35:18]: Representanten Løvik gir meg anledning til å oppklare en misforståelse som dessverre har bredt seg i en del miljøer, om hva et såkalt PSSA-område under IMO er. Et PSSA-område kan kun regulere ting som er knyttet til skipsfart. Det er hjemlet i IMO, som er den internasjonale maritime organisasjonen som handler om skipsfart. Det kan ikke hjemles tiltak på andre områder enn det, som f.eks. for fiskeri eller oljevirkosomhet. Dette har også Fiskeri- og kystdepartementet gitt meget klart uttrykk for i svar på spørsmål nr. 52, hvor det jeg nå sier, slås krystallklart fast.

Det man kan sette i verk av tiltak i tillegg til påbudte seilingsleder, er bl.a. tiltak som vi så da komiteen var i New Zealand og besøkte PSSA-området på Great Barrier Reef: varsling, utvidet kontroll, dobbeltbunn osv.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:36:54]: Heidi Sørensen beskrev situasjonen langs Galicia-kysten, som hun kalte for «dødens kyst» etter «Prestige»-ulykken: bortfall av turister og bortfall av fiskeri. Når vi ser på norskekysten, er det mye av de samme tingene som vil bli rammet her. Både vestlandskysten og Nord-Norge er veldig avhengig av turisme og av fiskerivirkosomhet. Vi ligner på mange måter spanskekysten på det området, bortsett fra når det gjelder temperaturen.

Meldingen heter «På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap». Mener representanten Sørensen at vi er på den sikre siden, og at vi med tiltakene i meldingen kan begrense en eventuell «Prestige»-ulykke utenfor norskekysten?

Heidi Sørensen (SV) [12:38:07]: Jeg oppfatter ikke at vi er på den sikre siden. Jeg oppfatter at flertallet åpent innrømmer at vi ikke er på den sikre siden. I dag har vi hørt formuleringer som går på at man skulle ønsket at man hadde mer penger til å gjøre det som er optimalt, eller gjøre det som er ideelt, osv. Alt det underbygger at vi ikke er på den sikre siden når det gjelder oljevernberedskapen.

La meg fullføre det jeg holdt på med i stad. Great Barrier Reef ligger utenfor Australia – jeg sa feil, vi var på komitetur både i New Zealand og Australia – og vi så de tiltakene man satte i verk der. Under PSSA er det hvert enkelt land som foreslår hvilke tiltak som skal settes i verk, og de har f.eks. losplikt gjennom revet. Det kunne også vært aktuelt å vurdere i Norge, spesielt utenfor de mest sårbare områdene.

Alt er ikke ille når det gjelder norsk oljevernberedskap. Det tror jeg ingen i salen mener. Det vi derimot mener, er at den ikke er god nok, og at det er fravær av nye tiltak som slår oss.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF) [12:39:36]: Sjøsikkerhet er viktig. Transport til sjøs er en miljøvennlig og sikker transportform, som vi ønsker å satse på, men konsekvensene av eventuelle ulykker kan være alvorlige.

Vi har fått en litt underlig målsettingsdebatt her. Det kan jo ikke være slik at målet er responstid og slepebåtkapasitet. Målet er sjøsikkerhet, og den meldingen som er lagt fram, trekker opp en del tiltak som skal føre oss i retning av målet. Vi har en nullvisjon når det gjelder alvorlige ulykker innenfor transport i dette landet. Den samme nullvisjonen har vi på sjøfartsområdet, og målet må etter mitt skjønn være at vi skal unngå alvorlige ulykker i framtiden.

Representanten Heidi Sørensen sier: «vi er bekymret». Jeg går ut fra at hun mente mindretallets bekymringer. Jeg vil si at bekymringene er like sterke i flertallet. Det er nok å vise til «Erika»-forliset i 1999 utenfor Frankrike, forliset av «Prestige» utenfor Spania i 2002, «Rocknes»-forliset ved Bergen i 2004 og ikke minst grunnstøtingen til «Fjord Champion» utenfor Søgne, som har satt sitt preg på arbeidet med denne meldingen.

Diskusjoner om utvinning av petroleum i Barentshavet og oljetransport fra Russland i transitt langs kysten skaper også økt fokusering på sjøsikkerhet og beredskap. Veritas har gjennomført en risikoanalyse av sjøtransporten fram mot 2015. Pr. i dag er sikkerheten god, risikoen er relativt lav langs hele kysten, men med økende transport og økt oljevirkosomhet øker også risikoen. Risikoen for miljøskade innenfor nærmere angitte geografiske områder vil øke i årene som kommer, dersom økt skipstrafikk ikke møtes med tiltak. Regjeringen legger derfor i meldingen fram en oversikt over hvilke tiltak innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap som bør følges opp i årene som kommer. Meldingen gir også en oversikt over det arbeidet som allerede er iverksatt innenfor områdene sjøsikkerhet og oljevernberedskap. Det fokuseres på forebyggende tiltak mot skipsulykker, beredskap og krisehåndtering ved hendelser og ulykker til sjøs samt forskning og utvikling på området.

En sterk satsing på kompetanse og opplæring i oljevern vil være av avgjørende betydning for å nå målet om bedre sjøsikkerhet og økt oljevernberedskap. Det er en viktig forutsetning for beredskapen at vi besitter den beste kompetanse innen oljevern. I dag er det en økende aktivitet og et samarbeid på gang mellom Nordnorsk Beredskapssenter AS og Norges brannskole. Oljebransjen har allerede gått inn med egne midler i Nordnorsk Beredskapssenter AS. Kristelig Folkeparti mener at Norges brannskole vil være den sentrale aktøren i forbindelse med opplæring innen strandsoneberedskap, mens Nordnorsk Beredskapssenter AS har sin kompetanse på operasjoner til havs. I så måte vil dette være en god kombinasjon for å legge til rette for en grundig og relevant opplæring innenfor området.

Kristelig Folkeparti vil understreke betydningen av å hindre grunnstøtinger og bedre framkommeligheten i farleiene. Kystverkets arbeid med utbedring av farleier, deriblant Brønnøysundleia, Risøyrenna, Svelvikstrømmen, Drøbaksundet og Tjeldsundet, er svært viktige tiltak for sjøsikkerhet. Kristelig Folkeparti vil intensivere merkingen av farleier langs kysten og arbeide videre for å få realisert Stad skipstunnel for å bedre sikkerheten til sjøs.

Kystverket skal ha det overordnede ansvaret for sjøsikkerheten langs norskekysten, og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av å sikre en kontinuerlig fornying og oppgradering av Kystverkets utstyr og Kystverket Rederi. Det er videre svært viktig med kontinuerlige beredskapsøvelser. Kystverket avholder selv rundt 30 øvelser i løpet av året og deltar ellers i rundt ti øvelser i regi av andre.

Jeg vil også understreke viktigheten av et godt fungerende samarbeid om sjøsikkerhet med Forsvaret. Forsvarets bidrag til overvåkning er en viktig forutsetning for tilfredsstillende suverenitetshevdelse. Det må vel kalles et heldig sammentreff at det akkurat i dag gjennomføres en stor redningsøvelse, kalt «Bright Eye», i Vestfjorden i regi av Forsvaret og Hovedredningssentralen. Her skal det trenes på både å redde liv og å hindre en miljøkatastrofe. Vi er altså i gang, og det skulle bare mangle. Det er på tide at vi får øvd i de spesielt utsatte områdene.

Kontrollen med skipstrafikken er allerede betydelig bedret ved etableringen av AIS – automatisk identifiseringssystem – langs hele kysten. Videre er det tatt initiativ til et nært samarbeid med Russland og østersjølandene for å øke sjøsikkerhet og oljevernberedskap generelt. Trafikkentralen for Nord-Norge i Vardø vil også bli et viktig redskap til å forebygge ulykker og miljøkatastrofer langs norskekysten. I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at det så snart som mulig sendes søknad til IMO om etablering av seilingsleier utenfor territorialfarvannet på strekningen Vardø–Røst, langs kysten av Vestlandet og i Skagerrak.

Kristelig Folkeparti er enig i at det skal vurderes om en skal søke PSSA-status for områdene utenfor Lofoten og avgrensede områder i Barentshavet. I Kristelig Folkeparti mener vi videre det er viktig å få til et nært samarbeid mellom ulike aktører, også private, for å kartlegge de totale ressursene for en framtidig økt beredskap. Oljeselskapenes utstyr og kompetanse må også spille en viktig rolle i den totale beredskapen.

Kristelig Folkeparti viser til Regjeringens opptrappingsplan for depoter og utstyr, og vi er glad for at hoveddepotene skal oppgraderes allerede i 2005. I den sammenheng er det grunn til spesielt å peke på situasjonen for skipstrafikken til både Mongstad og Sture, og det kan også være aktuelt å gjenopprette Fedje som et hoveddepot. Apropos det, så sa representanten Kenneth Svendsen at det foreligger et forslag når det gjelder Fedje, som det bare var å stemme for. Jeg kan ikke se at noe slikt forslag foreligger. Det er kun en merknad i innstillingen, en merknad som også flertallet har.

Sikkerheten i alle transportformer har høyeste prioritet for Kristelig Folkeparti, og bruken av ressurser må alltid avveies mot de resultater en kan regne med å oppnå. Totalt sett mener vi i Kristelig Folkeparti at Regjeringens melding, med små justeringer av stortingsflertallet, oppfyller disse betingelsene.

Jeg registrerer at Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fremmer forslag om ytterligere økt slepebåtkapasitet og bestemt responstid. Dette krever betydelig økte ressurser, noe Kristelig Folkeparti først og fremst ønsker å bruke til å utbedre farleiene og trygge havnene langs kysten, i tillegg til at vi selvfølgelig skal følge opptrappingsplanen som ligger i meldingen. Det er jo noe forunderlig når Fremskrittspartiet kutter kraftig i årets budsjett for Kystverket, men samtidig vil pålegge samme etat store ekstrautgifter på sjøsikkerhet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Kenneth Svendsen (FrP) [12:47:51]: Det er riktig at det ikke ligger et forslag om Fedje på bordet. Det er en merknad som ikke er noen arbeidsordre til departementet. Hvis Sahl hadde gått inn for et forslag, og det hadde fått flertall, hadde det vært en arbeidsordre, og vi hadde vært i gang.

Så gjør Sahl et nummer av nullvisjonen i transportsektoren. Det begynner å bli latterlig. Vi har en nullvisjon

som brukes i festtaler, men det vises ikke i bevilgningene. På veisiden er det bilistene som skal betale kostnadene.

Så sier Sahl at vi har en nullvisjon også når det gjelder skipstrafikken. Her skal tydeligvis de private slepebåtselskapene betale kostnadene for det. Staten skal altså ikke betale. Sahl er bekymret, og jeg er også bekymret over Sahls og Regjeringens tenkemåte på dette feltet. Man bruker altså nullvisjonen i festtaler, men tar ikke økonomisk ansvar. Spørsmålet er: Er det ikke på tide at Regjeringen tar et økonomisk ansvar på dette området for å oppnå nullvisjonen?

Jan Sahl (KrF) [12:49:16]: Som jeg understreket i innlegget mitt, har vi også en merknad når det gjelder Fedje, og så lar vi Regjeringen få lov til å vurdere hvordan man totalt sett skal løse problematikken rundt depotene langs kysten.

Så til bevilgningene. Jeg synes representanten Kenneth Svendsen er rimelig frimodig når han viser til våre bevilgninger, når han selv har kuttet svære summer på Kystverkets område. Det vil si at regjeringspartiene har mer penger pr. i dag enn det Fremskrittspartiet har, til å bruke på oljevernberedskap.

Så til private selskaper. Ja, det skal inngås avtaler med private selskaper. De skal selvfølgelig få lønn for den utførte jobben. Det forbauser meg at representanten Kenneth Svendsen er så imot at det skal inngås avtaler med private selskaper, når privatisering er et hovedmål for Fremskrittspartiet.

Geir-Ketil Hansen (SV) [12:50:40]: Jan Sahl sa i sitt innlegg at responstid og slepebåtkapasitet ikke er den eneste faktoren som har betydning for sjøsikkerhet. Det er vi enig i. Det er jo en rekke tiltak som det i komiteen er bred enighet om, men vi har understreket her i dag og i innstillingen at slepebåtkapasitet og responstid er en av de viktigste bærebjelkene i den framtidige oppbyggingen av beredskapen. Her vegrer stortingsflertallet seg, etter min vurdering, for å ta det ansvaret som ligger i å fastslå responstiden, fastslå hva som skal ligge til grunn for oppbyggingen av beredskapen, hvor mange slepebåter det bør være langs norskekysten. Det er den vegringen vi går til angrep på.

Når Kristelig Folkeparti ikke vil være med på at normaltiden bør være 6 timer og maksimalt 12 timer, er mitt spørsmål om Kristelig Folkeparti og Sahl har gjort seg opp noen formening om hva som ligger i uttrykket «god nok», som Kristelig Folkeparti har stilt seg bak. Hva er god nok responstid når 6 timer ikke er det? Er det 8 timer, 10 timer, eller er det 12 timer?

Jan Sahl (KrF) [12:52:09]: Mitt utgangspunkt her var at man gjorde responstid og slepebåtkapasitet til en hovedmålsetting når man skal diskutere sikkerhet langs kysten. Hovedmålsettingen må jo være at man skal unngå ulykker, og så skal man legge til rette for den kapasitet man trenger for å unngå ulykker.

Jeg går ut fra at representanten Geir-Ketil Hansen også er klar over at det koster penger å ha en mengde slepebåter

liggende i beredskap, med statlig mannskap om bord, sammenlignet med det å ha avtaler med ulike selskaper langs kysten.

Hva som skal være den nøyaktige responstiden, tror jeg ikke vi som politikere er de rette til å avgjøre. Det tror jeg vi skal la fagfolkene få lov til å komme med sin mening om. Så skal man tilpasse utstyret i forhold til den responstid man mener at man trenger.

Heidi Sørensen (SV) [12:53:30]: Det siste var en ny vri! Vi skal altså vente på at fagfolkene skal sette en responstid. Men gav vi ikke oppdraget med å komme tilbake med en plan for slepebåtbereidskapen i Nord-Norge til fagfolkene for ett og et halvt år siden, da? Og diskuterte vi ikke responstid i denne salen for ett og et halvt år siden?

Jeg mener at dette handler om å ta ansvar nå og sette et mål. Det er ingen tvil om hvor det faglige rådet i forhold til responstid ligger.

Jeg har imidlertid et annet spørsmål til Kristelig Folkeparti, som har en fortid som miljøparti: Hvorfor denne vegringen mot at vi skal gjøre Lofoten og Barentshavet til PSSA-område under IMO? Synes representanten Sahl det er heldig at Lofoten og Barentshavet er den eneste vestgående seilingsleden fra Russland som ikke har en slik status i dag?

Jan Sahl (KrF) [12:54:45]: Det understrekes i de rapportene vi har fått, at når det gjelder sjøsikkerhet i framtiden, er det en situasjon som er under utvikling. Det å fastslå et opplegg som skal gjelde fra dag én og framover mot den økte befordringen vi får langs kysten fram mot 2015, synes jeg er noe dristig. Derfor har vi, i lag med flertallet, sagt at vi ønsker en responstid vurdert ut fra den risikoen som er til enhver tid. Det kan godt hende at det er 6 til 12 timer, men vi overlater til fagfolkene å bestemme en kapasitet på bergingssiden som er sterk nok til at vi skal unngå ulykker langs kysten i framtiden.

Når det så gjelder PSSA, har også vi sagt at vi ber Regjeringen vurdere å søke om PSSA bl.a. for strekningen utenfor Lofoten, og sannsynligvis er det det som vil komme til å bli resultatet. Så der er ikke SV og Kristelig Folkeparti så veldig uenige.

Jorunn Ringstad (Sp) [12:56:22]: Skipstrafikken langs norskekysten har auka sterkt dei seinare åra, og det er venta ein auke også i tida som kjem. Etter det vi veit, vil den største auken truleg bli langs kysten av Troms og Finnmark på grunn av auke i framtidige transittransportar av russisk olje frå Nordvest-Russland og gasstransportar frå LNG-anlegget på Melkøya ved Hammerfest.

Slik trafikkbiletet er i dag, er den største miljørisikoen på Vestlandet og i Oslofjorden. I framtida vil risikoen auke langs kysten av Troms og Finnmark. Difor bør det spesielt på Vestlandet og langs kysten av Troms og Finnmark setjast i verk tiltak for å redusere miljørisikoen. Sjølv sagt må det òg takast omsyn til trafikken i Oslofjorden og transporten av olje i Skagerrak.

St.meld. nr.14 for 2004-2005, På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap, er difor ei viktig melding.

Det er viktig at tryggleik på sjøen og tryggleik mot ureining blir prioritert høgt. Dersom ulukker skjer, kostar det samfunnet store summer i form av oppreinsking og tap for næringslivet.

Ein stor del av lokalsamfunna langs kysten er avhengige av det som blir produsert i havet og i kystnære område. Det er difor avgjerande at vi legg til rette for å hindre at ulukker skjer, og at vi har ein beredskap med nødvendige ressursar som kan setjast inn for at konsekvensane ikkje skal bli for store dersom ulukka skulle skje.

Meldinga vi har fått, inneheld ein grei status for situasjonen i dag og utfordringane framover. Når det gjeld tiltak, er det på svært mange område peika på at det skal skje samordningstiltak, at eksisterande ordningar skal vurderast eller revurderast, eller at utgreiingsarbeid er i gang, og at Regjeringa vil komme tilbake med rapport om dette. På dette området synest eg at meldinga er litt for svak. Det er i alle fall viktig å streke under at vurderingane og utgreiingsarbeidet som er i gang, eller som skal skje, ikkje tek for lang tid.

Viktige tiltak er merking og utbetring av farleiene. Dette kan hindre grunnstøytingar og gjere det enklare å ta seg fram i eksisterande farleier. Men det er ikkje mindre viktig å vurdere seglingsleier utanfor territorialfarvatnet.

Dersom ulukka først er ute, er det avgjerande for å kunne handtere ulike situasjonar at beredskapen, utstyret og opplæringa av mannskapet er forsvarleg. Eg er glad for at heile komiteen i ein merknad seier at dagens oljevernberedskap ikkje er tilstrekkeleg for å møte morgondagens utfordringar. Difor er det nødvendig å sjå på fleire element i beredskapen.

Dersom ein båt har komme i havsnaud med fare for havari, er det nødvendig med ein beredskap som kan hindre eit slikt havari. Ledig slepebåtkapasitet kan då vere heilt avgjerande. For å oppnå best mogeleg slepebåtkapasitet må det vere ein føresetnad at framtidig beredskap er ein kombinasjon av offentleg og privat beredskap. For å kunne utnytte ledig kapasitet kan det vere heilt nødvendig å inngå bindande avtalar med private aktørar langs kysten.

Like viktig som å ha tilgang til slepebåtkapasitet er ei forsvarleg responstid. Senterpartiet meiner ei normal responstid bør vere på 6 timar, og maksimalt 12 timar, avhengig av seglingsleiene langs kysten. Saman med Framstegspartiet og SV set Senterpartiet fram forslag om dette.

I meldinga blir det varsla ei oppgradering av oljeverndepota langs kysten. Senterpartiet meiner at det trengst både ei styrking og ei oppgradering av depota. Saman med Framstegspartiet og SV ber Senterpartiet om at det blir lagt fram ein konkret plan for slik oppgradering og styrking. Men enkelte strakstiltak bør gjennomførast så raskt som mogeleg.

For ei tid sidan vart hovuddepotet på Fedje redusert til eit mellomdepot. For lettare å nå utsette havområde vart det samtidig bygt opp eit hovuddepot i Florø. Hovuddepotet i Florø er nødvendig, men saman med Framstegspartiet og SV ber Senterpartiet Regjeringa leggje til rette for å byggje opp att depotet på Fedje til eit hovuddepot.

Heilt til slutt nokre få ord om Loran-C. Det er enno ikkje endeleg avklart om Loran-C kan bli eit såkalla «back-up»-system i eit framtidig europeisk satellittnavigasjonsystem. Senterpartiet meiner difor det er viktig at kompetansen på dei norske Loran-C-stasjonane blir oppretthalde til dette er endeleg avklart.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Petter Løvik (H) [13:01:33]: Også representanten Ringstad prøver å gi inntrykk av at svært lite har skjedd, og at svært lite vil skje. Eg har lyst til å nemne nokre av dei tinga som alt er gjorde:

- Territorialfarvatnet er utvida frå fire til tolv nautiske mil.
- Det er innført påbydde seglingsleier utanfor kysten av Finnmark.
- Det er etablert eit system for mottak av AIS-signal – Automatisk identifikasjonssystem.
- Det er vedteke å etablere ein trafikksentral for Nord-Noreg.
- Det er etablert eit tettare samarbeid med Russland om sjøsikkerheit og oljevern.
- Det er etablert ti nye mellomdepot med oljevernutstyr langs kysten.
- Det er etablert statleg slepebåtkapasitet i Nord-Noreg.
- Det er etablert nødlosseberedskap for lastolje i Finnmark.

Det blir dessutan foreslått å etablere nødlosseutstyr for bunkersolje og eit depot for Sør- og Austlandet i tillegg til depota for nødlosseutstyr for lasteolje ved Stavanger, Ålesund, Bodø og Hammerfest, oppgradering av hovuddepota, osv., og etablering av seglingsleier, som allereie er nemnd.

Er ikkje dette tiltak som allereie har betra og vil betre den beredskapen vi har å møte desse problema med?

Jorunn Ringstad (Sp) [13:02:55]: Eg er veldig glad for at det er ein samla komite som står bak ein veldig stor del av innstillinga. Eg har aldri lagt skjul på at det er positivt at komiteen står saman om veldig mange merknader. Så skil vi lag på ein del område.

Det er å overdramatisere, det Petter Løvik gjer når han reknar opp det som har blitt gjort. Som han òg sa: Ein del skal vurderast, ein del skal gjerast. Det eg sa i innlegget mitt, var òg at det er veldig mange av tiltaka som skal vurderast og revurderast. Det er eit arbeid som skal gjerast, og som skal setjast i gang. Mitt ynske er at dette blir gjort så fort som mogeleg.

Så har Senterpartiet på eit par område gått litt vidare enn det fleirtalet har gjort. Det går på slepebåtkapasitet, og det meiner eg er heilt avgjerande. Når fyrst ulukka er i ferd med å skje, er det ikkje mange andre tiltak som kan erstatte slepebåtkapasiteten. Når ei ulukke har skjedd, er det – som òg Senterpartiet har vore med og peika på, utover fleirtalet – heilt avgjerande at vi har mange nok depot, og at vi har eit utstyr som er tilstrekkeleg for å redusere skadeverknadene mest mogeleg. Så eg oppfattar det

slik at komiteen er samla om mykje. Eit mindretal har gått litt vidare på enkelte område og har vore litt meir konkret.

Inge Lønninng hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Heidi Sørensen (SV) [13:04:48]: Jeg er glad for at Senterpartiet står sammen med oss, som dessverre tilhører mindretallet, om viktige saker i forbindelse med denne stortingsmeldingen.

La meg få spørre representanten Ringstad om ikke hun deler min observasjon når det gjelder det representanten Løvik nettopp sa – han ramset opp en rekke tiltak som er satt i verk, og som jeg mener denne salen har debattert tidligere. Er det ikke slik at det som er spesielt med denne meldingen, er at tiltak utover dem som allerede er iverksatt, nærmest er totalt fraværende eller har ordlyden «skal vurderes videre»?

Jorunn Ringstad (Sp) [13:05:54]: Som eg òg sa i fyrste innlegget mitt, var det akkurat på den sida eg meiner at meldinga er litt svak. Eg gjekk igjennom det seinast i går og såg på oppstillingane over tiltak under dei forskjellige kapitla og avsnitta – det var veldig mykje «det skal vurderast», «det skal revuderast» og «ein skal komme med ei nærmare orientering om det arbeidet som er gjort».

Sjølvsagt er det gjort ein del ting, og det skulle berre mangle! Med den utviklinga vi har hatt på trafikken langs kysten, skulle det berre mangle at ikkje noko er sett i gang. Mi bekymring er at dei tiltaka som vi veit må komme, og det som skal vurderast og revurderast, ikkje må ta for lang tid. Men eg ser òg – vi bad om denne meldinga for halvtanna år sidan – at å få gjort unna alt revurderingsarbeid, kan ha vore vanskeleg, når meldinga kom no. Eg er veldig glad for at meldinga kom. Eg skulle ynskje vi hadde komme endå litt lenger når det gjeld dei konkrete tiltaka. Eg meiner at vi er eit stykke på veg, og difor sa eg òg at det som er komme i meldinga, er positivt. Men eg hadde ynskt at ho hadde vore litt meir konkret på enkelte punkt.

Bjørgulv Froyn (A) [13:07:35]: Flertallet og mindretallet deler det synspunkt at vi må styrke slepebåtberedskapen. Der vi skiller lag, er i spørsmålet om hvordan man skal definere behovet. Mindretallet mener at det bare kan defineres i det antall timer det skal ta for å kunne nå den som er utsatt, og seks timer er et nøkkeltall.

Men det er et problem her. Når man skal kombinere offentlig ansvar, altså statlig ansvar for en del av beredskapen, og den private slepebåtberedskapen, er det ikke slik at vi skal ha en avtale med private slepebåteiere om at båtene skal ligge ved kai og til enhver tid være i beredskap ved en eventuell ulykke. Vi skal gjøre avtaler med disse eierne slik at de på kortest mulig tid kan være tilgjengelige i situasjoner hvor vi trenger deres ressurser. Og i den sammenheng lurer jeg på hvordan vi kan være sikre på at dette med seks timer kan bli løst i avtalen med de private uten betydelige kostnader.

Jorunn Ringstad (Sp) [13:08:55]: Vi som bur langs kysten og ser både den indre og den ytre leia, ser kanskje ikkje dei leiene som går lengst ute. Vi veit at ei responstid på seks timar kanskje er altfor lang. Skulle ulukka vere ute i det indre farvatnet, kan ein time, ja ein halv time òg, vere for lang responstid. Difor får vi aldri ei heilt optimal løysing, uansett kor mange slepebåtar vi har langs kysten. Men vi må jo kunne ha ei målsetjing: seks timar, ja, det kan berge mange område langs kysten frå å bli forureina.

Så trekkjer mange inn økonomi i dette. Ja, det er klart, å vere i forkant, å vere føre var når det gjeld oljevernberedskap, må nødvendigvis koste litt. Men kva vil ikkje ei skikkeleg stor ulukke koste viss uhellet skulle vere ute? Vi veit jo at då er det kanskje ikkje snakk om titals millionar kroner, kanskje ikkje hundretals millionar heller, men kanskje mykje, mykje meir.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Steinar Bastesen (Kp) [13:10:22]: Jeg vil takke saksordføreren, Kenneth Svendsen, for innstillingen fra samferdselskomiteen med den treffende undertittelen På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Innstillingen er et stort gjennombrudd for kystsikkerheten. Bare det at det blir satt skikkelig fokus på kystsikkerheten, er et stort gjennombrudd.

Denne saken har, som andre saker, sin historie. Kystpartiet tok tak i denne saken – vi het ikke Kystpartiet den gang, vi het Tverrrpolitisk Folkevalgte, men det var nå samme mann som stod her – i forbindelse med havariet av «John R», som skjedde i Nord-Norge. Det hører med til historien at jeg stakk av med et spørsmål om kystsikkerhet rett framfor nesen på medrepresentanten Svein Ludvigsen, som nå er fiskeri- og kystminister. Han minnes det sikkert. Da ble det undersøkt hvordan det lå an med kystsikkerheten, og vi fant ut at dette ansvaret var fordelt på tolv departementer. Muligheten for ansvarsfraskrivelse i tilfelle en katastrofe var i altfor stor grad til stede. Nå er ansvaret plassert hos fiskeri- og kystminister Svein Ludvigsen.

Innstillingen har mye godt i seg. Likevel, den er bare en begynnelse – ikke bare fordi tiltakene ikke er gode nok, men like mye fordi utfordringene vokser dag for dag, med en stadig voksende oljetransport fra nordområdene og Nordvest-Russland og gasstransport fra Finnmark og Russland nedover langs norskekysten. Norge har en lang kyst, og det tar minst tre døgn å seile den kysten fra ende til annen. Dersom det passerer ett fullt fartøy ett sted, betyr det at det er tre fulle fartøy på vei nedover, og det er tre tomme fartøy på vei den andre veien. Det er altså seks slike fartøy utenfor denne kysten.

Utfordringene er selvfølgelig størst i Finnmark og Nord-Troms, selv om miljørisikoen er forventet å være størst i Oslofjorden og på Vestlandet. Jeg er nå ikke helt enig i det, for hvis det blir et forlis, blir kysten og øyene asfaltert – med myk asfalt. Her er det snakk om flere hundre tusen tonn som blir fordelt på øyer og skjær, og jeg tror miljøkatastrofen blir enorm.

(Bastesen)

Det blir påpekt at det fortsatt er tillatt for tankskip med enkeltskrog å frakte olje nedover langs kysten. Vi får håpe at det ikke skjer noen ulykker før det blir et totalforbud i 2010.

Innstillingen fokuserer på forebyggende sjøsikkerhetstiltak, hvor hovedfokuset er på Norge som kyststat. Og både jeg og komiteen tilføyer at vi har verdens flotteste fiskerimatfat.

Kystpartiet har ved hvert eneste statsbudsjett og hvert eneste revidert nasjonalbudsjett gått inn for å bygge ut og modernisere farleiene og seilingsleiene. Vi har ennå ikke fått noe stort gjennomslag for alle våre saker på dette området. Det er å håpe at denne innstillingen vil gjøre at andre får øynene opp for viktigheten av gode og trygge far- og seilingsleier. Det må man ha for å nyttiggjøre seg de strandsettingsplassene som Fiskeri- og kystdepartementet allerede har utpekt. Og da er forbindelsen mellom ytre og indre lei veldig viktig. Man må jo få en tankbåt inn til strandsettingsplassen for at den skal bli nyttiggjort. Da må man ha en lei! Uten en lei kan vi ikke slepe det fartøyet inn. Så det er greit nok med strandsettingsplasser, men vi må jo kunne få båtene dit!

Manglende oljevernberedskap har ført til utvidet territorialgrense og farleier for tankbåter innenfor territorialgrensen. Vi vil ha farleiene lenger ut. Det er også viktig at oljelensene blir utviklet, og at det er nok av dem. Jeg tenker da spesielt på de tunge lensene.

Det er viktig at vi får en sterk slepebåtkapasitet langs kysten. For å få dette til må det inngås dialog og avtaler med private aktører.

Jeg vil også nevne at vi har ett spesialfartøy for oljevernberedskap – «Stril Surveyor» – jeg har vært om bord i den båten – som kan ta tunge lenser. Dette fartøyet er chartret av Statoil. Supplyfartøyet har en lettboat hengende i davitene – og den skal altså slepe oljelenser ut fra supplybåten. Det er 150 hk i den ene enden og 15 000 hk i den andre enden. Det må jo være galt! Så her er det mye å gjøre.

May Britt Vihovde (V) [13:16:31]: Eg har nokre kommentarar til denne saka, som er ei veldig viktig sak for Venstre.

For Venstre er føre var-prinsippet eit at dei viktigaste prinsippa i miljøpolitikken. Sjøsikkerheit og oljevernberedskap handlar i høgste grad om å vera i forkant. Føre var-prinsippet må vera styrande for korleis vi styrer og planlegg beredskapen vår.

Den beste måten å hindra ulykker på, er sjølvsagt at det blir lagt til rette for at ulykker ikkje skjer. Ein har dei seinare åra investert store beløp i vidareutvikling av trafikk-sentralar samt utbygging av moderne teknologi, som Automatisk identifikasjonssystem. I tillegg er seglingsleiene flytta til ein fornuftig avstand frå land. Men vi kan aldri sikra oss 100 pst. mot ulykker.

Eg har på vegner av Venstre frå denne talarstolen ved fleire høve peikt på at det er mange departement som har ansvaret for ulike delar av tryggleiken og beredskapen til sjøs. Under ein debatt i førre periode, trur eg, diskuterte vi

om det var sju eller ni departement som på ein eller annan måte var involverte i beredskapen. Eg er derfor glad for at Regjeringa har sett ned ei interdepartemental arbeidsgruppe som skal føreta ein gjennomgang av ansvaret for desse forvaltningsoppgåvene.

Ein god beredskap krev klare svar på kven som har ansvaret for kva når ei ulykke har skjedd. Ein god beredskap krev også eit godt samarbeid mellom dei ulike instansane, som har ein jobb å gjere, enten det er å sikra at ei ulykke ikkje skjer, eller ansvarsforholdet når ulykka først har skjedd.

Beredskapen vår, enten det er på land eller til sjøs, har alltid vore bygd på at private også stiller opp. Staten har ansvar, kommunane har ansvar, og private har ansvar for å stilla opp og vera i forkant.

Når ein kjem frå Hordaland, er det klart at ein er mest oppteken av beredskapen her, men situasjonen i mitt fylke er sikkert ikkje unik. Hordaland har Kollsnes og Mongstad. På begge plassane har ein private beredskapsorganisasjonar med klart ansvar. Men ansvaret er i hovudsak knytt til sjølve nærområdet til anlegga. Operatørane ønskjer sjølvsagt at ulykker ikkje skal skje, og har materiell og beredskap av svært høg standard.

Skal det offentlege ha eit nært samarbeid med private for å utnytta materiell og kompetanse, krev dette eit nært samarbeid der ein kan bruka kvarandres styrke og kompetanse. Då må utstyret dimensjonera slik at det «passar» saman. Det har vore denne usikkerheita – om ein bruker kvarandres kompetanse – som har gjort at det har vore stor uro i Hordaland når det gjeld nedlegging av eit depot på Fedje. Vi kan ikkje ha ein beredskap der vi baserer oss på private aktørar, som har eit avgrensa ansvar.

Når Regjeringa no skal leggja fram ei eiga sak om å gjenoppretta Fedje som eit eige hovuddepot, vonar eg at ein kan få eit godt samarbeid mellom offentleg og privat beredskap, der ein kan utnytta kvarandres styrke. Alle må kjenna seg trygge på kven som har ansvar.

Eg kjem frå ein kommune som har opplevd å få kysten tilgrisa av oljesøl. Dette er over ti år sidan. Oppryddingsarbeidet tok mange månader. Eg håper inderleg at det utstyret ein bruker i dag, er mykje meir moderne og mykje meir effektivt enn det ein brukte då.

Forsking og utvikling for å sikra det beste utstyret må derfor prioriterast høgt. Vi har i dette landet ein maritim tradisjon som har gitt oss svært gode kompetansmiljø når det gjeld utvikling av navigasjonsutstyr for å sikra trygg transport, og når det gjeld beredskapsutstyr. Men vi ser at det har vore større ulykker og langs kysten vår, og vi ser at det oppsamlingssystemet som ein bruker, kanskje ikkje er av beste kvalitet. Då har eg lyst til å utfordra statsråden til å gå inn og sjå på kva som finst av utstyr. Kjøper staten inn det beste utstyret? Og korleis kan ein få avtaler med private aktørar for å bruka det beste og mest mogleg effektive utstyret som finst?

Eg har stilt eit spørjetimespørsmål til statsråden, om nødhamner og strandsetjingsplassar, og det at kommunar er involverte i plasseringa av desse. Eg ser at Sosialistisk Venstreparti har ein merknad om dette. Statsråden lovde meg i spørjetimen at dette skulle han sjølvsagt sjå på. Eg

føler meg trygg på at det er ein prosess som vil utvikla seg.

Til slutt: Vi støttar sjølvsagt alle merknadene der Høgre og Kristeleg Folkeparti er med.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Heidi Sørensen (SV) [13:21:46]: Vi er selvfølgelig glad for at Venstre er opptatt av at det skal være kvalitet på utstyret i oljeverndepotene. Men når situasjonen i dag er slik at utskiftningstakten er så lav at det vil ta 60 år før det er blitt fornyet, sier det seg selv at det er ganske vanskelig å tro at vi kommer til å være i nærheten av å bruke best tilgjengelig teknologi i disse depotene, slik de ligger i dag.

Men mitt spørsmål til Venstre går egentlig på det representanten startet sitt innlegg med å si, at føre var-prinsippet, som sier at tvilen skal komme naturen til gode, er et bærende prinsipp for Venstre. Da er det litt rart at meldingen som sådan ikke inneholder uttrykket engang. Når flertallet skal lage målformulering, opererer de med følgende, som må være ganske langt fra min forståelse av føre var-prinsippet:

«... målet må være en god og offensiv beredskap i tråd med de krav det er naturlig å stille i forhold til den oljetransportøkningen som vil finne sted langs kysten de nærmeste årene.»

Er dette Venstres definisjon på føre var-prinsippet for oljevernberedskapen?

May Britt Vihovde (V) [13:23:07]: Eg innrømmer at eg ikkje har lese heile stortingsmeldinga, så eg veit ikkje om uttrykket «føre var-prinsippet» står der.

Men eg opplever iallfall at denne regjeringa leverer på beredskap, leverer på prinsippet «føre var» i miljøpolitikken. Mange av dei tiltaka som er sette i verk i samband med beredskap og sjøsikkerheit, er baserte på føre var-prinsippet. Så kan det godt henda at eg skal lære statsråden å bruka dette og skriva dette, men det er ikkje så viktig om han korkje seier eller skriver det, så lenge han handlar etter det. Eg føler faktisk at i dette gjer han det.

Så er det greitt: Eg registrerer at ein samla komite er einig om at det tar for lang tid å bytta ut utstyret vårt. Men eg trur at om vi begynner å samordna ressursane våre og det som den interdepartementale arbeidsgruppa ser på, kan vi kanskje utnytta dei private og statlege ressursane mykje betre, slik at ein kan få bytta ut utstyret tidlegare og få det beste utstyret, som vi har bruk for.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Svein Ludvigsen [13:24:43]: Jeg er svært fornøyd med at komiteen, i enkelte tilfeller komiteens flertall, i det store og hele gir Regjeringens beskrivelse, konklusjoner og forslag sin tilslutning.

Det er et godt utgangspunkt for videre satsing framover på at økt risiko skal møtes med relevante beredskaps tiltak, at vi er enige om at Norge i dag har et høyt sikkerhetsnivå og en betryggende beredskap langs kysten.

På en annen side er komiteen og Regjeringen enige om at morgendagens beredskap skal underlegges kontinuerlig vurdering, både i forhold til endringer i risikobilde, erfaringer, utviklingen innen beredskapsteknologi og økonomiske kapasiteter. Slik sett er det riktig som representanten Hoddevik sa, at det er en underveismelding.

Trafikken har over tid vært økende, og det gjelder særlig frakt av olje fra Nordvest-Russland og Østersjøen. Det er derfor helt avgjørende at vi ser framover og dimensjonerer tiltakene både i sør og i nord i takt med endringene i risikobildet, og risikoen er bl.a. knyttet til usikkerheten om hvor mye, og når, oljetransporten fra Russland økes. For vi må ikke undervurdere konsekvensene av ulykker langs kysten hva gjelder trusler mot miljøet, det være seg fiskeressurser, fugleliv og naturen i sin alminnelighet: Regjeringen gjør ikke det, og det gjør heller ikke Stortinget. Derfor har Regjeringen i stortingsmeldingen, på bakgrunn av grundige risikoanalyser, presentert en opptrappingsplan for ytterligere tiltak innen forebyggende sjøsikkerhet og aksjonsrettet oljevernberedskap.

Jeg er enig med representanten Ringstad i at mye er gjort, og mer kunne vært avklart eller iverksatt om meldingen hadde kommet senere. Men jeg minner om at kravet var at vi skulle levere meldingen i høst. Vi bad om å få litt mer tid, for å gjøre det i januar. Jeg synes det er viktig at meldingen kom da den kom, så får vi ta innover oss at vi ikke er ved veis ende med en melding – men den peker framover.

Jeg slutter meg til Stortingets vurdering, slik det blir presentert i innstillingen, at det må betales en forsikringspremie for så langt som mulig å begrense konsekvensene av en ulykke. Jeg er derfor helt enig i at det aller viktigste er å forebygge. Det betyr at vi må balansere forholdet mellom kostnader og risikoer til sjøs. Responstid er i denne sammenheng en kritisk faktor. I så måte er det tilfredsstillende at komiteens flertall slutter seg til hovedpunktene i Regjeringens opptrappingsplan for sjøsikkerheten og oljevernberedskapen.

Det er også tilfredsstillende å registrere at komiteen slår fast at beredskapen er et samspill mellom offentlige myndigheter og private aktører, og at god koordinering mellom aktørene er særdeles viktig. Representanten Froyn hadde kloke betraktninger rundt organiseringen av beredskapen som vesentlige bidrag når det gjelder sikkerheten – og jeg deler de synspunktene.

I den sammenheng viser jeg også til at Regjeringen har nedsatt en interdepartemental arbeidsgruppe som foretar en ny gjennomgang av ansvaret for forvaltningsoppgavene på sjøsikkerhetsområdet, og at det skal opprettes et kontaktforum for kystsikkerhet og beredskap. Stortinget vil bli orientert om resultatet på en egnet måte.

Det samme er tilfellet når det gjelder slepebåtkapasiteten, og jeg deler komiteens synspunkter om dialog med private slepebåtselskaper, og med bakgrunn i erfaringene med «Fjord Champion» har vi satt i gang et arbeid med å nyvurdere den samlede slepebåtkapasiteten, spesielt i Sør-Norge.

I denne sammenheng viser jeg til de i stortingsmeldingen og i brev til komiteen beskrevne framdriftsplaner

for ytterligere etablering av flere seilingsleder utenfor territorialfarvannet utenfor norskekysten og PSSA, Particularly Sensitive Sea Area, og vår håndtering av disse sakene i samsvar med internasjonale regler under IMO, International Maritime Organization. Vurderingen av PSSA må også ses i sammenheng med Regjeringens arbeid med å utvikle en forvaltningsplan for Barentshavet.

Jeg vil selvsagt også følge opp komiteens merknader om å se nærmere på hvilke muligheter som ligger i overvåkningen fra luften, herunder bruk av fly, og om det vil jeg selvfølgelig også orientere Stortinget.

Likevel vil jeg minne om at både Forsvarets Orion-fly, sivil luftfart og andre observasjoner blir rapportert ut fra fastlagte rutiner. Kystverket disponerer også et fly med spesialutrustning og med 24 timers beredskap. Det er på vingene 700 timer pr. år, og har vist sin effektivitet bl.a. i forbindelse med «Prestige»-ulykken. Satellittovervåking er også under vurdering etter en prøveperiode.

Jeg er svært tilfreds med at komiteen uttrykker sin støtte til at Kystverket er den sentrale aktøren i beredskapen. Kystverket har gjennom flere vellykkede oljevernaksjoner vist seg som en meget profesjonell aktør med høy beredskap og faglig gjennomføringsevne. Aksjoner blir evaluert, og øvelser holdes jevnlig.

Jeg har lyst til å gi Kystverket ros og si at de har et betydelig ansvar for at det ved hendelser som har vært langs kysten, har vært avverget ulykker, og at det har sammenheng med at vi har en meget kompetent stab som arbeider med dette.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Bjørgulv Froyn (A) [13:30:10]: Oljevern og sjøsikkerhet er en stor nasjonal politisk sak for Norge. Det er vesentlige avgjørelser vi skal ta i dag, og vi legger vesentlige føringer for hvilke avgjørelser som skal tas i framtiden. Derfor er det viktig at vi på en måte får tatt fatt i det som er de viktigste prioriteringsområdene, som kan skape den trygghet folk langs kysten har behov for, at vi gjør tingene på rett måte, og at vi gjør slike grep at vi blir best mulig i stand til å utføre oppgavene i tilfelle ulykker. Derfor er det et utålmodig flertall som står bak disse merknadene som ligger i innstillingen. Og mitt spørsmål til statsråden er: Vil statsråden ta den utålmodigheten på alvor, ta den inn i departementet og sørge for at de tilbakemeldinger som Stortinget nå ber om, kommer fortløpende, slik at vi får en fortløpende forbedring av oljevernberedskapen?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:31:29]: Jeg er helt enig i at dette er en stor politisk sak. Det er vesentlige avgjørelser vi tar i dag. Jeg er særdeles glad for at vi har et så bredt flertall bak konklusjonene, og for at det representerer en utålmodighet, en utålmodighet som også er i departementet. Derfor har vi hatt høyt trykk på dette, og derfor har vi, som komiteens leder, Petter Løvik, refererte, en lang liste over tiltak som er iverksatt. Kystverket fikk utvidet ansvar, og de har løst oppgaven på en tilfredsstillende måte.

Jeg kan forsikre om at vi kommer til å følge opp de merknader som flertallet har kommet med. Vi kommer i budsjettet og i andre sammenhenger til å reflektere den utålmodigheten og den ansvarligheten som er uttrykt i Stortinget gjennom dette. Jeg synes faktisk at de temaer som har vært drøftet i dag, ikke minst dette med responstid, viser at ansvarlighet også har sammenheng med økonomiske bevilgninger. Man kan ikke både be om kortere responstid og samtidig kutte budsjetter.

Kenneth Svendsen (FrP) [13:33:00]: Forskjellen mellom flertallet her og mindretallet er ordet «handling». Det er ikke i meldingen noe som tyder på at man har tenkt å handle, men enkelt og greit bare vurdere videre.

I forbindelse med «Fjord Champion»-ulykken viste det seg at det var mangel på slepebåtkapasitet. I dokumentet står det at det var betydelig slepebåtkapasitet i dette området. Representanten Jan Sahl sa, selv om jeg ikke kan finne det i merknadene, at man skulle inngå bindende avtaler med private om slepebåtkapasitetdekning langs hele kysten.

Mitt spørsmål er: Når kan vi regne med at disse bindende avtalene er i boks, slik at vi har en slepebåtkapasitet langs hele kysten?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:34:10]: For det første har vi en slepebåtkapasitet og en slepebåtberedskap langs kysten. Denne regjeringen har iverksatt et statlig beredskapstiltak ved både å utrede og ha på plass i vinterhalvåret tre slepebåter i Nord-Norge fordi man mangler et privat tilbud, som man har i andre deler av landet.

Oljeselskapene og andre som opererer langs kysten, med ulik aktivitet, er pålagt beredskap av ulik karakter. I nordområdet f.eks., hvor man har lav kapasitet, har risikoanalysene vist at vi bør ha fire båter. Den ene båten blir stilt til disposisjon i forhold til det som foregår på feltene Njord, Norne og Åsgard. Så det er beredskap i hele landet. Vi har satt i gang et arbeid nå, ikke minst på bakgrunn av de observasjonene vi gjorde etter «Fjord Champion»-havariet. Vi går igjennom dette på nytt, og vi vil, som jeg har varslet, komme tilbake til Stortinget når det arbeidet er avsluttet.

Heidi Sørensen (SV) [13:35:35]: Det er øyensynlig ingen grenser for hvor mange ganger man kan komme med det samme svaret og si at nå har vi satt i gang en gjennomgang, nå skal vi vurdere. To måneder før «Fjord Champion»-havariet fikk vi meldingen som sa at nå skal vi sette i gang en vurdering av slepebåtkapasiteten. Så står statsråden her på talerstolen etterpå og sier at etter «Fjord Champion»-havariet har vi satt i gang en ny gjennomgang av slepebåtkapasiteten! Også da vi stod her for ett og et halvt år siden og diskuterte det i forbindelse med budsjettet, skulle statsråden sette i gang en gjennomgang og en vurdering. Vi har fått flere forklaringer også. Jan Sahl sa at dette med responstid må vi spørre fagfolkene om. Statsråden har hatt ett og et halvt år på å spørre fagfolkene om hva vi bør ha av responstid. Jeg tror han har fått noen svar, men jeg tror han selv har forklart hvorfor han ikke har lagt

dem fram – det koster noen kroner, og han er ikke villig til å betale den forsikringspremien. Er det det som er tilfellet?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:36:47]: Jeg er enig med dem som har sagt at det blir for enkelt bare å være opptatt av responstid uten å ta innover seg at vi har utvidet territorialgrensen, det blir for enkelt å si at vi ikke arbeider. Men vi er avhengige av IMO's godkjenning for å få etablert flere seilingsleder både i nordområdene, utenfor territorialfarvannet og langs kysten nedover. PSSA er også avhengig av en IMO-godkjenning. Så det blir for enkelt å si at nå må Norges regjering utvide. Vi er nødt til å dra med oss en internasjonal aksept.

Dernest må jeg si at mindretallet nå snakker om en responstid på helt ned i seks timer – uten å ta innover seg de økonomiske realiteter. Vel kan SV si at de har foreslått å øke bevilgningene til Kystverket med 150 mill. kr, og Fremskrittspartiet har kuttet, men beregninger viser at en responstid på seks timer vil koste milliardbeløp. Da er vi nødt til å gjøre avveininger i takt med at risikoen øker – for risikoen er ikke konstant – og vurdere hvordan vi får mest sikkerhet for hver krone. Det arbeidet er kontinuerlig.

Jorunn Ringstad (Sp) [13:38:16]: Eit sentralt tema i debatten i dag har òg vore tema i replikkordskiftet med statsråden no, nemleg slepebåtkapasitet og slepebåtbereidskap.

Statsråden svarte på eit spørsmål om akkurat dette og sa at vi har slepebåtkapasitet og -beredskap langs kysten. Han konsentrerte seg veldig mykje om Nord-Noreg og beredskapen der. Eg er heilt einig i ei setning som står i meldinga, nemleg:

«Tilstrekkelig slepekapasitet er et sentralt element i beredskapen.»

Det er eg heilt einig i. Men så kjem det ei setning til som eg vil sitere:

«For Sør-Norge er denne beredskapen ivaretatt ved tilstedeværelse av tilgjengelig privat slepebåtkapasitet.»

Eg går ut frå at dette vart skrive før ulukka med «Fjord Champion», for det viste seg at sjølv om vi visste at det låg slepebåtar i nærområdet, så var dei ikkje tilgjengelege. Eg vil gjerne ha statsråden sin kommentar. Er det slik at vi stolar for mykje på dei slepebåtane som er disponerte av private, og som vi ikkje har avtale med, slik at vi må setje eit stort spørsmålsteikn ved om slepebåtkapasiteten er tilstrekkeleg?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:39:45]: Spørsmålet fra Ringstad gjør meg usikker på om det er slik å forstå at Senterpartiet nå mener at vi skal ha 100 pst. beredskap, finansiert og drevet av staten.

Det er et anerkjent prinsipp at man har en arbeidsdeling, at man har bygd beredskapen også på det private. Erfaringene fra oljevirkksomheten på Vestlandet – det er der vi har den absolutt største risikoen – er at vi med den private og den offentlige beredskapen, som ikke bare inne-

bærer slepebåt, men depoter, seilingsleder, overvåkning osv., har forhindret ulykker. Jeg erkjenner – jeg har sagt det fra denne talerstolen tidligere – at vi skulle ønske at man hadde handtert «Fjord Champion» raskere. Mange omstendigheter bidrog til at det tok så lang tid som det gjorde. Men det positive er at det ikke ble sølt en dråpe olje.

Erfaringene så langt er at samspillet mellom offentlig og privat beredskap – som det offentlige har ansvaret for – har avverget store ulykker. Det må vi ikke glemme i denne sammenheng.

Heidi Sørensen (SV) [13:41:15]: Da vi for ett og et halvt år siden diskuterte slepebåtkapasiteten på strekningen Rost–russergrensen, kom det fram at det var en gjennomsnittlig responstid på ca. ti timer, altså innenfor det som mindretallet mener vi skal ha som målsetting for hele kysten i dag, en responstid på normalt 6 – maksimalt 12 – timer.

Det er uforståelig for meg at vi kan ha denne responstiden som målsetting for Nord-Norge, hvor vi nesten ikke har privat kapasitet. Den målsettingen er det umulig å ha for hele kysten, hvor vi faktisk har mer av privat slepebåtkapasitet. Departementet svarer at en slik slepebåtkapasitet kommer til å koste et par hundre millioner kroner. Statsråden har økt summen ganske betraktelig i løpet av debatten. Vi kan vel si at han har slengt på tre nuller til dette tallet. Er det riktig – eller er det feil – det departementet tidligere har sagt til komiteen?

Statsråd Svein Ludvigsen [13:42:31]: La meg først understreke at vi har varslet Stortinget om at det på egnet måte skal få seg forelagt en ny gjennomgang av slepebåtkapasiteten både i sør og i nord – ikke minst i forhold til den økte risiko som er i enkelte områder, og ikke minst på grunn av den økte oljeskipstrafikken, dersom den blir så stor som vi har forutsatt.

Jeg må si at dette med tall ofte er vanskelig, og det fikk vi et eksempel på. Det å slenge på noen ekstra nuller har jeg altså ikke gjort. Men hvis vi skulle legge den nordnorske responstiden til grunn – ti timer pluss to timer til klargjøring, dvs. tolv timer – ville det for det første kreve seks slepebåter spredd over hele landet. Hvis vi bare skulle handtere båter med 20 000 tonn dødvekt, er det kostnadsberegnet til ca. 1/4 milliard kr. Men hvis vi skal ha en responstid knyttet til å handtere 300 000-tonnere, snakker vi om langt større beløp – om milliardbeløp. Da er vi inne på det som jeg synes Froyn beskrev godt i sitt innlegg, at det blir for enkelt å snakke om responstid – og kun det. Man må se dette i forhold til risikobildet og de fartøyene som går langs kysten, og hvilke andre tiltak som blir iverksatt.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Rolf Terje Klungland (A) [13:44:07]: Statsråden snakker om at det ikke ble sølt en dråpe olje fra «Fjord Champion». Jeg tror nok han kan takke andre krefter enn Regjeringen for at det ikke skjedde.

Arbeiderpartiet mener at Norge skal være et foregangsland i miljøpolitikken. Regjeringens fremlagte melding om sjøsikkerhet bærer etter min mening preg av få ambisjoner, og den virker lite gjennomarbeidet. Det er kanskje ikke noe nytt når det gjelder denne regjeringen, men jeg er glad for at meldingen har blitt bedre etter behandlingen i samferdselskomiteen. I dag debatterer vi en innstilling der en har fått med flere gode og nødvendige tiltak for å forbedre både sjøsikkerheten og vernet mot oljekatastrofer langs kysten. Det er viktig.

Havet vårt er en enorm ressurs. Fiskeriene har vært helt avgjørende for bosettingen fra de første menneskene slo seg ned i de norske kystkommunene, og fiskerinæringen er fremdeles ryggraden i kystsamfunnet vårt.

Havet har også gitt oss enorme rikdommer gjennom olje- og gassressurser, og det har brakt Norge i en særstilling innenfor europeisk økonomi. Men samtidig som havet har gitt oss enorme rikdommer, er også de menneskeskapte aktivitetene med på å påføre havet belastninger. På denne måten står vi overfor utfordringer der vi må klare å ta vare på både miljøet og den rikdommen som ligger i havet.

Med ordinær drift slipper skip ut en rekke forurensende stoffer til sjø og til luft, f.eks. olje, klimagasser, svovel og nitrogen. For å kunne redusere skipsfartens utslipp og gjøre sjøtransport til en enda mer miljøvennlig transportform kreves det hele tiden at vi utvikler ny miljøteknologi og setter strenge krav.

Havet er ikke minst en viktig samferdselsvei og har lagt grunnlaget for skipsfart og verftsindustri. Jeg håper havet også i framtiden kommer til å være en viktig samferdselsvei. For Arbeiderpartiet er det nemlig en målsetting å få mer av godstransporten over fra vei til sjø, fordi det er mer miljøvennlig. Samtidig må vi få skipsfarten over fra olje til gass, for det er mer miljøvennlig.

Vi vet, som sagt, at økt skipstrafikk også fører med seg økt miljørisiko. Arbeiderpartiet mener at den beste måten å hindre at det skjer forurensning og skader på miljøet på, er å legge til rette for at miljøskadelige ulykker ikke skjer. Nedbrytningstiden ved forurensning er lengre i det kalde klimaet her i nord enn i land med varmere klima. Norge har også et rikt fugle- og dyreliv som er særdeles sårbart. Vi har derfor et spesielt ansvar for å sørge for at ulykker ikke skjer. Men det er like viktig at det settes inn store ressurser for å unngå at konsekvensene blir for store når ulykker skjer.

Tankskipet «Fjord Champion» gikk på grunn i Søgne-skjærgården etter å ha stått i brann og drevet rundt i den sårbare skjærgården i mer enn åtte timer. Samtidig lå det en slepebåt ved kai i Kristiansand, men det var ikke mulig å få mannskap til den. Derfor kunne den ikke brukes ved forliset av «Fjord Champion», og dermed fløt skipet i skjærgården utenfor Søgne.

Jeg stilte etter denne ulykken miljøvernministeren et spørsmål, som han valgte å la fiskeriministeren svare på, om hvilke vurderinger Regjeringen hadde gjort i forhold til den økte faren for naturkatastrofer i forbindelse med skip som trafikkerer vår sårbare kyst. Jeg spurte ham om ikke beredskapen i dette tilfellet var for dårlig. Det svarte statsråden at han skulle evaluere. Fiskeriministeren viste

til stortingsmeldingen om sjøsikkerhet, og påpekte at sikkerheten er god, og at miljørisikoen knyttet til sjøtransport er relativt lav langs hele kysten.

Jeg synes, som sagt, ikke Regjeringens melding var god i utgangspunktet. Men jeg er glad for at Arbeiderpartiet i dag er med på å sikre en offensiv satsing i forhold til beredskapen langs kysten vår.

Anne Berit Andersen (H) [13:49:34]: Det er viktig at vi er på den sikre siden når det gjelder beredskapen til sjøs. Vi har en langstrakt kyststripe, og langs denne kysten ser vi en stadig økende skipstrafikk. Sjøtransport er i utgangspunktet en sikker og miljøvennlig transportform, men skulle ulykken være ute, kan det få uante følger hvis vi ikke har en god nok beredskap.

Denne meldingen viser at denne regjeringen tar sikkerhet på alvor. Vi må allikevel se i øynene at 100 pst. beredskap er vanskelig å få til, bl.a. fordi utviklingen til sjøs øker, og vi vil få stadig nye utfordringer. Derfor er det viktig å følge denne utviklingen nøye. Denne utviklingen og selve hovedinnholdet i meldingen har min partifelle Hoddevik kommentert på en utmerket måte. Jeg har lyst til å konsentrere meg om det som står mitt hjerte nærmest i denne saken, og det er Sørlandskysten.

Vi vet at Sørlandskysten er en av de mest trafikkerte strekningene langs vår kyst. Mye av det som transporteres, er farlig og forurensende last, som bl.a. gass og olje. For et par måneder siden hadde vi et havari. Det skjedde rett utenfor mitt stuevindu. Det var «Fjord Champion» som havarerte. Da jeg satt der og fulgte med, takket jeg de høyere makter for at det ikke endte med en katastrofe. Været var heldigvis bra, og det gikk bra både med mannskapet og miljøet. Men det var så nære, så nære en katastrofe.

I forbindelse med redningsaksjonen så vi at beredskapen ikke fungerte godt nok. I ettertid har jeg hørt at det så ut som om det var manglende slepebåtkapasitet. Beredskapen var også dårlig. Derfor er jeg veldig glad for det arbeidet som Kystverket har iverksatt. Det er et omfattende arbeid for å kartlegge tilgjengelig slepekraft langs hele kysten. Denne kartleggingen skal danne grunnlag for forslag til løsninger for den framtidige statlige beredskapsplan. Kartleggingen skal ses i sammenheng med den totale beredskap som ulike aktører, også private, har etablert langs kysten.

Når det gjelder Sørlandskysten, og konkret Kristiansand, som har en av våre nasjonale havner, må vi her være trygge på at det er en god slepebåtkapasitet, og at det blir en slepebåtbereidskap. Dette kan skje, som jeg tidligere sa, i samarbeid med private aktører, fordi vi ønsker å være på den sikre siden.

Det vil bli innført seilingsled på Sørlandskysten, og komiteen ber Regjeringen innføre dette så raskt som mulig. Dette er blitt utrolig godt mottatt der, både i fagkretser og blant innbyggerne.

Ved å få skipstrafikken lenger ut fra land har vi en bedre mulighet til å takle havari, oljesøl osv. Det vil også gi oss bedre tid til å få nødvendig beredskap på plass. Jeg ser virkelig fram til å få denne seilingsleden realisert.

Beredskap betyr for meg forebygging. Det gir meg trygghet for at hvis det skjer noe til sjøs, skal vi klare å håndtere det. Det handler om menneskers hverdag, det handler om å ta vare på vår unike natur.

Til slutt: Denne meldingen er et godt skritt i riktig retning.

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

Olav Akselsen (A) [13:54:08]: Me i Noreg har heldigvis vore skåna for dei heilt store oljeutsleppa etter skipsulukker, men vi veit frå andre delar av verda at slike ulukker kan få enorme konsekvensar, både for miljøet og i forhold til oppryddingskostnader. Sjølv om omfanget har vore mindre, har me òg i Noreg hatt ein del ulukker dei siste åra, fleire av desse har hatt til dels store lokale skadeverknader. Eitt slikt eksempel er «Rocknes»-ulukka. Det har òg vore ein del nestenulukker, seinast hadde me den hendinga utanfor Sørlandskysten som fleire har nemnt i dag.

Det må vera lov å peika på at erfaringane med desse uhella har vore tankevekkjande. Ved «Rocknes»-ulukka kom det fram at det var svært mange instansar som hadde ansvar knytt til sjøtryggleiksarbeidet, og at koordineringa mellom desse var mangelfull. Det at ein båt i brann kan driva i timevis langs Sørlandskysten utan at det blir hindra at han når land, slik me opplevde med «Fjord Champion» for berre nokre månader sidan, vitnar òg om manglande beredskap.

Det er positivt at oljevernberedskapen no er samla i éin etat, men enno er det fleire departement og etatar som har ansvar og oppgåver når det gjeld å førebyggja ulukker til sjøs.

Erfaringane så langt viser at dei ulike etatane ikkje har jobba godt nok saman. For nokså nøyaktig eitt år sidan, den 18. mai i fjor, hadde eg ein interpellasjon til statsråden om det som er temaet for meldinga i dag. Den gongen blei det lova at ein skulle gå gjennom bl.a. «Rocknes»-ulukka og prøva å dra lærdom av ho, særleg i forhold til koordinering. Eg må seia at eg ikkje er roleg. Eg føler at ein enno tek for lett på den situasjonen at det er mange ulike instansar som har eit ansvar. Dette burde ha vore endå betre koordinert, og det burde ha vore fleire felles øvingar. Eg håper at ministeren òg i dag kan bekrefte at han vil jobba vidare med dette.

Faren for ulukker aukar sjølvsaugt med aukande trafikk, og me veit at trafikkveksten er sterk i Noreg, særleg på grunn av aktiviteten i nordområda og i Russland. Det er viktig at me har ein høg beredskap knytt til det. Det er slik at produksjon av olje ser ut til å vera mindre skadeleg for miljøet enn transport av olje, faktisk er det slik at ein aukar beredskapen ved produksjon. Derfor tyder alt på at ein auka aktivitet i nordområda òg vil vera med på å auka beredskapen i forhold til oljeulukker.

Det er òg slik at me har stor transport av olje inn og ut frå norskekysten, særleg i Nordhordland er dette eit problem. Det har vore stor uro knytt til avviklinga av Fedje-depotet. Eg er glad for at ein samla komite no er oppteken

av dette spørsmålet. Depotet på Fedje må gjenopprettaast så snart som mogleg, og eg reknar òg med at det er det som blir resultatet av komiteens innstilling i dag.

Geir-Ketil Hansen (SV) [13:57:35]: Vi nærmer oss vel slutten på debatten.

Jeg tar ordet for å oppklare et forhold som var nevnt tidligere i debatten av representanten Bjørgulv Froyn. Han viste til at undertegnede til NRK Nordland skulle ha uttalt at stortingsflertallet bidrar til å svekke oljevernberedskapen ved at det ikke ville være med på å vedta responstid. Det er en feil gjengivelse av det som undertegnede egentlig sa. Min påstand var den gang og er nå at stortingsflertallet bidrar til å svekke muligheten for å bygge opp en god nok beredskap i framtiden ved ikke å ville være med og legge til grunn en minimum responstid.

Det er kommet mange forklaringer på og begrunnelser for hvorfor man ikke vil være med i dag. Noen har gått på økonomiske forhold – og det er vel det som er kjernen i hovedforklaringen – mens andre har gått på at det ikke er et politisk spørsmål, men et faglig spørsmål å avgjøre hvor lang responstiden bør være. Der er jeg helt uenig. Stortinget har vedtatt opptil flere beredskapsplaner innenfor helsesektoren, f.eks. ambulanseplaner – planer for bilambulanse, planer for luftambulanse. Det som er det helt sentrale i tillegg til organiseringen, som er svært viktig, er nemlig responstiden. Hvor lang skal responstiden være, i tettbygde strøk, i distriktene? Responstiden er selve fundamentet i planene. Her tar selvfølgelig Stortinget ansvar og fastlegger den gjennom vedtak og flertallsmerknader. Det kan sammenlignes med det vi behandler i dag, akuttberedskapen langs kysten og en oppbygging av slepebåtkapasiteten. Det er klart at responstiden her er avgjørende for hvor mange slepebåter det skal være langs kysten, og hva kostnadene vil være. Så det å påstå eller hevde at responstiden ikke er et politisk spørsmål, men et faglig spørsmål, er å fraskrive seg ansvaret. Det er å tåkelegge realiteten, nemlig at vi står overfor en sak hvor vi har et politisk spørsmål om hva slags dimensjoner vi skal ha for beredskapen.

Derfor igjen: Det er skuffende at flertallet ikke vil være med på å gi klare styringssignaler til departementet, til fiskeriministeren, om hvordan beredskapen skal bygges opp. Og det er skuffende at Arbeiderpartiet, sammen med regjeringspartiene, er med og utgjør dette flertallet, fordi man bidrar til å svekke mulighetene for å bygge opp en god nok beredskap i framtiden.

Øyvind Halleraker (H) [14:00:37]: På kysten av Hordaland og i det sørlige Sogn og Fjordane har folk, med god grunn, vært opptatt av beredskap overfor hendelser eller ulykker knyttet til tanktransport til og fra Mongstad og Sture. I tilknytning til disse terminalene blir det transportert nær 100 mill. tonn råolje pr. år. Dette fordeler seg på tankskip i størrelse opp mot 300 000 tonn dødvekt. En dag for ikke lenge siden lå det 1 mill. tonn råolje samtidig på kjøll ved terminalene. Antall og volum er viktig i denne sammenheng. Derfor tar jeg også med at det i snitt gjennom året går seks–syv tankskip inn til disse terminalene

pr. dag. Disse går ikke i definerte leder 40–50 nautiske mil fra land, nei, de går til havn alle som ett. I tillegg er det om lag 16 000 skipsbevegelser i dette området, med den kollisjonsfare som ligger i dette. Bergen havneområde er en av Europas største havner, faktisk den nest største oljehavnen. Dette er det viktig å ha med seg i dette forebyggende arbeidet.

Videre ligger nærmeste oljeinstallasjon bare 28 nautiske mil fra kysten, eller vel 50 km. For å sette disse tallene litt i perspektiv, er det faktisk ingen andre steder på norskekysten som på langt nær har slike volumer. I tillegg er det tre oljerørledninger og en kondensatledning rett utenfor kysten ved Mongstad–Sture-området. Høyre tar ansvar for dette, og har med sin flertallsmerknad tatt inn over seg disse kjensgjerningene. Som hordalending er jeg i denne saken resultatorientert. Det viktigste er at det nå ser ut til å være et bredt flertall – for ikke å si et enstemmig storting – for en slik erkjennelse, selv om det er nyanser i formuleringene knyttet til depotet på Fedje.

Jeg føler meg sikker på at vi nå er på rett vei, eller kanskje rettere sagt rett kjøll, mot en bærekraftig løsning for denne delen av kysten, miljøet og innbyggerne som bor der.

Tor-Arne Strøm (A) [14:03:21]: Sjøsikkerhet og oljevernberedskap er særdeles viktig. En nesten samlet samferdselskomite har hatt som politisk målsetting å øke spesielt godstrafikken til sjøs. I tillegg kommer som kjent en kraftig økning av oljetransport i nær sagt alle havområder langs hele den lange kysten vår. Dette gjør det nødvendig å bruke krefter på en forbedring av sjøsikkerheten og den nasjonale beredskapen mot oljeutslipp.

Jeg skal ikke bruke sterke ord om hva jeg syntes om meldingen da den kom fra fiskeriministeren, men den var ikke akkurat det mest spenstige vi hadde sett. Men gjennom behandlingen i Stortinget har etter min oppfatning en del blitt forandret til det bedre, som nødvendige tiltak for å forbedre både sjøsikkerheten og vernet mot oljekatastrofer langs kysten vår.

Arbeidet for å forhindre at ulykker skjer, er den beste måten å forhindre at forurensning og skade skjer. Derfor bør dette arbeidet ha meget høy prioritet videre framover. Vi må ha god kontroll med den stadig økende oljetrafikken fra Russland til USA og oljetransporten til f.eks. Europa, som gjør at skipene seiler ned langs hele kysten. På samme måten må vi sikre at seilingsleder blir tatt vare på også i Skagerrak.

Spesielt etter havariet til «Fjord Champion» i mars i år, hvor det tok rundt 16 timer før det kom slepebåt til stedet og skipet lå nær fast grunn og det bare var flaks og godt vær som hindret katastrofen, har det vært mye oppmerksomhet rundt responstiden – altså den tiden det tar før en havarist får assistanse. Alle er enige om at 16 timer ikke er akseptabelt. Men komiteen er ikke enig om hvordan dette problemet skal løses: 6 timer, 12 timer – hvorfor ikke bare 4 eller 5 timer? Selvfølgelig hadde det vært mest behagelig å si 6 timer, som Fremskrittspartiet og SV har gjort.

Jeg synes at det er en uting at en del av mine medrepresentanter fra Nordland har reist land og strand rundt og sagt at andre har gjort et dårlig arbeid i denne sammenheng. Hvorfor sier dere ikke 4 eller 5 timer? Tenk på et tall – det blir ikke bedre oljevernberedskap av det. Jeg tror at alle har vi et felles mål – at vi skal ha en bedre sjøsikkerhet. Dette skaper usikkerhet.

Handling og kreative måter å finne løsninger på er den beste oljevernberedskap. Komiteens flertall har sørget for dette ved at innstillingen gir Regjeringen pålegg om å finne løsninger som er de best mulige. Regjeringen skal finne og sette i system all slepebåtkapasitet som er nødvendig. Også private aktører, som enkelte oljeselskaper, skal være med. Dette skal danne grunnlaget for forslag til løsninger for den framtidige statlige beredskapen mot oljekatastrofer. Arbeiderpartiet mener dette vil gi en mye bedre beredskap – som også er økonomisk troverdig – enn bare å gå rundt og si at 6 timer er løsningen.

Jeg er veldig glad for at komiteen har sluttet seg til at Norges brannskole skal være den sentrale aktøren i forbindelse med opplæring innen strandsoneberedskap. Jeg er også glad for at man stiller seg bak Nordnorsk Beredskapssenter, og at man har fått en samlet komite bak det – det gir god kompetanse både for landsdelen og for landet.

Finn Kristian Marthinsen (KrF) [14:06:53]: Jeg har fra denne talerstolen ved flere tidligere anledninger tatt til orde for sikkerheten ved Svalbard. Jeg er veldig glad for og synes det er veldig positivt at Regjeringen nå vurderer om havne- og færvannsloven og losloven helt eller delvis skal gis anvendelse på Svalbard. Jeg tror at det er viktig – hvis ministeren vil lytte til et aldri så lite råd – at ikke minst losloven gjøres gjeldende.

Så litt om noen av hovedtemaene i dagens debatt. Jeg er også enig i at slepebåtkapasitet er viktig. Og det er helt utvilsomt, slik hele komiteen synes å være enige om, at det må være en kombinasjon av offentlig og privat beredskap.

Dette med responstid har vært et gjennomgående tema. Jeg synes det er riktig og viktig, og jeg er tilfreds med at komiteen i innstillingen enstemmig har sagt at beredskapen i Sør-Norge må styrkes. Det heter jo at av skade blir man klok. Heldigvis ble skaden minimal i forbindelse med «Fjord Champion»-havariet. Havariet med «Fjord Champion» skjedde ikke langt unna Lindesnes-området, og i Farsunds Avis den 17. mars står det:

«Tankskip fikk motorstopp utenfor Lista.

3.700 meter ut av Borshavn fikk kjemikalietankeren «Listraum» motorstopp. Redningsskøyta «Ægir» kom raskt til stedet og fikk slept tankeren ut i rom sjø.»

Og i samme avis dagen etter, den 18. mars, finner vi overskriften:

«Nytt havari ved Lista»

Og videre:

«Ved 21-tida i går fikk «MS Randefoss» motorstopp én nautisk mil sør for Lista.»

Det var en båt på 600–700 tonn.

Det synes for meg å være en viktig tanke å ha i hodet snarest mulig å innføre seilingsleder langs Sørlandskysten

og Oslofjorden. Det er ikke uvanlig med en strømstyrke på f.eks. fire knop. Ved et havari, når strøm og vindforhold er i uheldig kombinasjon, vil en båt kunne være i fjæresteinene i løpet av tre timer når seilingsleden er 12 nautiske mil av land. Det betyr at responstid ikke er noe mer enn noe veiledende, for den er avhengig av hvor båten går, hva slags båt det er, og vær og føreforhold. Da mener også jeg at det er viktig at fagfolk får uttale seg om disse tingene, og at man ikke binder seg opp til en blind stirring på responstid på så og så mange timer. Det kan nødvendigvis ikke løse alle problemer.

Presidenten: Det er så langt inntegnet ti talere med 3 minutters taletid. Presidenten vil ikke legge formelle begrensninger, men minne om at det ikke alltid er slik at klarheten tiltar med debattens lengde.

Audun Bjørlo Lysbakken (SV) [14:10:24]: For oss som bor på Vestlandet, er det en viktig melding som er til behandling i dag. Flere av representantene fra Hordaland har vært delaktige i å be om å få denne meldingen på bordet, fordi vi var sterkt bekymret for beredskapen langs vår del av kysten. Debatten på vår kant av landet har i særlig grad handlet om statusen til oljeverndepotet på Fedje i Nordhordland, som altså befinner seg like ved innseilingen til Mongstad, i et værhardt område, og der nedbyggingen av oljeverndepotet som har vært på Fedje, har innebåret at den nåværende beredskapen består av to containere som er plassert midt inne på øya, på det punktet på øya som er så langt unna sjøen som man kan komme, og det i en kommune der det ikke finnes noen kranbiler som er store nok til å flytte på disse containerne.

Det har vært et stort lokalt engasjement i Nordhordland for å få på plass igjen en bedre oljevernberedskap. Det er også en sak som man nylig fikk forkynt at det nå skulle være flertall for i Stortinget. Da representanten Olav Akselsen hadde valgkampturn til Fedje på vegne av Arbeiderpartiet, kunne han fortelle at depotet var reddet. Til Bergens Tidende sa han den 3. mai:

«Ap, Sv og Frp går inn for reetablering av depotet på Fedje. Da kan et nytt depot være på plass allerede neste år.»

Jeg må si jeg er svært forundret over den måten Arbeiderpartiet har manøvrert på i denne saken, for i dag er det ikke noe slikt flertall, fordi Arbeiderpartiet har hoppet av og heller valgt å gå sammen med regjeringspartiene om en merknad som er, hvis man leser den nøye, fullstendig uforpliktende. Den store forskjellen på disse to merknadene er at det i den ene står «kan», og i den andre står det «skal». Og vi vet alle at det er stor forskjell på betydningen av «kan» og «skal». Det er altså en utsettelse av saken, en måte å forskyve spørsmålet om hvilken status depotet på Fedje skal ha, som igjen gjør at det helt og holdent er opp til departementet hva som skal skje videre i det spørsmålet.

Vi risikerer at det går vinter og vår. Folk i Nordhordland har ikke fått noen garantier. Jeg kan bare registrere at Arbeiderpartiet brukte to uker på å bryte sitt løfte til kyst-

befolkningen i Nordhordland. Det synes jeg er trist og uforståelig.

Denne saken har være vurdert lenge nok. Det burde være tid for handling istedenfor ytterligere vurderinger. Vi kan alle sammen bare håpe inderlig at de av oss som tror det er et stort behov for en bedre beredskap på Fedje, ikke vil få rett i den nærmeste tiden.

Åse Wisløff Nilssen (KrF) [14:13:31]: Ettersom jeg har vært saksordfører for de to meldingene om samfunnsikkerhet som Stortinget har behandlet denne perioden, har jeg med stor interesse både lest innstillingen og fulgt debatten her i dag. For meldingen «På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap» er også en melding om samfunnsikkerhet, beredskap og krisehåndtering. Både meldingen og merknadene fra komiteen gir et godt utgangspunkt for det videre arbeidet. Men jeg savner en klar linking til begrepet samfunnsikkerhet og beredskap.

I Innst. S. nr. 49 for 2004–2005 om samfunnsikkerhet og sivilt-militært samarbeid understreket en samlet forsvarskomite at det er viktig at departementene viser til samfunnsikkerhet og beredskap i de aktuelle saker som legges fram for Stortinget. Jeg ber statsråden ta med seg henstillinger for saker framover, men er fullstendig klar over at når det gjelder denne saken, hadde de ikke fått beskjed ennå. Det vil gi en større bevissthet om viktigheten av samfunnsikkerhets- og beredskapsarbeidet og en mer aktiv holdning til gjennomføringen av de grunnleggende prinsippene ansvar, likhet og nærhet.

Like viktig er helhetstenkning og samordning av ressurser. I realiteten har alle borgere et medansvar for redusert sårbarhet og større samfunnsikkerhet innenfor det nye totalforsvarsbegrepet, hvor det bl.a. presiseres at de totale ressurser som er tilgjengelige for å håndtere en krig, også skal kunne brukes ved vanskelige, kriselignende hendelser i fredstid. Det er viktig å styrke samarbeidet både mellom Forsvaret og det sivile samfunn og mellom sivile institusjoner for å gi bedre helhetsløsninger og bedre ressursutnytting.

Hovedprinsippet i arbeidet med samfunnsikkerhet er at det departementet som har ansvaret for en sektor til daglig, også har ansvaret for beredskapsplanlegging og eventuelt iverksettelse av beredskapstiltak i en krisesituasjon. I tillegg til dette har Justisdepartementet et samordnings- og tilsynsansvar. Og så er det forsvarskomiteen som behandler saker om samfunnsikkerhet som kommer til Stortinget.

To av målsettingene for arbeidet framover er at samfunnets samlede ressurser gjennom samordnet bruk og prioritering skal settes inn i samfunnsikkerhetsarbeidet. Forebyggende samfunnsikkerhetsarbeid skal prioriteres, samtidig som trenings- og øvingsvirksomhet skal intensiveres ytterligere. Beredskapsøvelser – det å ha tenkt igjennom eller øvd på ulike situasjoner – er viktig, men like viktig er det å møtes for å bli kjent med hverandre og få en gjennomgang av hvem som gjør hva. Jeg har besøkt en del kommuner og snakket med beredskapsansvarlige. Det er klart et stort forbedringspotensial, først og fremst

ved å tenke sårbarhet og samfunnssikkerhet og ved å ha en bevisst holdning på alle forvaltningsnivåer.

Gjermund Hagesæter (FrP) [14:16:50]: Eg er glad for at så mange er opptekne av at vi skal ha ein god oljevernberedskap langs heile kysten. Vi har ein stor aktivitet i oljeverksemda, og det gjer oss utsette. Men den oljeverksemda vi har, gjer også at staten får store inntekter. Den delen vi bruker på oljevernberedskapen, er veldig liten i forhold til dei ca. 300 milliardar kr som oljeverksemda bringer inn i statskassa for inneverande år.

Skipstrafikk og oljetransport gjer at enkelte delar av kysten har større risiko for uønskte hendingar og dermed større behov for oljevernberedskap enn andre delar av kysten.

Fedje, som ligg sentralt plassert, både i forhold til skipstrafikken til og frå Sture og i forhold til skipstrafikken til og frå Mongstad, er eit høgrisiko område, og er derfor ein naturleg plass for eit hovuddepot. I den samanhengen var det jo uforståeleg at det hovuddepotet som var der, i si tid blei avvikla. Eg er glad for at samferdselskomiteen no er oppteken av denne problemstillinga. Som sagt går Framstegspartiet, SV og Senterpartiet inn for at dette hovuddepotet skal opprettast igjen så fort som mogleg. Regjeringspartia og Arbeidarpartiet ønskjer derimot ei vurdering av og ei utgreiing om dette. Eg kan ikkje sjå at det skulle vere behov for noka ny vurdering. Det går heller ikkje klart fram kor lang tid denne nye vurderinga og utgreiinga vil ta, og ein veit jo heller ikkje kva resultatata av dette vil bli.

Eg sluttar meg også til det som Audun Lysbakken uttalte, at det er tankevekkjande at sentrale politikarar i Arbeidarpartiet lovar at dette depotet skal på plass neste år, og at dei så i ettertid hoppar av i forhold til dei merknadene som Framstegspartiet, SV og Senterpartiet står for.

Eg las også det Høgre-ordføraren på Fedje, Erling Walderhaug, uttalte då han fekk greie på at Arbeidarpartiet hadde hoppa av: Det er alltid von i hengjande snøre. I denne saka får vi jo håpe at det endar bra. Men eg er i alle fall glad for at Framstegspartiet i lag med SV og Senterpartiet står fjellstøtt på at oljevernberedskapen er viktig, og at ein derfor må gjenopprette Fedje som eit eige hovuddepot.

Statsråd Svein Ludvigsen [14:20:05]: På tampen av debatten tror jeg vi skal erkjenne at «John R»-ulykken for noen år siden var et vendepunkt i oljevernberedskapen. Det resulterte i at denne regjeringen la fram en stortingsmelding, «Rent og rikt hav», etter få måneder. Det medførte nyorganisering, ny enhetlig ledelse, bedre koordinering og iverksettelse av en lang rekke tiltak, og flere er varslet iverksatt.

Så er det også slik at ulykker som «Fjord Champion», «Rocknes», «Moskva» og gasstankeren «Marte» har gitt oss erfaringer som er nyttige å ta med i det videre arbeidet. Omtrent hver dag skjer det noe langs kysten som Kystverket håndterer på en tilfredsstillende måte, og som gir oss ny erfaring. Vi må ikke glemme det kvalitativt gode arbeidet som skjer, og som gjør at mange nesten-

ulykker aldri kommer i media og får den store oppmerksomheten, nettopp fordi vi har en god beredskap.

Så var det representanten Klungland, som sa at vi kunne takke høyere krefter for at det ikke ble oljesøl etter «Fjord Champion». Jeg er av dem som mener at vi burde takke høyere krefter oftere, i mange sammenhenger. Men man skal også være romslig nok til å innrømme at godt utstyr, høy kapasitet, god koordinering og god ledelse gjør oss i stand til å håndtere uventede hendelser som dem vi fikk i forbindelse med «Fjord Champion», men at beredskapen likevel ikke var god nok.

Så var det nødhavner og strandsettingsplasser som representanten Vihovde spurte om. Til det er det å si at man har definerte nødhavner, og man har definerte strandsettingsplasser. Vi går inn med brannskolen og opplæring. De interkommunale utvalgene for akutt beredskap er viktige elementer i dette, og vi har altså utstyr knyttet til ulike depoter – private, offentlige og kommunale. Den store feilen med «Prestige» var jo at vi sendte den til havs. Troen på at om vi bare fjerner alt som har med fare å gjøre, lengst mulig unna kysten, blir alt bra, kan bli en svøpe som er tyngre å takle enn som så.

Når det så gjelder Svalbard, vurderer vi når den nye havne- og farvannsloven som vi sender ut på høring til sommeren, kan gjøres gjeldende for Svalbard. Det kan tidligst skje når Stortinget har vedtatt den, sommeren 2006. Vi etablerer jo nå bl.a. nødlosseutstyr for bunkersolje der oppe, nettopp for å bedre beredskapen.

Når det gjelder Fedje, må jeg si at det ikke er grunnlag for å tegne det bildet som noen forsøker å tegne, ved å så tvil om flertallets holdning til Fedje. Jeg oppfatter at flertallet er minst like klart som mindretallet når det gjelder Fedje. Representanten Froyn var meget tydelig på at man er utålmodig, og jeg bekrefter at den utålmodigheten tar jeg på alvor. Derfor må vi komme tilbake i statsbudsjettet til høsten. Det vil koste ca. 10 mill. kr å reetablere depotet på Fedje. Det får budsjettmessige konsekvenser, og da er det naturlig at vi tar det inn i den sammenhengen. Mindretallet bevilger naturlig nok ikke penger til det her, deler av mindretallet kutter på Kystverket. Vi må ha penger til det. Det er ikke grunnlag for å reise tvil om flertallets holdning i Fedje-saken. Jeg oppfatter at arbeidsordren er klar.

Presidenten: Det er ikke alltid så lett å høre forskjellen på høyere krefter og høyrekrefter, men presidenten legger til grunn at det var høyere krefter statsråden anbefalte i denne sammenheng.

Åsa Elvik (SV) [14:23:50]: Sidan eg oppfatta at både presidenten og kanskje fleire i forsamlinga synest at debatten har gått lenge nok, skal ikkje eg gjenta noko av det som SV sine representantar i samferdselskomiteen har framført på ein utmerkt måte i forhold til korfor det å prioritere kystberedskap er viktig for SV.

Eg skal knytte nokre kommentarar til noko som kanskje for enkelte er ein detalj, men som for SV er vesentleg i denne innstillinga, og det er det som går på Loran C. Så kan ein seie at det er litt absurd at det er ein SV-ar som tek det opp, men slik er no eingong historia.

Eg må innrømme at eg blei veldig overraska då eg såg innstillinga, og såg at regjeringspartia og Arbeidarpartiet har samla seg om ein merknad der ein seier at ein meiner at

«Loran C ikke videreføres som et «back-up»-system i et framtidig satellittnavigasjonssystem og viser til tidligere behandling av saken».

Dette kan oppfattast som ein spikar i kista for Loran C, eller det kan oppfattast, slik som eg les det, som ulle, og det er vanskeleg å forstå kva som eigentleg er marsjordren til Regjeringa. Ein ting som er sikkert, er at i og med at Framstegspartiet, SV og Senterpartiet ikkje samlar fleirtal for sin merknad, som er ein offensiv merknad om å be Regjeringa om å trykkje på og sørge for at Loran C blir valt som «back-up»-system i eit framtidig europeisk satellittnavigasjonssystem, får på ein måte Regjeringa «backing» frå Stortinget til å stille seg passivt til det. Det synest eg er frykteleg trasig, for dette er ei moglegheit som vi lét gå frå oss. Her har vi eineståande norsk kompetanse, vi har faglege utgreiingar som gong på gong har vurdert sårbarheita i alle former for satellittnavigasjonssystem, og som seier at her treng ein bakkebasert infrastruktur for å ha ei form for «back-up». Det vel stortingsfleirtalet å stille seg passivt til, og det synest eg er veldig trasig. Eg ønskjer at det skal komme ei endring i forhold til dette, og eg håper at alvoret etter kvart sig inn over dei partia som gir Regjeringa «backing» her.

Her lar vi ein sjanse gå frå oss, og eg skjønner ikkje, dersom ein ønskjer å vere så passiv, korfor ein ikkje kjem med ei eller anna form for sakleg informasjon i forhold til korfor ein ikkje ønskjer å velje Loran C. Det klarer eg ikkje å sjå at ein kjem med i denne saka, det har eg ikkje sett at ein har komme med i tidlegare budsjett, det kom ein ikkje med i NTP, og det kjem ein ikkje med når vi spør statsråden om det. Her er det nokre motiv som Stortinget ikkje ønskjer å la komme skriftleg til uttrykk gjennom innstillinga, og eg klarer ikkje å høre at nokon argumenterer godt for det munnleg heller. Eg lurar veldig på kva det er som eigentleg motiverer ein til faktisk å vere så passiv i denne saka. Her lét ein ei eineståande moglegheit gå frå seg. Her er det norsk kompetanse som vi burde slåst for å bevare. Men det er altså ikkje stortingsfleirtalet interessert i, og det synest eg er trist.

Bjørgulv Froyn (A) [14:27:04]: Jeg må si jeg reagerer på innlegg som baserer seg på oppslag i aviser på Vestlandet den 3. mai, i forbindelse med en innstilling som ble avgitt den 10. mai, og hvilke spekulasjoner man ønsker å foreta om hva den ene eller andre måtte ha ment i den prosessen som har foregått i komiteen. Det får så være, men man kan ikke legge det inn som et tungtveiende argument for å forstå noe av den politikken som har utviklet seg.

Representanten Lysbakken har åpenbart bare ett motiv, og det er å bygge opp et slags fiendebilde mot Arbeiderpartiet. Det tror jeg er uheldig med tanke på den politiske situasjonen vi befinner oss i, og med tanke på de forventninger vi har i forbindelse med det valget vi står overfor. Å prøve å gjøre politisk poeng av ingenting her skal man definitivt være varsom med.

Nå har statsråden på sin side presisert det som er den omforente teksten. Jeg sa i mitt hovedinnlegg at man skal være varsom med å opptre som den personen hvis navn begynte med F – jeg fikk beskjed om å være litt varsom med det – når han leste Bibelen, og tolke den deretter.

Når det gjelder Loran C, kom det litt overraskende på meg. Loran C er ingen norsk kompetanse. Det er ikke noe tema i den internasjonale sammenhengen. Når vi muliggjør avvikler Loran C, er det fordi den teknologiske utviklingen er slik. Det er andre systemer. Vi kan ikke sitte i Stortinget og vedta en «back-up» når ingen bruker Loran C, og det er det som er dilemmaet hvis man ønsker å beholde Loran C. Det er ganske få land som har det i aktiv bruk, og det er flere land som er i ferd med å avvikle det. Slik er det bare, og det er det vi tar utgangspunkt i.

Ellers, rent filosofisk, synes jeg ikke man skal underkjenne de modale hjelpeverbens betydning for den politiske debatten.

Heidi Sørensen (SV) [14:29:25]: Det var ikke representanten Froyn som gjorde at jeg tok ordet, men jeg har behov for å knytte en kommentar til det statsråden sa, som avslutning på denne debatten.

Komiteen har i sin innstilling enstemmig sagt én ting, og det er at den oljevernberedskapen vi har i dag, ikke er egnet til å ta morgendagens utfordringer. Jeg synes at det skal være det alvorlige budskapet som ligger igjen fra denne debatten, og jeg er glad for å høre at statsråden sier at han har hast. Men jeg vil advare mot en tolking som sier at dagens beredskap er tilstrekkelig. Vi kan ikke sitte og si at det er trygt i dag, men i morgen derimot er det utrygt. Jeg håper at når vi kommer tilbake til Stortinget med oljevern i neste runde, får vi en melding som tar sikte på at det er morgendagens beredskap vi skal planlegge for. Dagens beredskap, hva som skjer i dag, får vi jo egentlig gjort ganske lite med, det er morgendagens beredskap som jeg vil være helt tydelig på, at det er bestillingen og det som er hastverket. Hvis noen tenker at opposisjonen her, hvis man kan bruke et sånt ord, eller det noe brokete mindretall, ikke skjønner kompleksiteten i spørsmålene, er det feil. Vi skjønner kompleksiteten i spørsmålene, vi skjønner også de risikomomentene vi står overfor, og vi skjønner hvilke verdier vi forvalter langs kysten og som står på spill. Det er derfor dette har vært – som også representanten Froyn har understreket to ganger – en stor og viktig nasjonal sak.

Vi er derfor ikke fornøyd med den beredskapen vi har. Den er ikke tilstrekkelig i forhold til dagens situasjon, det viste forliset av «Fjord Champion», og komiteen er enstemmig i synet på at den ikke er tilstrekkelig i forhold til de utfordringene vi vil møte i morgendagens situasjon.

Presidenten: Statsråden har gitt tegn til at han ønsker en minireplik.

Statsråd Svein Ludvigsen [14:31:47]: Ja, nå er det ikke vanlig at statsråder tar replikk, så det er heller ikke det jeg har bedt om, men et kort innlegg. Jeg hadde bare behov for å si til representanten Sørensens fastslåing av at

dagens beredskap ikke er god nok for morgendagens risiko, at nei, det er jo det som beskrives i stortingsmeldingen. Og når man slår det fast som en sannhet, blir det litt underlig at den samme representanten kritiserer oss for at vi har satt i gang analyser og vurderinger for å dimensjonere morgendagens beredskap i tråd med morgendagens risiko. Så det er ingen ny oppdagelse representanten Sørensen har gjort, det står beskrevet i meldingen.

Presidenten: Presidenten vil bemerke at det var vel-signet kort til ikke å være en replikk.

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 6.

(Votering, se side 2323)

S a k n r . 7

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Jan Simonsen om en ny bil- og vegpolitikk, som innebærer at staten overtar finansieringen av riksvegfergene i sin helhet, og at alle bompengepro-sjekter avvikles samtidig som staten overtar ansvaret for finansieringen av prosjektene (Innst. S. nr. 171 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:63 (2004-2005))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe.

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

– Det anses vedtatt.

Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A) [14:33:43] (ordfører for saka): Eg oppfattar dette forslaget frå representanten Simonsen som ei førebuing til valkampen, der ein kan gå ut og seia at dette foreslo me, og dette gjekk Stortinget imot. Eg kan for så vidt forstå at representanten Simonsen, som ikkje sit i samferdslekomiteen, har behov for å markera offentleg kva han meiner om desse spørsmåla. Men eg trudde faktisk at ein samla komite ville avvist den saka no, fordi dette store og omfattande spørsmålet om å gjera riksvegferjene gratis, er i mange milliardar-klassen. Dette vil kosta staten ein god milliard meir, og å ta vekk bompengane vil kosta staten mange milliardar. Dette er ei stor sak, som høyrer heime ein plass, og det er i behandlinga av Nasjonal transportplan. Den behandla me akkurat for eit år sia, og me meiner at dette er spørsmål som me må koma tilbake til når me skal behandla Nasjonal transportplan på ny om tre år. På den bakgrunnen foreslår difor fleirtalet, alle utanom Framstegspartiet, at saka vert å leggja ved protokollen.

Thore A. Nistad (FrP) [14:35:15]: Jeg vil først få vise til at staten tar inn langt over 50 milliarder kr i bilavgifter og ved innkreving av bompenger ved alle de bomstasjonene som gror opp som paddehatter rundt omkring. Fremskrittspartiet har ved gjentatte anledninger foreslått kraftige økninger i bevilgningene til veibygging

og vedlikehold, senest ved behandlingen av Innst. S. nr. 240 for 2003-2004 om Nasjonal transportplan 2006-2015. Her la Fremskrittspartiet fram et forslag om å øke bevilgningene til investering og drift av det statlige veinettet med 75 milliarder kr i løpet av tiårsperioden, dvs. 7,5 milliarder kr pr. år.

Fremskrittspartiet har i flere budsjettinnstillinger foreslått kraftige reduksjoner i avgifter på bil og bilbruk, slik at det skal bli mer samsvar mellom det bilistene betaler inn i avgifter, og det som brukes på veinettet.

I tillegg ønsker Fremskrittspartiet å avvikle dagens bomstasjoner, slik at det blir staten som skal stå for all finansiering av veibygging.

Når det gjelder den andre delen av forslaget, om at ferjer skal være gratis, vil Fremskrittspartiet at dette skal ses i sammenheng med veisektoren som helhet, slik som i Sverige. Vi vil ha alle kostnadene på bordet for å se hva det egentlig vil koste samfunnet å gjennomføre dette. Men ideen er for så vidt brukbar, og vi vil da vurdere den. Jeg vil vise til forslagene nr. 1 og 2, fra henholdsvis Fremskrittspartiet og Senterpartiet og fra Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet 2006 legge fram en vurdering av innføring av gratis ferje for brukerne.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med budsjettet for 2006 fremme forslag om ettergivelse av bompengeselskapenes gjeld, slik at bomstasjonene kan fjernes. Eventuelle midler som er innkrevd, men ikke brukt, skal gå til de prosjekter de er innkrevd til.»

Presidenten: Representanten Thore A. Nistad har tatt opp de forslagene han selv refererte.

Jorunn Ringstad (Sp) [14:37:45]: Når det i Dokument nr. 8:63 blir foresleget at alle bompengepro-sjekter som er sette i gang, skal avviklast, og at staten skal overta finansieringsansvaret, samtidig som det ikkje skal vere til-late å setje i gang nye bompengepro-sjekter, er dette ei om-legging som grip inn i mange eksisterande og planlagde prosjekt. Etter kvart har bompengane sin del av dei totale veginvesteringane blitt store. Bompengar som delfinansiering av prosjekt har blitt meir regelen enn unnatak. Med dei investeringsrammene som ligg i statsbudsjettet, vil det gå lang tid før dei mange uløyste vegprosjekta rundt om i landet blir fullførte. Folk blir utolmodige og leie av å vente på statlege løyvingar.

Lokale og fylkeskommunale organ går difor inn for bompengar for å få sine prosjekt prioriterte og fullførte tidlegare. Mange stader betaler innbyggjarane større og større del av vegprosjekta sjølve i form av bompengar. Trykket på personleg økonomi blir stort i dei delar av landet der det er mange bompengepro-sjekter. Fordelinga av denne ekstra kostnaden blir svært ulik, alt etter kvar i landet ein bur. Eg har difor stor forståing for at mange etter kvart reagerer både på å betale bompengepro-sjekter og på kostnadene dette fører til for mange. Pendlarar og andre som ofte passerer bomstasjonar, får store ekstravgifter.

Det kan difor vere grunn til å gå igjennom og vurdere ulike sider ved bompengoordninga. Dette må likevel gjera etter ei grundigare saksutgreiing enn eit Dokument nr. 8-forslag. Eit naturleg tidspunkt for å gjere dette kan vere i samband med neste rullering av NTP. Senterpartiet vil difor røyste imot forslag nr. 2 frå Framstegspartiet, og vi vil òg røyste imot forslag nr. 3, som er omdelt i salen.

Den andre delen av forslaget i Dokument nr. 8-forslaget tek opp eit tema som Senterpartiet har vore oppteke av i mange år, nemleg ferjekostnadene. I fleire år har Senterpartiet i sine alternative budsjett lagt inn midlar for at innbyggjarane i ferjedistrikt skulle få billegare ferjebillett. På sikt meiner Senterpartiet at ferjene bør bli gratis. Ferjene er eit fordyrande ledd for lokalbefolkning og næringsliv. Slik det er i dag, forsterkar ferjereisene avstandsulempene og avstandskostnadene i landet. Gratis ferje vil vere eit handslag for å ta bort litt av meirkostnadene mange distrikt slit med. Difor står Senterpartiet saman med Framstegspartiet om ein merknad om at det er grunnlag for å sjå nærare på ei ordning med gratis ferje for brukarane.

Vi er òg med på forslaget der vi ber Regjeringa i samband med statsbudsjettet for 2006 leggje fram ei vurdering av innføring av gratis ferje for brukarane. Vi meiner at det er nødvendig å setje sterkare søkjelys på dei ulempane lokalsamfunn som er avhengige av ferje, har.

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

Jan Simonsen (uav) [14:40:55]: Argumentene for å fjerne bompengefinansiering er relativt velkjente. Jeg har jo heller ikke så mange minuttene til å forsvare mitt forslag.

Vi har allerede i dag en hel rekke avgifter som er pålagt norske bilister. Man må betale en helt ublu importavgift for å få bilen inn til Norge når man kjøper bilen, man betaler registreringsavgift, man har bensinavgift, man har årsavgift, og man har merverdiavgift på toppen av alle de andre avgiftene. Alle disse avgiftene tar inn vesentlig mer penger enn det beløp som brukes til veiutbygging i Norge. Og så skal man altså på toppen av dette bli pålagt å betale bompenger. Nå popper disse bommene opp over hele Norge. Det er 45 prosjekter som er satt i gang allerede, og 30 nye prosjekter er under planlegging. Det er klart at bilistene på den måten blir pålagt en urimelig beskatning.

I tillegg til disse urimelige økonomiske byrdene på bilistene betyr bompengene at man reduserer folks følelse av personlig frihet. For noen, for minstepensjonister og andre som har dårlig råd, betyr det faktisk en reell frihetsberøvelse at man ikke har råd til å bruke bilen for å besøke slektninger, venner og kjente. For mange av oss andre som kanskje har råd til å betale disse pengene, har vi denne følelsen av å få redusert vår frihet når vi må bremse ned bilen, stoppe og putte disse pengene i bommene.

Jeg ser at Fremskrittspartiet støtter mitt forslag et godt stykke på vei, men de går ikke linen helt ut. I Fremskrittspartiets forslag står det ingenting om at man ikke vil gi tilatelse til igangsettelsen av nye bomprosjekter senere.

Man ønsker at staten skal overta finansieringen av allerede igangsatte prosjekt.

Når det gjelder riksveiferjene, er disse ferjene en del av veiene. Veiene har man altså betalt en masse penger for å bruke fra før, gjennom alle disse avgiftene som jeg nylig har listet opp, og så må man betale dyre penger for å bruke ferjene å toppen av det hele.

Jeg ser jo at det forslaget som er lagt fram i fellesskap av Senterpartiet og Fremskrittspartiet, er rimelig uforpliktende. Man ber Regjeringen vurdere dette i forbindelse med statsbudsjettet. Jeg går ut fra at enhver regjering vil vurdere det meste i forbindelse med et statsbudsjett – i hvert fall vil man tenke nøye over de fleste økonomiske konsekvenser av ulike reformer. Så det er rimelig uforpliktende. Dette kan jeg godt forstå for Senterpartiets del, som nå sannsynligvis kommer inn i en ny regjering, men jeg har vanskeligere for å forstå denne store frykten fra Fremskrittspartiet, som jo ikke har noen mulighet til å komme inn i noen regjering i rimelig framtid.

Jeg tar med dette opp forslag nr. 3, som er omdelt på representantenes plasser.

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

Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.
(Votering, se side 2324)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da er Stortinget rede til å gå til votering.

Votering i sak nr. 1

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget ønsker å uttrykke en beklagelse overfor de personer som tidligere har vært urettmessig overvåket av Politiets overvåkningstjeneste, slik det ble avdekket av Lund-kommisjonen.

Presidenten: Presidenten antar at Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling ble med 57 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.50.40)

Videre var innstillet:

II

Dokument nr. 13 (2004-2005) – årsmelding til Stortinget fra Stortingets kontrollutvalg for etterretnings-, overvåkings- og sikkerhetstjeneste (EOS-utvalget) – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget gjev sitt samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av vedtak nr. 2005/12/EF av 20. desember 2004 om endring av vedtak nr. 1999/847/EF med omsyn til lenging av fellesskapshandlingsprogrammet for katastrofevernebu-
ing.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 5 (2004-2005) – Ombudsmannsnemnda for Forsvarets innberetning om virksomheten i tiden 1. januar-31. desember 2004 – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Per Ove Width satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Dokument nr. 8:38 (2004-2005) – om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om evaluering av Forsvarets regnskaps- og lønnsystem – vedlegges protokollen.»

Det voterer alternativt mellom dette forslaget og innstillingen fra komiteen.

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:38 (2004-2005) – om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om evaluering av Forsvarets regnskaps- og lønnsystem – vert avvist.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bifaltes innstillingen med 68 mot 37 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 14.52.19)

Votering i sak nr. 5

Komiteen hadde innstillet:

I

I statsbudsjettet for 2005 gjøres følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
U t g i f t e r :			
1115		Mattilsynet	
	1	Driftsutgifter, nedsettes med	8 000 000
		fra kr 1 093 685 000 til kr 1 085 685 000	
	70	Tilskudd til veterinær beredskap, forhøyes med	8 000 000
		fra kr 68 882 000 til kr 76 882 000	

II

Stortinget ber Regjeringen nedsette et utvalg, også med uavhengige representanter, for å gjennomgå størrelse på og antall vaktområder for veterinærer, samt en tilpasning av bemanning av områdene etter behov. Utvalgets arbeid bør være avsluttet innen oktober 2005 og må ta utgangspunkt i de økonomiske rammene for den vedtatte avtalen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 6

Presidenten: Under debatten har Kenneth Svendsen satt frem et forslag på vegne av Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ble med 67 mot 38 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.53.00)

Komiteen hadde innstillet:

St.meld. nr. 14 (2004-2005) – På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap – vedlegges protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 7

Presidenten: Under debatten er det satt frem tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Thore A. Nistad på vegne av Fremskrittspartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 2, fra Thore A. Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 3, fra Jan Simonsen

Forslag nr. 3, fra Jan Simonsen, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om en ny bil- og vegpolitikk som har følgende hovedelementer:

- Staten overtar i sin helhet all finansiering av riksvegfereger, slik at disse blir gratis for de reisende.
- Alle igangsatte bompengeprojekter avvikles, og staten overtar finansieringsansvaret. Det gis ikke tillatelse til igangsettelse av nye bompengeprojekt.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Jan Simonsen ble mot 1 stemme ikke bifalt.

Presidenten: Forslag nr. 2, fra Fremskrittspartiet, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med budsjettet for 2006 fremme forslag om ettergivelse av bompengeselskapenes gjeld, slik at bomstasjonene kan fjernes. Eventuelle midler som er innkrevd, men ikke brukt, skal gå til de prosjekter de er innkrevd til.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 88 mot 18 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.53.56)

Presidenten: Forslag nr. 1, fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet 2006 legge fram en vurdering av innføring av gratis ferje for brukerne.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble med 82 mot 24 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 14.54.14)

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:63 (2004-2005) – forslag fra stortingsrepresentant Jan Simonsen om en ny bil- og vegpolitikk, som innebærer at staten overtar finansieringen av riksvegferegerne i sin helhet, og at alle bompengeprojekter avvikles samtidig som staten overtar ansvaret for finansieringen av prosjektene – vert å leggje ved protokollen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 8

Referat

1. (233) Forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Kjetil Bjørklund, Siri Hall Arnøy og Hallgeir H. Langeland om oppretting av et statsforetak for å fremme avfallsforebygging og gjenvinning (GJENOVA) (Dokument nr. 8:91 (2004-2005))

Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.

2. (234) Forslag fra stortingsrepresentantene Marit Arnstad, Morten Lund og Odd Roger Enoksen om å endre skatteloven slik at kostnader til forskning og utvikling (FoU) kan utgiftsføres når de påløper (Dokument nr. 8:90 (2004-2005))

Enst.: Sendes finanskomiteen.

3. (235) Forslag fra stortingsrepresentantene Øystein Hedstrøm, Lodve Solholm, Torbjørn Andersen og Per Sandberg om å gjeninnføre kravet om arbeidstilatelset for utenlandske sjøfolk på skip under fremmed flagg i fart med last og passasjerer mellom norske havner (Dokument nr. 8:89 (2004-2005))

Enst.: Sendes kommunalkomiteen.

Møtet hevet kl. 14.55.