

Realitetssjekk om EØS

«Heile folket trivst under EØS» hevder Paal Frisvold ifrå Europabevegelsen i Nationen den 7. februar. Frå sin heim i Brussel har han kanskje ikkje fått med seg målingane som synar at 40 prosent av befolkninga meiner at EU har for stor innflytelse i Noreg. Og at under halvparten av nordmenn hadde stemt for ein EØS-avtale om dei fekk sjansen i dag.

Eg har hevda at det norske folk vart ført bak lyset ved innføringa av EØS. Den kritikken står eg ved. Og eg gler meg over at Frisvold vedgår at «politisk har ho heilt rett». Tidlig på 90-talet fekk me til dømes garantiar om at verken heimfallsretten, Vinmonopolet sitt importmonopol eller alkoholreklame på TV ikkje vart omfatta

av regelverket. Berre for å nemne nokre få døme. Me veit korleis det gjekk. Desse garantiene medverka sterkt til å få det naudsynte fleirtalet for avtalen i Stortinget, men garantiene var tome ord. Det meiner eg er å føre folk bak lyset.

EØS-avtalen svekker det norske demokratiet og rettsleggjer det norske samfunnet. EØS-utgreiinga til Fredrik Sejersted slår fast at avtalen har store demokratiske svakheiter. Samstundes seier dei at «EØS har etter hvert vist seg å bli mye mer omfattende og forpliktende avtale enn opprinnelig antatt, og det kan diskuteres hvor mye lenger Stortingets samtykke fra 1992 kan gi politisk legitimitet».

Det leiaren i Europabevegelsen

og eg er heilt samde om, er at løysinga me har i dag er utilfredstillande. Frisvold sitt svar er likevel ikkje å gjere noko med avtalen. Svaret hans er å innlemme Noreg i EU. I EU-parlamentet ville Noreg fått 12 av 751 representantar, i Ministerrådet ca. 1 prosent. Noreg sitt folketal ville utgjere om lag 1 prosent av EUs om lag 500 millionar. Me ville slutte oss til ein organisasjon som er udemokratisk, særleg etter som Kommisjonen ikkje er underlagt folkevalde.

Frisvold og eg er og einige om at me treng debatten. Situasjonen er utilfredsstillande, og konklusjonane til EØS-utgreiinga må ikkje hamne i ei skuff merka nasjonale kompromiss. Eit folk som «elsker sin frihet», for å bruke Frisvold sine egne ord, forhold seg til terrenget slik det faktisk ser ut. Difor ønskjer no berre knappe 15 prosent norsk EU-medlemskap. Og difor ser me ein stadig meir kritisk debatt i norsk offentlegheit knytta til konkrete direktiv som trugar interesser me vil verne, anten det er datagringsdirektivet, bankinnskotsdirektivet, vikarbyrådirektivet eller postdirektivet. I Senterpartiet etterlyser me no ein debatt om kva som tener norske interesser best. Ein debatt om vegen vidare, med alternativ til dagens EØS-tilknytning.



Frisvold: Leiar Paal Frisvold i Europabevegelsen har kanskje ikkje fått med seg at 40 prosent av befolkninga meiner at EU har for stor innflytelse i Noreg?

FOTO: EUROPABEVEGELSEN NORGE

Liv Signe Navarsete
Leiar i Senterpartiet

SAMFERDSEL

Fremtidsrettet transportutbygging

25. januar la Jernbaneverket frem sin utredning om mulighetene for å bygge ut lyntog i Norge. Utredningen konkluderte med at utbygging av lyntog er fullt mulig i Norge, og at driften vil være lønnsom på de fleste strekningene man utreder. Natur og Ungdom har lenge vært positiv til lyntog og denne utredningen har styrket vår sak, selv om den var noe nøktern i forhold til hvor store gevinster det vil gi.

Hovedgrunnen til at Natur og Ungdom ønsker utbygging av lyntog er at vi trenger å legge om transportvanene. I dag skjer en stor del av trafikken mellom Østlandet og de andre landsdelene med fly. Mellom Oslo-Bergen går det daglig mer enn 25 rutefly, det samme for Stavanger. For Trondheim sin del er antall ruteflyavganger på over 30! Passasjertransporten sammen den godstrafikken som går hver dag, danner et stort grunnlag for transport, men også forurensning. De menneskeskapte klimaendringene er allerede i gang. Derfor trenger vi en storstilt utbygging av lyntog. Det er effek-

tivt og miljøvennlig. En av ankepunktene har vært lang tilbakebetalingstid på klimagassutslipp. Natur og Ungdom mener at vi skal ha et større perspektiv enn 60 år når framtidens kollektivtrafikk skal bygges. Alternativet er uansett mer fly og mer vei som vi helt sikkert vet vil skape enda større klimagassutslipp og naturinngrep.

Da Hans Andreas Tanberg Gløersen i 1871 lanserte tanken om en togbane som forbant Øst- og Vestlandet i form av Bergensbanen, ble han møtt av mye skepsis. Likevel tviler jeg på at der en mange som er uenig med Gløersen i dag. Bergensbanen står fortsatt, og et eventuelt lyntog vil være en investering som vil gange samfunnet i over 100 år fremover. Klimagevinst satt til side, vil dette føre til en enklere kommunikasjon mellom de store byene i Norge, men også for alle de byene og tettstedene man vedtar at lyntoget skal stoppe ved. Redusert veitrafikk vil også føre til mindre lokal forurensning og mindre behov for storutbygginger av vei.

Jeg er selv tromsøværing og skulle gjerne se at vi fikk et styrket jernbanetilbud i Nord-Norge. Men på grunn av transportgrunnlaget og for klimaets skyld, mener Natur og Ungdom at man først må bygge ut dobbeltspor i Intercity-trianglet på Østlandet og lyntog. Det betyr ikke at Nord-Norge

skal forsømmes, det øker bare behovet for å satse på andre miljøvennlige transportløsninger. Her må det satses på bedre og miljøvennlige løsninger innenfor buss og bil, så vel som flytransporten som binder sammen distriktene med resten av Norge.

Lyntog koster penger. Høyhastighetsutredningen fastlår at lyntog kan drives med profitt, men at investeringskosnadene må dekkes på en annen måte. Her har Natur og Ungdom tiltro til at kloke hoder i Samferdselsdepartementet, regjering og storting vil komme fram til en god finansieringsmodell som sikrer utbygging av lyntog samtidig som den øvrige kollektivtrafikken og infrastrukturen styrkes.

Vi vet at transportsektoren står for en tredel av Norges klimagassutslipp. Vi må kutte utslippene fra dagens transport og samtidig legge til rette for en bærekraftig transportutvikling. Da er lyntog noe av det viktigste vi kan satse på, både for å møte morgendagens transportbehov, men også for kutte utslippene det vil medbringe. Vi må satse på fremtidens løsninger i dag, Natur og Ungdom krever at staten starter utbygging av lyntog allerede i 2015!

Anton Petter Hauan
Sentralstyremedlem Natur og Ungdom

KLIMA

«Menneskeskapte klimaendringer er allerede i gang, derfor trenger vi en storstilt utbygging av lyntog.»

Flere årsaker til at biene dør

En kommentar til Anne-Kristine Løes og Grete-Lene Serikstad, Nationen 8. februar. En kan bare bifalle dette innlegget – likevel mener jeg andre vesenligheter burde nevnes.

For tre- fire år siden doktorerte et ungt svensk forskerpar (Alejandra Vásquez og Tobias Olafson) på melkesyre bakteriene i honningbienes sosiale mage. De fant et tyvetalls nye, ukjente arter, og et hundretalls ukjente varianter av allerede kjente arter. Disse mikroorganismene inngår i prosessen med å skape konsentrert, selvkonservert næring av et råstoff – honning av silrørsaft.

Slike prosesser – slike mikroorganismer – er de fleste pollinatorer i vår natur avhengige av. Dermed er vi også avhengige av dem.

Hundrevis av nye naturfremmede kjemikalier spres i naturen rundt oss hvert år. Mange av disse er spesielt designet til å ta livet av bakterier. Vi tar altså livet av en vesentlig del av vårt eget livsgrunnlag. (De nyttige melkesyrebakteriene og vennene deres) og vi vet ikke engang hva de heter og hva de gjør - og vi vet heller ikke hva giftstoffene gjør!

I kulturfilmene «Avatar» er dommen over menneskene: «They are killing their own mother»

Det passer i grunnen godt her.

Det kan være tegn som tyder på et mulig forestående sammenbrudd i våre økosystemer. Dersom pollinatorbestandene – fra insekter til fugler – desimeres, kan kriser i matproduksjonen oppstå. Farligere kan det vise seg at sammenbrudd i utveksling av mikroorganismer mellom planteverden og dyreverden blir. En kan eksempelvis tenke seg økt hyppighet av epidemier.

For honningbienes del kan en del av årsaken til svekket immunforsvar ligge i den vanligste formen for avl på bier: Masseseleksjon av dronninger. Når bare et fåtall dronninger får avkom, reduseres raskt mangfoldet av morlinjer, dvs. mitokondrie-DNA. Mitokondriene er cellenes kraftfabrikk, som også cellenes motstandskraft avhenger av. Hvem kjenner hele sammenhengene her? Ofte heier politikerne og økonomene her fram grådigheten: Avlsmålene styres kun av rask profitt, selv om en da må sage over greina som en sitter på. Slik ødelegges genetisk mangfold, og kanskje også noe av bienes motstandskraft – særlig når nye utfordringer utfolder seg.

Genetisk mangfold er naturens egen strategi for overlevelse og utvikling. Kan det være at strategiene våre for matproduksjon mangler noe?

Nils Jakob Drivdal

Tidl. prosjektleder for brunbieprosjektet, bitilsynsman, fylkesleder og styremedlem i NBS

ILLEVARLENDE

«Det kan være tegn som tyder på et mulig forestående sammenbrudd i våre økosystemer.»

SAMFERDSEL

Ny vekst i distriktene med lyntog

Vi må bygge lyntog for å gi distriktene et historisk løft. I løpet av de siste 30 årene er befolkningen i utkantkommunene redusert med rundt 20 prosent, mens befolkningen har vokst med rundt 30 prosent i storbyregionene, ifølge Norsk institutt for by- og regionforskning.

Denne utviklinga må snus. Det koster Norge dyrt å flytte ferdigbygde samfunn til områder som har store pressproblemer fra før, både når det gjelder trafikk, boliger, skolebygg, matjord og friluftsområder. Den distriktsretta næringsut-

viklinga er viktig, men har åpenbart ikke vært nok alene. Den må kombineres med en storstilt jernbanesatsing for å gi enda større effekt. Det betyr lyntog.

Lyntoget bruker cirka tre timer fra Oslo til Stavanger, Bergen eller Trondheim. Det vil gi et svært attraktivt reisetilbud mellom våre største byer. Og like viktig: Det fanger opp tettsteder og regioner underveis. Arbeidsplasser kan lokaliseres til distriktene fordi lyntoget halverer reisetidene til naboregioner, storbyområder og markeder. Og du kan pendle til og fra byen over lengre avstand på kortere tid. Det reduserer pressproblemer i storbyene. Og ikke minst det vil vært et historisk løft for distriktene.

DYRT

«Det koster Norge dyrt å flytte ferdigbygde samfunn til områder som har store pressproblemer fra før.»

Hallgeir Langeland

Transportpolitisk talsperson i SV