

VEDLEGG



**DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT**

Statsråden

Energi og miljøkomiteen Stortinget
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
TH/imv

Vår ref
23/69-

Dato
24. januar 2023

Representantforslag 79 S (2022–2023) om å stanse alvorlige naturinngrep m.v.

Jeg viser til brev datert 6. januar 2023 vedrørende stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Kristoffer Robin Haug og Sigrid Zurbuchen Heiberg sitt representantforslag 79 S (2022-2023) om å stanse alvorlige naturinngrep og styrke vernet av norsk natur i tråd med ambisjonene i den globale naturavtalen. Jeg er enig med forslagsstillerne i at vi må ta bedre vare på naturen og jeg er glad for at det ble enighet om en ny naturavtale på toppmøtet i Montreal før jul.

Avtalen er ment å svare direkte på utfordringer og drivere for tap av natur påvist av Naturpanelet. Det skal legges til rette for nødvendige endringer for å få bukt med årsakene til tap av natur. Rammeverket fastsetter fire overordnede mål for naturmangfold frem mot 2050 og 23 handlingsmål frem mot 2030. Målene i rammeverket er globale, og det er landenes nasjonale politikk, sammen med internasjonale initiativer, som skal sørge for at målene nås. En gjennomføringsmekanisme skal bidra til effektiv oppfølging, både nasjonalt og globalt. Alle land skal etter konvensjonen om biologisk mangfold (CBD) ha en nasjonal handlingsplan for naturmangfold. Avtalen sier at disse skal revideres eller oppdateres innen 2024 slik at de gjenspeiler de nye målene, men likevel slik at mål og innsats bestemmes nasjonalt. Stortinget har, gjennom anmodningsvedtak nr. 976 (2020 – 2021), bedt regjeringen om å «[...] komme tilbake til Stortinget om oppfølgingen av det globale rammeverket for naturmangfold på egnet måte så fort som mulig etter at rammeverket er på plass». Jeg er opptatt av å følge opp anmodningsvedtaket på en god måte.

Dispensasjoner i verneområder

Vi har om lag 3200 verneområder i Norge og har på den måten sikret viktig naturmangfold

for generasjoner. Hvert av disse verneområdene har sin egen verneforskrift. Denne forskriften regulerer hva som er forbudt og hva som er tillatt, og hva som bare er tillatt dersom man søker og får tillatelse fra forvaltningsmyndigheten for verneområdet. En verneforskrift kan vanskelig regulere alle situasjoner og behov som kan oppstå. Derfor inneholder naturmangfoldloven § 48 en generell bestemmelse om dispensasjon. Det er strenge vilkår for slik dispensasjon. Det kan bare gis dispensasjon dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig.

Tiltak som er tillatt eller som forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til, er i all hovedsak mindre tiltak som anses for ikke å svekke verneverdiene såfremt de gjennomføres på skånsom måte. De aller fleste tillatelser som innvilges i verneområdene, gjelder derfor hver for seg små og lite inngripende aktiviteter og tiltak. Det kan for eksempel dreie seg om tillatelse til å kjøre varer og utstyr til hytte, eller til riving og gjenoppbygging av ei fiskebu. Gjennom søknader om tillatelse eller dispensasjon får forvaltningsmyndigheten oversikt og kan stille vilkår om for eksempel tid, sted og omfang slik at tiltaket eller aktiviteten ikke gjør skade. Tall på antall innvilgede søknader alene er derfor ikke noen god indikasjon på om naturen er tilstrekkelig beskyttet.

Områdevern er det sterkeste og viktigste virkemiddelet vi har for å oppnå langsiktig bevaring av naturen, og beskytter svært godt mot nedbygging og andre skadelige inngrep. At det gis enkelttillatelser til små tiltak innenfor verneområdene endrer ikke på dette.

Forvaltningsmyndigheten har et ansvar for å følge loven, påse at den samlede belastningen for verneverdiene i området ikke blir for stor, og sørge for at tilstanden i verneområdene opprettholdes eller forbedres. Jeg mener det ikke er grunnlag for en full gjennomgang av dagens praksis for dispensasjoner i verneområdene nå.

Samferdselsutbygginger

De siste årene har det vært planlagt og gjennomført flere store samferdselsutbygginger i Norge. Regjeringen vil i styringen av samferdselssektoren framover ta utgangspunkt i at hovedstrategien vil være å ta vare på eksisterende infrastruktur. Det betyr at drift, vedlikehold og utbedringer prioriteres, mens det vil være mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekt på riksvei enn det som følger av Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP).

Regjeringen vil sikre at fremtidens veiutbygging er rett dimensjonert og at det er de rette prosjektene det arbeides med. I dette er veinormalene sentrale, fordi de er rammeverket som definerer standard for utbygging av veiene. Statens vegvesen har sendt på høring et forslag om endring av veinormalene. Forslaget antyder at det kan være mulig å spare klima, natur og penger med noe høyere grense for firefelts vei og tilrettelegging for gjenbruk. Endringene som Statens vegvesen foreslår vil gi andre rammebetingelser for valg av standard og planlegging av veier framover både for Statens vegvesen selv og for Nye Veier AS. Eksisterende planer for utbygging vil oppdateres til gjeldende veinormaler før de settes i gang og slik vil endringene slå inn i porteføljene. Porteføljestyringen bygger på at

virksomhetene jobber kontinuerlig med å øke nytten og redusere kostnaden i prosjektene. Dette arbeidet fortsetter og forsterkes av at Samferdselsdepartementet vil utfordre virksomhetene på å finne gode løsninger på transportutfordringene med begrenset rom for vekst framover. Statens vegvesen og Nye Veier er bedt om å vurdere nedskaleringer i sine porteføljer for å se om det er mulig å spare kostnader og redusere naturinngrep.

Når det gjelder Ringeriksbanen, har det vært arbeidet med utredninger og planer for denne siden tidlig på 1990-tallet. I 2002 gikk Stortinget inn for at den videre planleggingen skulle ta utgangspunkt i korridoren over Åsa, som påpekt i representantforslaget. I 2007 bad imidlertid Stortinget om at trasévalget for Ringeriksbanen ble tatt opp på nytt i forbindelse med kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) for prosjektet, da «Åsaalternativet "hemmer" utviklingen av Hønefoss by, at traseen stort sett går i tunnel og ikke der folk bor.». I 2007 ble det også satt i gang arbeid med kommunedelplan for ny firefelts E16 mellom Skaret og Hønefoss. I arbeidet med kommunedelplan for ny E16 kom spørsmålet om felles trasé for veg og bane opp. I forrige regjeringsperiode ble det i 2015 besluttet at det skulle igangsettes felles planarbeid for Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss. Det ble forutsatt at videre planlegging skulle ta utgangspunkt i korridor over Kroksund, at Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss i utgangspunktet skulle gjennomføres som et fellesprosjekt og at planprosessen skulle gjennomføres som statlig reguleringsplan, uten forutgående kommunedelplan.

På grunn av de store kultur-, landbruks- og naturverdiene i området rundt Storelva, Kroksund og Steinsletta, ble det gjennomført et forprosjekt for å vurdere alternative traséføringer over henholdsvis Helgelandsmoen, Busund og Monserud. Det ble under daværende regjering i april 2016 konkludert med at Helgelandsmolinja skulle legges til grunn for videre planlegging. Det skulle legges vekt på å finne avbøtende og kompenserende tiltak, med særlig vekt på naturmangfold, flomsikring og jordvern.

Statlig reguleringsplan for Ringeriksbanen og ny E16 Høgkastet–Hønefoss ble vedtatt av daværende Kommunal- og moderniseringsdepartement 27. mars 2020. Samtidig med planvedtaket ble verneplan for Nordre Tyrifjorden og Storelva naturreservat fastsatt ved kongelig resolusjon. Naturreservatet omfatter 709 dekar til økologisk kompensasjon for tap av naturmangfold ved utbygging av Ringeriksbanen og E16. Målet var at det ikke skulle være et netto tap av naturmangfold som følge av utbyggingen. Ved budsjettforliket i november 2022 bad Stortinget regjeringen om å videreføre Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss som et fellesprosjekt, og vurdere fremdriften og den økonomiske bærekraften i prosjektet frem mot ny NTP.

Når det gjelder Hordfast vedtok daværende Kommunal- og moderniseringsdepartement statlig kommunedelplan for E39 Stord–Os (Hordfast) 5. september 2019. Det ble lagt til grunn at Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestland i videre planlegging skulle samarbeide for å identifisere tiltak som kan avgrense negative virkninger for miljøet. Blant annet skal økologisk kompensasjon utredes og vurderes. Planlegging av E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) gjennomføres nå som statlig reguleringsplan med Kommunal- og

distriktsdepartementet som planmyndighet. Naturmangfold ble kartlagt som en del av konsekvensutredningen i kommunedelplanen. Det utføres supplerende naturkartlegginger i reguleringsplanprosessen. Denne kunnskapen vil bli brukt for å optimalisere traseen og i den samlede vurderingen av virkninger av planforslaget.

Økologisk kompensasjon er tiltak som kan gjennomføres for å redusere gjenværende negative konsekvenser for naturen, etter at andre tiltak for å unngå skade og tiltak for å avbøte og restaurere skade er gjennomført. Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide et grunnlag for å vurdere om økologisk kompensasjon bør gjennomføres for E39 Ådland–Svegatjørn.

Veinormalene gir et sentralt rammeverk for veiutbygging med betydning for bla. kostnader og inngrep, også for planlegging av Hordfast. Samferdselsdepartementet ga 16. juni 2022 Statens vegvesen i oppdrag å utrede redusert vegstandard i prosjektet, blant annet av hensyn til kostnader, nytte, trafikksikkerhet, naturinngrep og andre miljøtema. Utredningen skal legges fram for Samferdselsdepartementet, som etter en helhetlig avveining avgjør hvilken vegstandard som skal legges til grunn for reguleringsplanforslaget.

Som nevnt over har Samferdselsdepartementet gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomgå veinormalene og et forslag til endringer er nå på alminnelig høring. Om det besluttes endringer i veinormalene vil det også kunne få betydning for E39 Ådland–Svegatjørn og E16 Skaret–Hønefoss. Forslaget til planprogram for reguleringsplanen ligger nå til behandling i Kommunal- og distriktsdepartementet.

Eidfjord Resort

Daværende Kommunal- og moderniseringsdepartement godkjente i 2019 kommunedelplan for Sysendalen i Eidfjord kommune. Kommunedelplanen omfattet avbøtende tiltak for å motvirke ferdsel inn i villreinens leveområder. Det ble i departementets vedtak forutsatt at tiltakene skulle baseres på et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Det legges til grunn at føringene fra kommunedelplanen følges opp lokalt, for eksempel gjennom ferdselsplaner og informasjonstiltak, og at tiltak for å unngå ferdsel og andre forstyrrelser inn i villreinens leveområder blir iverksatt. I etterkant har kommunen vedtatt reguleringsplan for området. Det kommunale plansystemet er basert på å gi forutsigbarhet for offentlige og private aktører. Det er ikke aktuelt å nå endre kommunens vedtak. Jeg legger til grunn at hensynet til villreinen må veie tyngre i fremtidige utbyggingsplaner som berører villreinens leveområder, og at konsekvensene for villrein i slike saker blir grundig utredet og vektlagt.

Villrein er en nasjonal ansvarsart for Norge. Vi har derfor et spesielt ansvar for å ta vare på villrein i Norge. Det er gjort mye for styrke situasjonen for villreinen de seneste årene, men det har ikke vært tilstrekkelig. Villreinen er nå klassifisert som «nær truet» på den norske rødlisten. Jeg er opptatt av å snu denne negative utviklingen. Regjeringen vil derfor legge fram en stortingsmelding for villrein. Arbeidet ble startet opp høsten 2022. Målet med stortingsmeldingen er å sikre nødvendige og langsiktige endringer i gjeldende politikk og rammeverk for å kunne bedre tilstanden for villrein.

Davvi vindkraftverk

Konsesjonssøknaden for bygging og drift av Davvi vindkraftverk i Lebesby kommune, er til behandling hos Norges vassdrags- og energidirektoratet (NVE). Myndigheten til å avgjøre konsesjonssøknaden etter energiloven ligger til NVE. Olje- og energidepartementet vil ta stilling til søknaden dersom NVEs vedtak påklages og/eller det fremmes innsigelse til konsesjonen. Dersom saken blir oversendt Olje- og energidepartementet som en klage og/eller innsigelsessak, vil departementet vurdere alle relevante sider av saken, herunder forholdet til samiske interesser, naturmangfold og landskap.

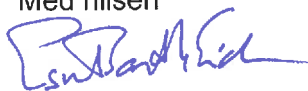
Oppfølging av ny naturavtale

Som nevnt innledningsvis er målene i det nye rammeverket globale, og det er landenes nasjonale politikk, sammen med internasjonale initiativer, som skal sørge for at målene nås. Jeg er nå opptatt av å jobbe raskt og grundig for at Norge skal kunne følge opp de globale målene på en god måte. Jeg vil også følge opp anmodningsvedtaket om å så fort som mulig komme tilbake til Stortinget om den nasjonale oppfølgingen av det globale rammeverket. Jeg mener det ikke vil være hensiktsmessig å foreta en full gjennomgang av planlagte naturinngrep i Norge eller ta stilling til Statsforvalterens myndighetsutøvelse på miljøfeltet, slik forslagstillerne ber om, forut for dette viktige arbeidet.

Avslutningsvis vil jeg peke på at regjeringen allerede er i gang med flere tiltak som vil bidra til bedre ivaretagelse av natur i Norge. Vi gjør blant annet systemforbedringer gjennom arbeid med naturregnskap, menyer av tiltak og utredning av naturrisiko. Et naturregnskap vil gi oss bedre kunnskap om naturens utvikling og verdi. Det tverrsektorielle arbeidet med menyer av tiltak skal bidra til å opprettholde eller bedre den økologiske tilstanden i økosystemene. Bedre kunnskap om naturrisiko øker blant annet vår forståelse av hvordan næringsliv og samfunnet for øvrig påvirkes av natur som forsvinner.

Med hilsen

Med hilsen



Espen Barth Eide

Kopi

Komitéråd Trine Hagen