



STORTINGET

Stortingstidende

Referat fra møter i Stortinget

Nr. 47 · 7. februar
Sesjonen 2022–2023

Fra 1. oktober 2019 har Stortinget innført ny voteringsordning med faste votingtidspunkter. Derfor vil saksreferat og tilhørende voting i perioder være i ulike hefter. Dette er markert i referatet.

Møte tysdag den 7. februar 2023 kl. 10

President: Ingrid Fiskaa

Dagsorden (nr. 47):

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune
(Innst. 155 S (2022–2023), jf. Dokument 8:37 S (2022–2023))
2. Interpellasjon fra representanten Birgit Oline Kjerstad til klima- og miljøministeren:
«Ein historisk viktig naturavtale vart underskriven 19. desember 2022. Naturavtalen sitt mål om 30 pst. representativt vern av areal, 100 pst. berekraftig bruk og restaurering av øydelagd natur skal no fylgjast opp i Noreg. Vi kan ikkje fortsetje som før, og det hastar med å ta betre vare på naturen. Kva planar har regjeringa, når kan Stortinget få framlagt ein strategi med konkrete mål og planar for gjennomføring av naturavtalen i Noreg, og vil regjeringa revidere og justere eksisterande planar som er i sterk strid med naturavtalen sine mål?»
3. Referat

Presidenten [10:00:19]: Følgjande innkalla vararepresentantar tek no sete:

For Aust-Agder: Torunn Ostad
For Vest-Agder: Kirsten Helen Myren
For Buskerud: Sigrd Simensen Ilsøy
For Finnmark: Sigurd Kvammen Rafaelsen
For Nordland: Hans Gunnar Holand
For Oslo: Agnes Nærland Viljugrein, Jon Reidar Øyan og Sigrd Zurbuchen Heiberg
For Rogaland: Tor Inge Eidesen og Naomi Wessel
For Sogn og Fjordane: Gunhild Berge Stang
For Telemark: Emilie Schæffer
For Vestfold: Aram Karim

Frå Statsministerens kontor har Stortinget motteke følgjande brev, datert 3. februar 2023:

«Endringer blant statssekretærer

Statsråd ble holdt på Det kongelige slott 3. februar 2023 kl. 11.00 under ledelse av Hans Majestet Kongen. Det ble truffet følgende vedtak:

Statsministerens kontor

Statssekretær Johan Vasara gis avskjed i nåde som statssekretær for statsråd Jon-Ivar Nygård i Samferdselsdepartementet.

Seniorrådgiver Abel Cecilie Knibe Kroglund utnevnes som statssekretær for statsråd Jon-Ivar Nygård i Samferdselsdepartementet.

Endringene ovenfor skjer med virkning fra 3. februar 2023 kl. 12.00.»

Presidenten vil gjera framlegg om at det refererte brevet blir lagt ved protokollen. – Det er vedteke.

Som følge av at den tidlegare innkalla vararepresentanten Abel Cecilie Knibe Kroglund er utnemnd som statssekretær, vil presidenten tilrå at vararepresentanten Ramani Nordli blir innkalla for å møte i Stortinget i tida frå og med 7. til og med 9. februar under representanten Tellef Inge Mørlands permisjon. – Det er vedteke.

Ramani Nordli er til stades og vil ta sete.

Frå stortingsgruppa til Framstegspartiet ligg det føre søknad om permisjon etter Stortingets forretningsorden § 5 andre punktum for representanten Tor André Johnsen frå og med 7. februar og inntil vidare.

Etter forslag frå presidenten blei samrøystes vedteke:

1. Søknaden blir handsama straks og innvilga.
2. Vararepresentanten Johan Aas blir innkalla for å møte i permisjonstida.

Presidenten [10:02:37]: Johan Aas er til stades og vil ta sete.

Statsråd Jon-Ivar Nygård la fram 1 kgl. proposisjon (sjå under Referat).

Sak nr. 1 [10:03:13]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune (Innst. 155 S (2022–2023), jf. Dokument 8:37 S (2022–2023))

Presidenten [10:03:34]: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten ordna debatten slik: 3 minutt til kvar partigruppe og 3 minutt til medlemmer av regjeringa.

Vidare vil det – innanfor den fordelte taletida – bli gjeve høve til replikkordskifte på inntil fem replikkar med svar etter innlegg frå medlemmer av regjeringa, og dei som måtte teikna seg på talarlista utover den fordelte taletida, får også ei taletid på inntil 3 minutt.

Trond Helleland (H) [10:04:17] (ordfører for saken): Komiteen viser til representantforslaget fra Venstre, som presidenten nettopp redegjorde for, om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune, og vi viser også til statsrådets svarbrev i saken av 28. november 2022.

Det er et bredt flertall i komiteen – Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet – som peker på at riksveienes rolle og transportfunksjon forutsetter

at disse er tilkoblet øvrige europa- eller riksveinett. Derfor er det ikke anbefalt å omklassifisere en del av rv. 4 gjennom Oslo før alternativ tilkobling via et annet riksveinett er etablert.

Riksvei 4, Trondheimsveien, går gjennom Oslo. Jeg har vokst opp på Tonsenhagen og hadde Trondheimsveien rett nedenfor. Det var mye trafikk den gangen, og det er det fortsatt. Så lenge det er tilknytningspunktet mot Hadeland og Gjøvik, ser ikke komiteen noe poeng i å gjøre dette om til en kommunal vei før det er etablert et annet veinett som kan avlaste den svært trafikkerte veien som går gjennom Groruddalen.

Flertallet mener at rv. 162, bedre kjent som Ring 1, må opprettholdes som en del av riksveinettet ut fra viktige nasjonale interesser knyttet til hvordan helheten i hovedveisystemet fungerer, og særlig når det gjelder forhold knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap som staten bør ha direkte kontroll over.

Venstre er opptatt av klassifisering av veier og hva som er fylkesveier i Oslo. Oslo har et felles veinett. Departementet viser til at det er 173 km med kommunale bilveier og 18 km med kommunale gang- og sykkelveier i det normerte fylkesveinettet i Oslo. Det er utgangspunktet for den støtten man får til vedlikehold og satsing på veier i Oslo, Oslos fylkesveier.

Vi i flertallet ser at det er en utfordring at Oslo ikke har et fylkesveinett i tradisjonell forstand, men mener at det ikke er riktig å foreta en omklassifisering av veier gjennom behandling av et representantforslag midt i en NTP-periode.

Regjeringen har satt ned et utvalg for å gå gjennom inntektssystemet til fylkeskommunene bl.a. for å sikre at det er tilpasset nye fylkesinndelinger fra 2024. Vi viser også til det når det gjelder å se på hvordan fylkesveinettet i Oslo finansieres.

Tilrådingen i komiteen er at forslaget ikke skal vedtas, og det er fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og SV. Utover det har ikke komiteen noen merknader.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:07:26]: I 2010 overførte staten dei gamle riksvegane til fylka, og det har ikkje akkurat vore nokon suksess. Det er veldig mange fylke som søker om at store, viktige fylkesvegar, som egentleg har riksvegstandard, vert tilbakeførte til staten. I denne saka skal ein gjere det stikk motsette. Det er forholdsvis ukløkt, og det er stikk i strid med det ein ser av erfaringar i resten av landet.

Når det gjeld Oslo, har ikkje byrådet akkurat vist at dei prioriterer så veldig mykje veg. Ein skulle liksom leggje til grunn at staten skulle flytte vegar frå staten og til Oslo kommune. Byrådet har brukt dobbelt så mykje pengar på sykkelveg som på vedlikehald av veg sidan

2015, og dei har eit etterslep på over 2 mrd. Kr på dei kommunale vegane. Då vil det verte ganske lite til eventuelle nye vegar frå staten der riksvegane skulle ha vore overførte til kommunane. Det er egentleg å gå baklengs inn i framtida, og stikk i strid med det ein burde gjere.

Realitetane er at i veldig mange samanhengar er det store, viktige vegar i fylket som burde vortne overførte til staten igjen, og vortne riksvegar igjen – ikkje motsett. Vi i Framstegspartiet er veldig tydelege på at dette er feil medisin, og vi står i lag med fleirtalet, som seier nei til dette forslaget.

Erling Sande (Sp) [10:09:26] (leiar i komiteen): Vegnettet vårt er delt inn på ein måte som skal spegle den rolla dei ulike vegstrekingane har i transportsystemet vårt, og vegeigarane våre, anten det er kommunen, fylkeskommunen eller staten, har då i oppgåve å følgje opp dei vegane som høvesvis har i hovudsak lokal, regional eller nasjonal funksjon i vegnettet vårt. Så er dette sjølvsagt ikkje nokon eksakt vitskap, og det kan ved nokre høve vere aktuelt at vegar får ein annan status enn dei har hatt, då gjerne i samband med endringar i vegsystemet, nyinvesteringar osv.

I ein del byar og tettstader er det naturlege gjennomfartsårer og viktige tilførselsvegar til og frå bykjernane eller til viktige knutepunkt. Desse vegane har gjerne viktige funksjonar, både nasjonalt og lokalt, men dei har ofte ei tilknytning til vegnettet elles. Slik er riksvegnettet elles, og slik er det òg i dette tilfellet, med dei vegane som er omtalte i forslaget. Difor meiner Senterpartiet også det saksordføraren på ein god måte gjorde greie for: Det vil ikkje vere riktig på dette tidspunktet å ta ut desse vegane og gje dei ein annan status. Då høyrer det i tilfelle til i ein større samanheng der det skjer større endringar i transportsystemet vårt.

Eg har lyst til å seie følgjande: Den belastninga mange innbyggjarar som bur langs store gjennomfartsårer eller tilførselsvegar opplever, skjønar Senterpartiet, og vi tek det på alvor. Difor har Senterpartiet ved fleire anledningar peika på det som òg Stortinget har sagt: at ein må finne tiltak på kort og lang sikt, som f.eks. dempar miljøbelastninga for folk langs rv. 4 i Groruddalen. Men vi ser ikkje det grepet som er føreslått i dette forslaget som riktig medisin i den samanhengen.

Mona Fagerås (SV) [10:12:04]: Ved en inkurie – det er så fint å kunne kalle det for en inkurie, for da slipper man å si at man ikke har fulgt godt nok med i timen – har det skjedd en feil om tilrådingen i innstillingen. Jeg ber presidenten notere seg at SV skal stemme for forslag nr. 1 i saken, altså

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for den delen av rv. 4 som ligger i Oslo kommune, og

rv. 162 til Oslo kommune, inkludert midler til drift og vedlikehold av veiene.»

Riksvei 4 har i lengre tid vært planlagt nedskalert, og sørlige deler av veien har vært planlagt brukt til ny trikketrasé til Tonsenhagen. En nedskalering av rv. 4 er viktig for Oslo da det i dag er store problemer knyttet til både støy og forurensning langs denne veien. Den er tett på boligområder i Groruddalen, og gjennom overføring av veien vil kommunen kunne gjennomføre flere fartsreducerende tiltak på strekningen enn tidligere.

Riksvei 162 er en statlig vei som går mellom Filipstad og Ekebergåsen i Oslo sentrum. Denne veien går gjennom bykjernen i Oslo og har mye å si for hvordan byen oppleves for dem som ferdes i den til daglig. Oslo kommune selv har behov for strekningen for at det skal være kapasitet nok til å tåle kollektivtrafikken og annen nødvendig transport gjennom byen.

Flere av riksveiene i Oslo har stor påvirkning på innbyggernes nærområder hva gjelder støy og trafikkforhold. Færre biler og mindre trafikk er svært viktig for å bedre trafikksikkerheten og trivselen til gående og syklende, samt at det legger til rette for trivsel og grønn byutvikling i mange av boligområdene langs veien.

Samtidig er flere av riksveiene viktige ferdselsårer for mobiliteten i samfunnet og i hele regionen. Det gjør at det må finnes en balanse mellom de lokale hensynene og de nasjonale behovene. Vi går derfor inn for og stemmer for forslag nr. 1 i denne saken.

Ola Elvestuen (V) [10:14:47]: Jeg vil begynne med å si at jeg er glad for at SV stemmer for forslag nr. 1, for dette er viktige forslag om å overføre Trondheimsveien og Ring 1 til Oslo kommune. Det er viktig å huske på at slike overføringer er gjort tidligere – og med stor suksess. Bogstadveien ble overført i 2010. Den er oppgradert av Oslo kommune i etterkant, det var ikke gjort i forkant. Ring 2 ble overført i 2010. Den har blitt utformet av Oslo kommune. Den er ikke stengt, den fungerer godt også som bilvei, men den har fått en utforming som er mye bedre tilpasset byen enn det den var tidligere.

Nå trenger vi at Trondheimsveien også overføres. Det er særlig to grunner til det, og det handler om å lete etter bedre løsninger. Det ene er å finne en løsning for trikk til Tonsenhagen, fra Sinsen oppover mot Bjerke. Der trengs det godt samarbeid, og dette vil det bli enklere å finne løsninger på hvis Oslo også har ansvar for veien, og det gjelder også å finne bedre løsninger, som demper støyen, særlig på Veitvet og Linderud.

Det er ingen som sier at vi skal stenge Trondheimsveien. Tvert imot gjelder det å finne løsninger og å frikoble løsningen på Trondheimsveien fra en framtidig forbindelse med Fossumdiagonalen mellom rv. 4 og Østre Aker vei.

For dem som er bekymret for gjennomgangstrafikken, skal vi huske på at i Groruddalen har man både Østre Aker vei og E6 som går gjennom byen, det er altså tre store veier. Det er det ikke behov for. Vi trenger å få den ene overført til Oslo.

Så til Ring 1, og da er det viktig å sammenligne med Bogstadveien. Ring 1 er for staten bare en samferdselsåre. Det er en vei. For Oslo kommune er dette en gate, og det handler om å utvikle den som en gate som binder områdene sammen, i stedet for bare å være en vei som deler. Det gir også staten mulighet til å spare penger. Det handler selvfølgelig om Hammersborgtunnelen og dette – jeg finner ikke noe annet ord enn «meningsløse» – prosjektet med å senke Hammersborgtunnelen på grunn av regjeringskvartalet. Det koster i hvert fall 3 mrd. kr. Det er ingen grunn til å gjøre det. Overlat Ring 1 til Oslo kommune. La oss bygge en bygate, og la kollektivtrafikken fortsatt gå gjennom Hammersborgtunnelen. Det er ingen grunn til å gjøre store endringer.

Det staten i hvert fall bør gjøre – for nå ser jeg det er utredninger som viser til at det vil bli store trafikkendringer og kaos – er å forsøke å stenge Hammersborgtunnelen. Jeg er sikker på at trafikken kommer til å gå ordentlig selv om det gjøres, og så bør man velge å spare penger ved ikke å bygge ny tunnel, spare penger ved å overføre dette til Oslo kommune.

Jeg tar selvfølgelig opp Venstres forslag i saken.

Presidenten [10:17:55]: Då har representanten Ola Elvestuen teke opp dei forslaga han refererte til.

Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG) [10:18:12]: Med forvaltningsreforma i 2010 vart ansvaret for Ring 2 og Bogstadveien overført frå staten til Oslo kommune. Det er gode eksempel på at kommunen har prioritert mjuke trafikantar og kollektivtrafikk framfor biltrafikk, noko som er lurt i ein storby. Det hadde vore fantastisk om Oslo kunne fått til noko liknande med Ring 1 og rv. 4. Det får me neppe til så lenge vegane er statlege, for diverre har regjeringa ein heilt annleis samferdselspolitikk enn Oslo. Der regjeringa jobbar for ei massiv utviding av E18 Vestkorridoren, som direkte motarbeider nullvekstmålet, og som vil føre til meir kork, kø og kaos i bygatene, gjer Oslo stadig fleire gater bilfrie. Der regjeringa vil bruke nesten 400 mrd. skattekrone på ferjefri E39, som vil rasere enorme mengder natur og effektivt utkonkurrere godstransport på sjø, jobbar Oslo målretta for å få ned trafikk og forureining, og me erstattar parkeringsplassar med leikeplassar og fortauskafear.

Miljøpartiet Dei Grøne kjem til å stemme for Venstres forslag i dag. Me deler bekymringa til Venstre, og me meiner prinsipielt at både rv. 162, altså Ring 1, og rv. 4 bør vere kommunale. Samtidig er me bekymra for at Oslo kommune kan pådra seg enorme kostnader på kjø-

pet viss kommunen overtek rv. 162 no. Ring 1 er som nemnt omfatta av fleire store byutviklingsprosjekt dei neste åra, både ved Filipstad og i samband med bygginga av nytt regjeringskvartal. Som kjent har staten vedteke å bruke enorme summar på å senke tunnelen under regjeringskvartalet – trass i stor lokal motstand, ingen gode grunnar eller faktagrunnlag. Samtidig har staten signalisert at ein ikkje vil dekkje kostnadene for avbøtande tiltak på vegnettet til kommunen.

Når det gjeld Venstres forslag nr. 2, er Miljøpartiet Dei Grøne einig i at berekninga av fylkesvegnettet og sykkelvegnettet har slått uheldig ut for Oslo. Til rammetilskotet i 2020 vart det gjort ei oppdatering, og då vart det normerte fylkesvegnettet kraftig redusert og fastsett til 173 km bilveg og 18 km gang- og sykkelveg. Dette var på bakgrunn av ei anbefaling frå Vegdirektoratet, basert på ein prosess der synspunkta frå Oslo i liten grad vart høyrde. Dette er diverre typisk for samferdselspolitikken til regjeringa. Byane blir ikkje høyrde, dei blir prioriterte ned, og skattepengar blir kasta bort på unødvendige vegar som me verken treng eller vil ha.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:21:03]: Takk for gode innlegg i en viktig debatt. Vi i Arbeiderpartiet forstår veldig godt de ønskene som er fremmet fra lokalbefolkningens side når det gjelder miljøbelastning. Mange av våre medlemmer bor bl.a. i Groruddalen og i tilknyttede områder.

Samtidig er dette, som det har blitt framført godt av saksordføreren og flere andre, en nasjonal vei som også skal sørge for at vi dekker nasjonale behov. Hvis vi ser litt framover, synes jeg det var viktig å ta ordet nå, for det kom noen ganske kraftige påstander rettet mot regjeringens samferdsels- og infrastrukturpolitikk som jeg ønsker å belyse litt. I utredningsoppdraget til neste NTP, som vår samferdselsminister har sendt ut, er det kommet inn et nytt kapittel som Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen er opptatt av, om industri, godstransport og eksport.

I Norge er de fleste store industristedene våre plassert langs kysten, men det er særlig to unntak som ligger inne i landet, og det er viktige strategiske grunner til at de er plassert nettopp der de er. Det er Kongsberg, og det er Raufoss. Det er steder som produserer bl.a. forsvarsmateriell. I dagens situasjon ser vi at disse industristedene naturligvis er nesten viktigere enn noensinne.

For Raufoss-industrien utgjør rv. 4 en viktig åre for å få nettopp varer som er produsert der, ut til resten av landet, til både norsk forsvar og til andre land. Derfor er faktisk ikke debatten om rv. 4 bare et lokalt spørsmål, det er ikke bare et nasjonalt spørsmål – det er til og med et internasjonalt spørsmål hvordan vi forvalter denne veitraseen. Derfor er det selvfølgelig sånn at et styrings-

parti som Arbeiderpartiet og Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen – som prioriterer industri og eksport – må ha flere tanker i hodet på én gang, fordi vi ser at vi må sikre infrastruktur for eksport av forsvarsmateriell, bl.a.

Vi har stor tillit til den jobben statsråd Nygård er i ferd med å gjøre med å følge opp anmodningsvedtaket som nettopp går på denne saken, for å jobbe sammen med lokale myndigheter, sammen med lokalbefolkningen i bl.a. Groruddalen, sammen med våre medlemmer i Arbeiderpartiet, for å få ned belastningen på miljøutslipp samtidig som vi ivaretar behovene industrien har. Det er selvfølgelig vi i Arbeiderpartiet opptatt av, og vi har mange andre medlemmer, det være seg i Kongsberg eller på Raufoss, som også brenner for det. Her må vi tenke helhetlig, ha to tanker i hodet på én gang og sørge for at infrastrukturpolitikk når alle de samfunnsmålene vi har totalt.

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:24:17]: Representantforslaget er todelt. Det første forslaget gjelder omklassifisering av rv. 4 og Ring 1 til Oslo kommune. Jeg vil starte med å understreke, som flere har vært inne på her, riksveienes betydning i vårt langstrakte land. De knytter landet sammen og kobler oss på det internasjonale veinettet til våre naboland. Samtidig, som også flere har vært inne på, har riksveinettet viktige regionale og lokale funksjoner.

Riksvei 4 i Oslo, Trondheimsveien, som går mellom Sinsen og Gjelleråsen, er en av hovedstadens viktigste innfartsårer, særlig for godstransporten. Det har lenge blitt jobbet med å finne en løsning for miljøbelastningen veien medfører for beboerne i Groruddalen, bl.a. på initiativ fra Stortinget, og da viser jeg til anmodningsvedtaket som ble fattet i desember 2021. Med utgangspunkt i det arbeider Oslo kommune og Statens vegvesen sammen for å finne løsninger for å redusere miljøbelastningen langs Trondheimsveien på kort og lang sikt.

Håndteringen av næringstrafikk til og fra Alnabru og gjennomgangstrafikken i Oslo mot nord må imidlertid avklares før det kan gjennomføres trafikkreduserende tiltak i Trondheimsveien. En alternativ tilkobling via annet riksveinett må altså etableres før en eventuell omklassifisering av rv. 4 i Oslo.

Så til rv. 162, dvs. Ring 1, som er viktig for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap i hovedstaden. Ring 1 er kritisk som beredskapsvei for nødetater, men også for kollektivtransport gjennom og innad i Oslo samt for nødvendig næringstransport her. Ring 1 er også en viktig omkjøringsvei for E18 når Operatunnelen og Festningstunnelen er stengt. Disse hensynene er av stor nasjonal betydning – for stor nasjonal betydning til at staten kan gi fra seg ansvaret for veien. Ring 1 kan ikke nedklassifiseres til kommunal vei nå.

Forslag 2 gjelder finansiering av normert fylkesveinett i Oslo og sykkelveinettet langs disse fylkesveiene. Det normerte fylkesveinettet inngår som et element i beregningen av rammetilskuddet til Oslo gjennom inntektssystemet for fylkeskommunene. Regjeringen har nedsatt et ekspertutvalg til å foreta en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet til fylkeskommunene, og rapporten til utvalget er på høring og gir Oslo kommune mulighet til å komme med innspill selv.

Når det gjelder kart- og tallgrunnlag for å få riktig antall kilometer normert fylkesveinett og sykkelveinett langs fylkesveiene i Oslo, vises det til at det normerte fylkesveinettet i Oslo er registrert i Nasjonal vegdatabank og kan hentes ut av Statens vegvesens digitale veikart.

Presidenten [10:27:13]: Det blir replikkordskifte.

Ola Elvestuen (V) [10:27:29]: Statsråden legger vekt på at Ring 1 er viktig for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap. Da blir mitt spørsmål: Er man avhengig av å senke Hammersborgtunnelen, med den kostnaden det gir? Jeg vet ikke hvor mange milliarder man er oppe i nå. Er man avhengig av at den senkes, for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap, altså at utrykningskjøretøy og kollektivtransport kan kjøre gjennom? Eller er det at veien er åpen, som er avgjørende for den beredskapen?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:28:13]: Spørsmålet om utviklingen av Ring 1 har vært gjennom en grundig utredningsprosess. Det henger selvfølgelig sammen med regjeringskvartalet, så det tror jeg representanten er kjent med. Det er det som ligger til grunn for at man etter grundige utredninger nå har landet på hvordan man skal håndtere Ring 1-prosjektet, nemlig at man skal senke det gjennom det området som regjeringskvartalet ligger i.

Ola Elvestuen (V) [10:28:38]: At det har vært en lang utredning, skal jeg være enig i. Grundig kan det til og med også ha vært, men stort sett har det vært gitt feil bestilling. Slik har det vært siden 2012, og det er det mange som har et ansvar for. Det gjør at vi sitter i det uføret vi har i dag, med de ekstreme kostnadene for regjeringskvartalet, og som nå også binder opp Ring 1. Regjeringen vil ikke at Oslo skal få lov til å bygge en bygate, som man trenger, og fortsatt ha åpen tunnel for kollektivtransport, for utrykningskjøretøy og til og med spare penger på statens vegne. Jeg spør igjen: Kunne det være aktuelt for regjeringen å prøvestenge Ring 1 en periode og se hvordan det faktisk fungerer med kollektivtransport, med utrykningskjøretøy og dermed med mulighet for å spare penger i regjeringskvartalet?

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:29:43]: Statsbudsjettet for inneværende år er vedtatt. Der ligger det til grunn at man skal håndtere Ring 1 gjennom en ombygging, og det tør være kjent for representanten. Ring 1 er en svært viktig kollektivakse gjennom Oslo by. Det går én buss i minuttet der. Det er helt nødvendig å ha den kapasiteten, og det er selvfølgelig også en forutsetning for å kunne ha et byliv med gater uten biler i resten av byområdet. Dette er grundig utredet, og jeg har ikke noe grunnlag for å stille spørsmål ved de utredningene som er gjort. Jeg registrerer at det er ulike synspunkter. Slik er det jo i et demokrati.

Presidenten [10:30:24]: Replikkordskiftet er dermed avslutta.

Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 1.

Ola Elvestuen (V) (fra salen): Jeg ber om ordet!

Presidenten [10:30:46]: Presidenten forstår det no slik at representanten Elvestuen ønskjer ordet, og debatten i sak nr. 1 er difor ikkje avslutta riktig enno.

Dei talarane som heretter får ordet, har også ei taletid på inntil 3 minutt.

Ola Elvestuen (V) [10:31:01]: Jeg måtte få ordet igjen, for jeg synes det er spesielt med en regjering som på vanlig vis – nå gjelder det Ring 1, tidligere har det vært regjeringskvartalet – kun viser til tidligere vedtak for å begrunne hva den fortsatt gjør. Det er alltid tidligere utredninger, det har alltid vært grundig vurdert tidligere, og den vil ikke gjøre noen endringer.

Men endringsmuligheten er her nå, og det er regjeringen som har mulighet til å spare penger. Vi har ikke senket Hammersborgtunnelen. Det er altså ikke sikkerhetsgrunner som krever at den senkes. Man kan ha kollektivtrafikk, som det ble vist til. Den kan gå gjennom tunnelen. Man kan la utrykningskjøretøy gå gjennom tunnelen. Men det er ingen grunn til å ha den fulle trafikkavviklingen som er der i dag.

Hvis regjeringen nå vil senke tunnelen, vil vi få en avklaring på hvordan den trafikken vil kunne fordele seg ellers i byen. Jeg er sikker på at det kommer til å gå bra. Det regjeringen burde gjøre, er å se om det er mulig før man tar en beslutning om unødvendig bruk av milliarder av kroner, som Oslo, som er der dette skal gjøres, ikke ønsker.

Tvert imot, man ønsker å ta ansvaret selv for å se på hvordan man kan bruke Ring 1, ikke for å stenge den – man vil fortsatt ha kollektivtransport og utrykningskjøretøy – men for å se på hvordan man kan få dette mer som en gate som binder byen sammen, i stedet for at den deles opp.

Jeg blir bekymret når jeg hører representanten Sandtrøen kun legge vekt på at nå er det industri og godstransport som skal legges til grunn, og det må være det førende. Men da skal vi huske at i Groruddalen er det tre riksveier med samme kapasitet. Der kan Oslo også få et større ansvar, ikke for å stenge, men for å se på hvordan en kan tilpasse dem bedre til byens behov – få på plass en trikkelinje til Tonsenhagen, som byen trenger, få på plass bedre kollektivtilbud, tiltak som byen trenger også der og se hvordan vi kan tilpasse for også å få støydempende tiltak. Dette er noe som vi tidligere har gode eksempler på at er gjort. Bogstadveien er vellykket. Det var den ikke da den var en statlig vei. Ring 2 er vellykket. Den er bedre tilpasset nå enn da den var en statlig vei. Her burde vi heller se muligheten og overlate disse veiene til Oslo kommune for å få bedre løsninger for byen og også for staten.

Trond Helleland (H) [10:34:26]: Det var synd at debatten ikke var over, men da får vi heller hive oss på.

Høyre støtter det forslaget som foreligger om å bygge et nytt regjeringskvartal med den nødvendige sikkerhet. Det er bakgrunnen for denne saken Ola Elvestuen tar opp. Vi vil ikke gamble med sikkerheten der, og da er det nødvendig å bruke den dyre løsningen hvis en skal ha et system som fungerer. Det er vel ikke unaturlig at det går en riksvei fram til eller under regjeringskvartalet, for å si det sånn. Det er nasjonale hensyn som det må legges vekt på.

Når det gjelder rv. 4 og muligheter for å komme seg ut av Oslo, har jeg lyst til å peke på at det finnes en annen løsning. Jeg er ikke uenig i at dersom en får på plass en løsning – Fossumdiagonalen har Oslo selv sagt nei til – som gjør at en kan frigjøre dagens rv. 4, Trondheimsveien, til kall det beboertrafikk, er det supert. Men det vil altså ta tid.

Det er en annen vei som det er mye fokus på om dagen, Norges farligste vei, nemlig E16, fra Oslo til Hønefoss. Der venter vi spent på framdriften i prosjektet for E16. Vi vet at det er bygd ny vei fra Hønefoss til forbi Jevnaker.

Det er i ferd med å bli motorveistandard på deler av rv. 4 på Hadeland. Jeg er helt enig med hr. Sandtrøen i at næringsvei er viktig.

Trafikken er en gordisk knute i Oslo øst med masse trafikk ut hver eneste ettermiddag. Det er det vestover også. Det er klart at hvis en får et tjenlig veinett mellom Oslo og Hønefoss, som det er planer for, og som burde vært i gang for lengst, ville en også kunne avlaste veldig mye av tungtrafikken som i dag går gjennom Groruddalen.

Så det er bare for samferdselsministeren å sette i gang. Kom igjen, bygg vei, så blir dette bra!

Statsråd Jon-Ivar Nygård [10:37:02]: En oppfølging av diskusjonen rundt Ring 1: Det har vært grundig utredet over tid, men det er ikke sann at det bare ligger gamle utredningsgrunnlag fra den foregående regjeringens tid til grunn for den beslutningen. Vi har hele tiden oppdatert, og vi har hele tiden gjort nye vurderinger, og Statens vegvesen har vært involvert i dette helt fram til man tok beslutningen. Det har sågar vært dialog med Oslo kommune underveis. Som også representanten Helleland sa: Forutsetningen her er at vi skal ha et trygt og sikkert regjeringskvartal. Da må vi senke tunnelen. Det er en forutsetning.

Det har vært mange diskusjoner. Kan man klare seg uten denne tunnelen? Det kan jeg forsikre om er grundig utredet, og det kan man ikke. Det ville kunne føre til at man ved stenging av annen veitrafikk måtte åpne opp gatestrukturer her i Oslo, dvs. få f.eks. ny trafikk over Rådhusplassen. Jeg tror ikke Oslo by ville ønske seg det.

Dette er så grundig utredet som det går an, men jeg registrerer at det er ulike synspunkter på det, og det vil det sikkert også være i framtiden. Det å gjennomføre Ring 1-prosjektet er likevel viktig fordi det er en hovedferdselsåre, fordi kollektivtrafikken må gjennom, og fordi vi må ha en redundans hvis det skjer noe med veitrafikksystemet i Oslo.

Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG) [10:38:37]: Avgjerda om å senke Ring 1 byggjer bl.a. på rapporten frå Menon Economics, som er svært mangelfull som eit avgjerdsgrunnlag for å byggje denne tunnelen, noko forfattarane sjølve tydeleg påpeiker. Men det verkar som den biten ikkje blir vektlagt i særleg grad av Statens vegvesen eller regjeringa. Som i mange andre prosjekt har ein her – etter gamal vane – bestemt at meir veg er bra veg, utan å våge å tenkje nytt eller kritisk rundt eigne gamle og vonde vanar, og utan å sjekke fakta godt nok.

Denne rapporten bruker eit forenkla reknestykke for å setje ein prislapp på auka tidsbruk for bilistar som må køyre ei alternativ rute i staden for Ring 1 – ei rute som ikkje nødvendigvis er realistisk for bilistane i det heile. Dei reknar heller ikkje på fordelane for dei gåande eller syklande i byen som ønskjer å krysse regjeringskvartalet, eller at ei stenging av tunnelen i seg sjølv er eit trafikkreduserande tiltak.

Då Smestadunnelen blei stengd i ei retning for oppgradering, blei det gjennomført store informasjonskampanjar, og resultatet viste at informasjon og forventning om kø gjorde at bilistane tilpassa seg. Trafikken gjekk ned 37 pst. på første stengde dag, og dei som forska på dette, fann ut at trafikken ikkje dukka opp andre stader. Trafikken som forsvann frå Ring 3, dukka ikkje opp på andre relevante omkøyringsruter eller lokalvegar.

Stenging av eitt tunnellop på Smestad gav faktisk trafikkreduksjon ikkje berre på Ring 3, men heilt ut til E18.

For å summere opp: Dette er eit ekstremt dyrt motorvegprosjekt midt i sentrum av ein by som ikkje ønsker prosjektet. Det er eit prosjekt som vil føre til meir trafikk, som mest sannsynleg er heilt unødvendig, og som vil koste staten enormt med pengar, antakeleg meir per meter enn noko anna vegstykke i Noreg. Det vil òg bli 100 pst. finansiert av landets skattebetalarar.

Nils Kristen Sandtrøen (A) [10:40:39]: Av de mange fantastiske tingene med Stortinget er det at vi har så dyktige referenter. Derfor vil jeg anbefale, etter denne debatten, at representanten Elvestuen går inn og leser referatet og det jeg sa i mitt innlegg, for det var det motsatte av det Elvestuen påsto. Mange ville tolket det jeg sa som et veldig balansert innlegg for at statsråden håndterer lokale miljøutfordringer i Grouddalen samtidig som Arbeiderpartiet er opptatt av industrien og godstransporten. Det jeg sa, var følgende:

«I utredningsoppdraget til neste NTP (...) er det kommet inn et nytt kapittel som Arbeiderpartier-Senterparti-regjeringen er opptatt av, om industri, godstransport og eksport.»

Jeg sa ikke at det var et ensidig fokus på det, men at dette er noe vi vektlegger. Naturligvis vektlegger vi det fordi det over mange år har vært en debatt i denne salen om såkalt omstilling av norsk økonomi. Og hva betyr egentlig det fine ordet som Erna Solberg likte å bruke? Det betyr at Norge i framtiden skal leve mer av eksportinntektene, bl.a. fra industrien på fastlandet, og ikke bare være så avhengig av å eksportere olje og gass. Skal vi få til det, må naturligvis forsvarsindustrien i Norge – hvor vi har dyktige ingeniører og arbeidsfolk – få muligheten til å sende de varene de produserer, til markedet. Så enkelt, men likevel så viktig å få med den detaljen i en framtidsrettet tenkning rundt NTP.

Hvis Elvestuen leser det som nå er på gang i et større bilde, både med tanke på klimautslipp i byer og ikke minst for ny grønn teknologi langs kysten vår, vil han se at det virkelig har begynt å bli en helhet over transport- og infrastrukturpolitikken med denne regjeringen. Årlig bruker vi faktisk 6,5 mrd. kr på byvekstavtaler for nettopp å redusere klimagassutslippene i byområdene. Er det noen som tenker på både by og industri, er det nettopp Arbeiderpartiet.

Denne debatten trengte egentlig ikke å bli lang, men det er viktig å få fram de positive tingene som nå skjer, for å bruke pengene smartere, tenke på hva Norge skal leve av i framtiden, skape jobber og kutte utslipp. Det er Arbeiderpartiets politikk på bred front, enten det er langs kysten, eller det er i nærheten av Kongsberg- og Raufoss-industrien, som produserer forsvarsmateriell.

Presidenten [10:43:05]: Representanten Ola Elvestuen har hatt ordet to ganger tidlegare og får ordet til ein kort merknad, avgrensa til 1 minutt.

Ola Elvestuen (V) [10:43:19]: Først til representanten Sandtrøen: Jeg har vært med på Oslopakke 3 siden de første møtene tilbake i 2002. I all etablering av dette, også byvekstavtalene og de forhandlingene, vet man veldig godt hvem som har vært drivkraften for å bygge opp det systemet og den kollektivtrafikken vi nå ser i Oslo og de andre store byene. Det er ikke Arbeiderpartiet som har vært motoren i dette.

At man ønsker å ha en satsing på industri, godstransport og eksport, er i seg selv ingen begrunnelse for ikke å gå inn og faktisk se på om Oslo kommune kan håndtere Trondheimsveien bedre, for der trenger man en trikketrasé i den ene delen ned mot Sinsen, og man trenger å forbedre tilbudene innen både kollektivtrafikken for øvrig og støyskjermingen.

Når det gjelder Ring 1, er det ingen grunn til å grave ned den tunnelen. Den kan stenges, og det er en god nok løsning.

Frank Edvard Sve (FrP) [10:44:42]: Eg hadde eigentleg ikkje tenkt å ta ordet meir, men eg klarte ikkje å dy meg då eg høyrde representanten Sandtrøen.

Ein representant frå Arbeidarpartiet kan stå og forgylle samferdslepolitikken og korleis ein byggjer Noreg og utviklar næringslivet osv. – med ei regjering som har påført næringslivet over heile Noreg brutale drivstoffprisar, straumprisar, skattar og avgifter som ingen har sett før. Dette fører til det stikk motsette av utvikling for næringslivet. Det rammar næringslivet brutalt i heile Noreg.

I mitt eige fylke er transport-, bygg- og anleggsbransjen i kneståande. Fiskerinæringa slit med drivstoffprisar. Det er oppseiingar i hopetal. Så står ein og snakkar om at Arbeidarpartiets politikk er så fantastisk flott.

I Møre og Romsdal er det eit vedlikehaldsetterslep på nesten 10 mrd. kr på fylkesvegane. Det er det same over heile landet. Det er milliard på milliard i vedlikehaldsetterslep. Kva har dagens regjering gjort for å ta igjen det etterslepet? Ein har ikkje gjeve nokon ekstra midlar til fylkeskommunen som gjer at fylkeskommen kan vere i stand til å ta igjen etterslepet.

Det som har skjedd, er at vi i mitt fylke må kutte 280 mill. kr fordi drivstoffprisane knekk ferje- og busstilbodet. Vi må kutte 280 mill. kr. På gratisferjene, som skulle vere bra i fylka, vert det kutta avgangar. Førre uke stod eg i søre Sunnmøre og skulle heim igjen frå Ørsta. Eg køyrde til Festøya og skulle ta ferje over til Hundeidvika, men nei – på laurdagen var ferja stengd. Det gjekk ikkje ferje. Kva skal vi med gratis ferje når ferjene står? Det same ser vi på øyane. Det vert kutta i nattilbodet osv.

Det er praksisen med Arbeidarpartiet i regjering. Det er arbeidarpaktpraksis. Det er konsekvensane av politikken. Eg klarte ikkje å dy meg; eg måtte berre seie det.

Presidenten [10:46:57]: Presidenten legg merke til at debatten tok seg kraftig opp etter fyrste forsøk på å avslutta han. Då kjem det jammen meg eit innlegg til.

Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [10:47:19]: Jeg klarer ikke dy meg når det snakkes med utestemme fra talerstolen.

De siste åtte årene før vi kom i regjering, har etterslepet bare vokst. Jeg vil henstille til Fremskrittspartiets representant om å ta en titt på det og se på om investeringene i f.eks. Troms og Finnmark har økt. Så vil jeg se på om de planene som ble laget under Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen, bortsett fra de allerede vedtatte satsingene Arbeiderpartiet hadde gjort i sin stortingsperiode før 2013, lå til grunn.

Den satsingen Fremskrittspartiet tar til orde for, har man hatt gode muligheter til å gjennomføre.

Presidenten [10:48:07]: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [10:48:18]

Interpellasjon fra representanten Birgit Oline Kjerstad til klima- og miljøministeren: «Ein historisk viktig naturavtale vart underskriven 19. desember 2022. Naturavtalen sitt mål om 30 pst. representativt vern av areal, 100 pst. berekraftig bruk og restaurering av øydelagd natur skal no fylgjast opp i Noreg. Vi kan ikkje fortsetje som før, og det hastar med å ta betre vare på naturen. Kva planar har regjeringa, når kan Stortinget få framlagt ein strategi med konkrete mål og planar for gjennomføring av naturavtalen i Noreg, og vil regjeringa revidere og justere eksisterande planar som er i sterk strid med naturavtalen sine mål?»

Birgit Oline Kjerstad (SV) [10:49:15]: I lag med 192 andre land skreiv Noreg under ein historisk viktig naturavtale i Montreal den 19. desember 2022. No trengst det ein nasjonal plan for korleis vi skal nå måla for naturavtalen. Det trengst eit system for rapportering og planlegging som er enkelt å bruke, og vi treng planar for restaurering av natur og midlar til betre overvaking av vassmiljø og kontroll av miljøgifter, og til å ta vare på trua artar.

Vi har verna høg fjell og lite produktive område i Noreg, men havet, kysten og lågareliggende område er underrepresenterte i verneplanar. Verneplanane står ofte og svært svakt i møte med utbyggingsinteresser, jf. Lågenfeltet. Klimaendringar og tap av natur heng nøye i

hop med vår måte å bruke – for ikkje å seie forbruke – ressursar og areal på. Vi kan ikkje fortsetje som før. Stortinget treng å løfte diskusjonen om korleis naturavtalen skal fylgjast opp. Difor har eg stilt dette spørsmålet til statsråden.

Med naturavtalen har Noreg forplikta seg til mål om å

- verne minst 30 pst. av landområda i verda innan 2030

- verne eller ta vare på 30 pst. av hava, innsjøane og elvane i verda

- restaurere 30 pst. av all natur som er skada

Vernet skal vere representativt, fange breidda av ulike naturtypar med store nok og samanhengande område til at det er mogleg å sikre økosystem og økosystemfunksjonar.

Vern handlar om mykje meir enn geografisk vern. Berekraftig bruk og hausting og – sist, men ikkje minst – å stanse miljøgifter og forureining er også kjempeviktig. I lys av dette er det frustrerande at regjeringa ville kutte både skogvernmidlar og midlar til vassområdesatsing i det førre budsjettet, og at handlingsplanen for sjøfugl nok ein gong blei skubba ut i tid.

Naturavtalen inneheld også viktige punkt om finansiering, og det er eit mål å redusere skadelege subsidiar med minst 500 mrd. dollar innan 2030. Ein skal også skaffe til vegar minst 200 mrd. dollar per år i innanlandsk og internasjonal finansiering av varetaking av biologisk mangfald, frå både offentlege og private kjelder.

Retten til informasjon frå genmateriale er også ein del av avtalen. Det skal opprettast ein naturdatabank, eller genbank, der alle kan få tilgang til kunnskap om genetisk informasjon, og der private selskap og andre som bruker informasjonen, skal betale ei avgift som så igjen skal gå til bevaring av natur i mindre rike land.

Heilt nytt i avtalen – det var altså ikkje med i den førre naturavtalen frå 2010 – er at det skal på plass eit system for rapportering, og at landa jamleg må melde frå om status for måloppnåing.

Formuleringa i Hurdalsplattforma om at klima og natur skal leggje grunnlaget for all politikk, forpliktar regjeringa. Arealbruksendringar er den største trusselen mot naturen. Difor må vi få slutt på bit-for-bit-utbygginga av natur, og regjeringa må gje kommunane betre juridiske verktøy og kompetanse om korleis vi kan utvikle samfunnet utan å gå på akkord med klima- og miljømål. Tilliten til styresmaktene toler ikkje ein ny runde med store ambisjonar som ikkje blir oppfylte, slik det skjedde med Aichi-måla frå 2010.

Naturomsyn må gjennomsyre alt. Difor undrast eg på kvifor berre klima og ikkje omsyn til natur er nemnt i høyringsbrevet frå OED til energikommisjonen sin rapport «Mer av alt – raskere». Reknar ein på tala, kan vi

– om vi ikkje tek dei rette teknologivala – stå framfor dei største naturinngrepa i norsk historie.

Eg meiner det er openbert i konflikt med naturavtalen når regjeringa køyrer på med olje- og gassutvinning i Arktis og inn i særleg verdifulle og sårbare område i havet, i TFO-utlysingane. Det er og blir store utfordringar knytte til motorvegbygging, kraftutbygging, vindkraft i reinbeite, myrer og fugletrekk og opning av mineraltutvinning i havdjupet.

Det er klima- og miljøministeren som representerer regjeringa her, men for å nå måla må alle ministrane og departementa stille opp på sine område for at vi skal oppfylle måla i naturavtalen og gje etterkomarane våre ei framtid med reint vatn, rein luft og trygg mat. Det vil løne seg for Noreg å ta grep no. Derfor hastar det, for naturen er det viktigaste vi har for framtida.

Statsråd Espen Barth Eide [10:54:29]: Jeg setter svært stor pris på denne anledningen til å diskutere oppfølgingen av naturavtalen fra Montreal her i Stortinget og hva vi skal gjøre hjemme i Norge. Før jeg gjør det, har jeg lyst til å minne om at for ganske nøyaktig to år siden tok undertegnede, da som stortingsrepresentant fra den daværende opposisjonen, initiativ til en initiativdebatt som gikk her i salen den 11. februar 2021, om nettopp samme tema. Da trodde vi det var like før naturtoppmøtet skulle holdes i Kunming i Kina, og initiativet var tatt fordi vi ønsket å få Stortingets oppmerksomhet og en slags felles diskusjon om hele problemkomplekset, men også fordi vi ønsket å pålegge den daværende regjeringen et ansvar for å komme raskt tilbake til Stortinget med oppfølging av den avtalen som ville komme.

Siden jeg tok initiativet til det som stortingsrepresentant, synes jeg det er naturlig å si her at vi ønsker å gjøre akkurat det vi ba forrige regjering om, nemlig å komme raskt tilbake til Stortinget med en stortingsmelding om oppfølgingen av naturavtalen. Det betyr, som representanten Kjerstad påpekte, at oppfølgingen av naturavtalen ikke bare er noe klima- og miljøministeren, mitt departement og min sektor kan ta ansvaret for. Dette er gjennomgripende, og derfor vil regjeringen lage en stortingsmelding hvor vi går igjennom konsekvensene av avtalen for Norge, men det blir også en melding om Norge og naturen i årene som kommer, slik vi har meldinger om klima.

Vi sier i Hurdalserklæringen, som det ble referert til, at klima og natur skal være en ramme rundt all politikk, og da er det naturlig at vi behandler begge deler med samme alvor og samme intensitet. Derfor er jeg glad for å kunne si at det kommer en melding.

Det er også et viktig poeng at det nettopp var Norge som sto i spissen for de landene som insisterte på at det

skulle komme et rapporteringssystem ut av Montreal, at man både skulle stille strenge krav om 30 pst. beskyttelse av hav og land, og at man skulle være i gang med minst 30 pst. restaurering av forringet natur – alt dette innen 2030 – og også at landene skulle rapportere løpende om hvordan det gikk. Vi fikk gjennomslag, gjennom arbeidet i høyambisjonskoalisjonen og til slutt i endelig vedtak i plenum, for at ved neste møte i biodiversitetskonvensjonen, som skal holdes i 2024, skal landene komme tilbake med handlingsplaner for gjennomføring av avtalen i eget land og så i 2026 med rapport om hvordan man har fulgt opp handlingsplanene.

Da er intet mer naturlig enn at vi setter i gang selv for å gå foran med et godt eksempel. Så denne meldingen som blir som vanlig en melding fra regjeringen til Stortinget, som gir grunnlag for en bred diskusjon her og en forhåpentligvis bred forankring, vil også legge grunnlaget for Norges første innrapportering av en slik handlingsplan, slik vi er forpliktet av i FN, fordi vi selv ønsket å bli forpliktet av det i FN.

Det går på vern og andre typer bevaring, men det går faktisk på mer enn det. Det går på hele vår omgang med naturen, som må bli mye mer bærekraftig, mye mer sirkulær, og som må ha som mål å få en naturpositiv økonomi. Lite gleder meg mer enn å se at det er engasjement for dette ikke bare i politikken, men også i næringslivet og hos mange forbrukere. Stadig flere bedrifter snakker nå om naturpositivitet og om naturregnskap.

I forrige regjeringsperiode tok Arbeiderpartiet m.fl. initiativ til at vi skulle sette ned et naturrisikoutvalg. Det skjedde ikke da, men det skjedde kort etter at vi overtok, så nå har vi et eget utvalg som utreder naturrisiko. Noe annet vi satte i gang med en gang vi overtok, var et arbeid om naturregnskap for Norge, en oversikt over naturkapitalen og hvordan en kan regne på dette. Det er nettopp for å lage de verktøyene, som Kjerstad med rette ber om, for at også kommunene skal være i stand til å bruke dette i sin arealplanlegging.

Det er ingen tvil om at vi må tenke nytt om vår omgang med natur og dermed også vår omgang med areal. Når det gjelder tap av biologisk mangfold, er arealtap den største trusselen. Klimaendringene er også en stor trussel, men arealtap er nummer én. Derfor er det en viktig del av den debatten jeg tror vi skal ha i minuttene framover, og så i året som kommer gjennom dette meltingsarbeidet.

Birgit Oline Kjerstad (SV) [11:00:00]: Eg vil takke for denne orienteringa. Det er ikkje tvil om at statsråd Espen Barth Eide har gjort ein stor jobb internasjonalt i desse spørsmåla, men no handlar debatten mest om det me skal gjere her, og det er bra at statsråden seier litt om det også. For, som statsråden seier, det er arealbru-

ken vår som er det største problemet – og så kjem klimaendring på ein tredje plass.

Men dette heng nøye i hop. Våre kommunepolitikarar rundt om i landet sit ofte med store saker på bordet, og dei etterlyser betre kvalitet på konsekvensutgreiningar i store utbyggingssaker og verktøy for å kunne møte dette på ein ny måte.

For mykje av samfunnsplanlegginga har vorte overlata til private eigedomsutviklarar utan at det er teke nok overordna natur- og miljøomsyn. Areal er ein ikkje-fornybar ressurs. Difor trengst kommunale arealbruksrekneskap og kommunale arealbudsjett som byggjer på god kartlegging i kunnskap om naturen i området. Vi må ha eit mål om å bli arealnøytrale og naturpositive. Det trengst at kommunar får tilført ressursar og verktøy for å ha god kvalitet og gode prosessar for godt planarbeid. Vil regjeringa ta initiativ til å styrkje klima- og naturomsynet, særleg i plan- og bygningslova, for å gje kommunane verktøy og heimel for å halde igjen på naturbruken?

Noreg forvaltar dei siste villmarkene i Europa, med tilhøyrande fugle- og dyreliv, og langt fleire artar enn dei som no er på lista over prioriterte artar, treng å bli tekne omsyn til og bli varetekne. Vil det følgje med finansiering? Vil Klima- og miljødepartementet sørgje for å få på plass betre tiltak for å stanse tapet av biologisk mangfald, gjennomføre skogvernet og få på plass handlingsplan for sjøfugl?

Eit av natursluka er vegutbygging, og saken like før denne interpellasjonen handla om vegutbygging. Eksempel er motorvegen gjennom Lågendeltaet, ferjefri E39, Møreaksen og Hordfast, der vegen mange plassar er lagd rett gjennom myr- og verneområde. Vil KLD påverke til at det blir stilt grunnleggjande krav til miljø og natur ved revisjonen av Nasjonal transportplan, og vil kostnader for utslepp og naturtap bli oppjusterte for å synleggjere dei store samfunnskostnadene ved auka klimagassutslepp og redusert CO₂-opptak som følgjer med store vegprosjekt?

Statsråd Espen Barth Eide [11:03:08]: Jeg takker igjen representanten Kjerstad for gode og viktige spørsmål. Det er nøyaktig disse tingene denne meldingen bl.a. vil ta opp. Hvordan setter vi bedre pris på naturen, altså bokstavelig talt anerkjenner dens verdi for oss – både verdi i den forstand at den lagrer karbon, produserer ren luft, rent vann og viktige naturtjenester og legger grunnlaget for at vi kan dyrke mat, og verdi i regnskapet?

Derfor har vi nettopp satt i gang et omfattende arbeid, som jeg nevnte i mitt hovedinnlegg – som Statistisk sentralbyrå, Miljødirektoratet, NINA og flere andre nå jobber med – bl.a. for at kommunene skal få bedre

verktøy og et bedre kunnskapsgrunnlag for det mange kommuner faktisk vil, nemlig å ta mye bedre ansvar for sin nærnatur, naturen i sin kommune.

Vi gir også tilskudd til kommunedelplaner for natur, og vi har en nær dialog med KS, som jeg tidlig inviterte inn i dette arbeidet med å utarbeide en oppfølging i Norge – med en veldig positiv respons fra ledelsen der. Det ønsker de å være med på, for all natur på land ligger som kjent i en kommune. Kommunene er derfor ekstremt viktige i det, så svaret på det er ja.

Jeg er også veldig opptatt av at vi jobber med tematikken skog. Der vil jeg nevne tre ting: Ja, vi skal ha skogvernmidler, og vi skal sørge for å nå målet om 10 pst. skogvern. Det er veldig viktig. Gammel skog og særlige biotoper må tas vare på. Enda viktigere er det hvordan vi forvalter den skogen som faktisk forvaltes. Veldig ofte drukner det i debatten om skogvern. Det er minst like viktig hvordan man forvalter skog som faktisk brukes som skog.

I den forbindelse er jeg glad for å kunne fortelle at det nå kommer en ny skogstandard, som trer i kraft i år. Den er blitt til i nært samarbeid mellom partene – altså skogeierne og sentrale miljøorganisasjoner som Sabima, WWF og andre – og legger bl.a. mer vekt på plukkhogst framfor flatehogst. Den medfører også en del annet når det gjelder oppdatert og moderne skogdrift, slik at også den skogen som forvaltes, blir brukt på en bedre måte. Det vil bety mye for både CO₂-regnskap og biologisk mangfold.

Når det gjelder planer som allerede ligger der, kan vi i hvert fall svare konkret for NTP. Det har også samferdselsministeren, som nettopp var her, sagt ved flere anledninger. Veinormalene skal oppdateres, og der det er relevant, skal eksisterende planer ses i lys av nye og til dels innskrenkede veinormaler. Grunnprinsippet for videreutvikling av infrastruktur er fortrinnsvis å bruke veier og infrastruktur som man allerede har, før man bygger nytt. Det har vært altfor mye nedbygging av natur gjennom de ville veiutbyggingene som var under forrige regjering. Dette må vi gjøre noe med; vi må bruke gamle veier om igjen.

Linda Monsen Merkesdal (A) [11:06:28]: Komiteen var for kort tid sidan på komitéreise til India. Her fekk me i realiteten sjå menneska sin kamp for naturen og dei overveldande problemstillingane me menneske står overfor. Kloden står overfor to store, langsiktige kriser: klimakrisa og naturkrisa. Begge desse krisene må løysast samtidig.

Naturen har aldri stått så høgt på den politiske dagsordenen som han gjer i dag. Me veit at me treng intakte og robuste økosystem for å stansa klimaendringane og for å vera betre rusta til å møte klimaendringane, som al-

lereie er her. Me må jobba heilskapleg med å redusera utslepp og bevare natur og biologisk mangfald. Difor jobbar denne regjeringa på tvers av departementa for å vareta måla våre. Grøn bok er eit nybrottsarbeid og ligg som ei ramme rundt all politikken vår. Eit eksempel er at både næringsministeren og klima- og miljøministeren har sirkulær økonomi som verkemiddel for nettopp å bevare natur og bremsa klimakrisa som ein felles politisk verkstad.

Før jul var landa i verda samla om eit nytt globalt rammeverk for naturen. Noreg, ved statsråd Espen Barth Eide, var i front for å leia dette arbeidet. Den nye naturavtalen skal følgjast opp nasjonalt og er eit viktig verkøy for å stansa tap av natur både nasjonalt og globalt.

Arbeidarpartiet gjekk til val på at klima og natur skal vera ramma rundt all politikken vår. Det held me høgt, og me er på god veg. Det blir utforma politikk som vil få både nasjonale og globale effektar, for er det ein ting turen til India lærte meg, er det at me har hastverk med å få politiske verkemiddel til å bli omgjorde til faktisk handling. Dette gjeld både nasjonalt og globalt, for tap av natur er ei like stor utfordring som klimændringane, og desse to tinga heng tett saman.

Den nye naturavtalen viser veg og gjev oss konkrete mål som skal bidra til at me klarer å løysa naturkrisa og klimakrisa samtidig. Eg er glad for at klima- og miljøministeren vil koma tilbake til Stortinget med ei stortingsmelding.

Eg vil takka representanten Kjerstad, som løfta denne viktige saka, slik at me fekk debattera dette i dag. Dette var ein viktig interpellasjon.

Hurdalsplattforma og politikken til Arbeidarpartiet ligg klar: Klima og natur er ramma rundt all politikken vår.

Naomi Wessel (R) [11:10:06]: Vi står som kjent ikke bare i en klimakrise, vi står også i en naturkrise. De to krisene forsterker hverandre. Når naturen bygges ned, forsvinner jordens egne CO₂-lagre, og når temperaturen stiger, forsvinner flere arter. Naturkrisen byr også på helt egne utfordringer.

Det er arealnedbygging som ifølge FNs forskerpanel er den aller største trusselen mot artsmangfoldet. Denne nedbyggingen finner sted også i Norge og fra mange hold. Det planlegges for nye store motorveier som skal skjære tvers gjennom sårbar natur, med både E39 Hordfast gjennom Reksteren og E6 gjennom Lågendeltaet. Det er satt av areal til én million nye fritidsboliger i Norge. Dersom en brøkdel av disse blir realisert, ligger vi dårlig an. Vi har ikke minst store planer om å bygge ut og bygge ned naturen med enda mer vindkraft. Det er ikke grenser for hvor mye vindkraft som skal bygges ut.

Jeg kommer fra et fylke der vi har fått kjenne vindkraftutbyggingen på kroppen, bokstavelig talt. I Tysvær kommune ble det bygd ut, på tross av at kommunestyret sa nei. Turbinene var så dårlig konsekvensutredet at det ikke var tatt høyde for den faktiske støyen turbinene produserer. I tillegg til å ødelegge naturskjønne friluftsområder går støyen på helsa løs. Folk sliter med migrene og hjertebank. I perioder er det så ille at Norges vassdrags- og energidirektorat har måttet stenge av noen av turbinene på nattestid.

Når det nå skal bygges ut mer vindkraft, skal det fortsatt gå på bekostning av naturen i Rogaland. I Bjerkreim kommune planlegges det to nye anlegg med turbiner på henholdsvis 250 og 270 meters høyde. Det ene anlegget ble avslått i forrige runde, av naturmangfoldshensyn. Det skal settes opp midt i hubroens rike, sånn som i Hervik i Tysvær, hvor den rødlistede hubroen nå er sporløst borte. Allikevel prøver Statkraft seg på nytt. Det andre anlegget kjenner vi ikke eierne til, for eierskapet fordufter en plass i skatteparadiset Delaware.

Presset for å produsere mer kraft øker. I Rødt savner vi en diskusjon om forbruk og prioritering. Vi løser nemlig ikke klimakrisen ved å forsterke naturkrisen. Konsekvensene er svært negative for både mennesker og natur.

Rogaland er et av de fylkene som har bygd ut mest vannkraft. De siste ti årene har vi også fått en massiv vindkraftutbygging. Parallelt har naturen blitt rasert, og strømprisene har faktisk bare steget. Nå ber politikerne og toppene i kraftbransjen oss om å bygge mer. Det er ikke rettferdig miljøpolitikk. Regjeringen kan gjemme seg bak løfter om mer selvstyre. Misforstå meg rett, det er bra at kommunene kan si nei, men i en tid med dårlig kommuneøkonomi, et massivt press på lokalpolitikere og med planer som aldri var tema i valgkampen, får vi også en demokratisk utfordring.

Statsråden må svare på hvordan vindkraftutbyggingen, som skal skje i et raskere tempo enn noensinne, kan være forenlig med naturavtalen vi har inngått. Selv om vi kan prøve å restaurere så mye som mulig, kan noe være tapt for alltid, og det hjelper ikke å restaurere om vi uansett bygger ned mer enn vi tilbakefører. Det er en stor selvmotsigelse på den ene siden å snakke om å verne mer, og på den andre siden godta eller legge opp til å bygge ned naturen med motorveier, hytter og vindturbiner.

Ola Elvestuen (V) [11:14:31]: Jeg vil også takke interpellanten – og også statsråden, for hans svar på det som er et viktig og stort tema som vi nå skal følge opp i årene framover, særlig fram mot 2030. Det er kort tid, sju år, for å få på plass innholdet i naturavtalen fra Kunming-Montreal. Selve avtalen tror jeg er bedre enn det

man kunne ha fryktet eller forventet tidligere, og nå er det den vi må bygge på. Jeg håper også statsråden tar med seg at der vi legger ambisjonene, er i den dynamiske utviklingen innenfor de mest ambisiøse landene, innenfor høyambisjonskoalisjonen for natur og folk, for akkurat som for Parisavtalen, er det med naturavtalen: De ambisiøse landene må gå foran for at vi skal nå målene.

Jeg er også glad for at det kommer en stortingsmelding – det må det gjøre som oppfølging av denne – og at den settes i gang med en gang. I den forrige, fra 2016, Natur for livet, er det fortsatt vedtak vi trenger å gjennomføre. Jeg håper f.eks. at vi nå tar et stort steg framover for å få en helhetlig forvaltning av alle naturtyper, til og med kanskje også med forvaltningsplanene for de ulike naturtypene på land, og ikke bare til havs, som vi har i dag.

Et av vedtakene fra Stortinget i forbindelse med Natur for livet i 2016 er 10 pst. vern av skog. Vi skal ha 30 pst. vern, men 10 pst. vern av skog ble vedtatt i 2016. Jeg håper vi får en framdrift for hvordan dette skal oppnås, også fram mot 2030. Det må gjøres samtidig som skogbruket for øvrig også blir mer miljøvennlig. Jeg håper at når EU får vedtatt sin skogstrategi, er det en strategi som vi følger også i det norske regelverket.

Det er vern både av land og hav, og når det gjelder 30 pst. vern av hav, er det bra at regjeringen har lagt opp til en endring i lovverket for å gi mulighet ut til 200 milsone. Men jeg blir også bekymret, for da den marine verneplanen for Lopp havet ble vedtatt, var den kraftig redusert fra de opprinnelige planene, også de som var der da statsråden gikk inn i sin posisjon.

Vi må restaurere natur, myr og enkeltarealer, men også store områder, som f.eks. Oslofjorden, slik at vi får tilbake livet i Oslofjorden. At man ser en klar bedring i løpet av de neste sju årene, må være et mål som er en tydelig oppfølging av naturavtalen. Og vi må bruke naturmangfoldloven. Vi har kvalitetsnorm både for villaks og for villrein. Nå må det gjennomføres tiltak for å følge opp også kvalitetsnormen, at vi kan gå fra der det er rød sone, til gul, og der det er gul sone, til grønn. Det krever omfattende politikkutvikling og en sterk vilje for å få tilbake den kvaliteten vi trenger etter kvalitetsnormen.

Så er det også gjort andre vedtak. For det første: Fra Sharm el-Sheikh er det viktigste budskapet til verden at 1,5-gradersmålet fortsatt er mulig å nå. Rystad Energy har gitt ut en god rapport som viser hvordan det kan gjøres: med rask teknologiutvikling for å få ned utslippene for å nå målene for kutt i metanutslipp som ble vedtatt i Glasgow, men også med å stoppe avskoging. Det går også inn i denne prosessen.

Jeg håper statsråden kan si litt om hvordan han ser for seg det parallelle løpet, for vi kan ikke bare vente på en ny stortingsmelding, vi må også levere, både på at vi

skal stoppe avskoging innen 2030, som vi sluttet oss til i Glasgow, og ikke minst at vi må følge opp klimaavtalen med EU, der vi også skal stoppe utslipp fra skog- og arealbruksendringer, der vi har store utslipp i dag. Det er vel 4,5–4,6 millioner tonn. Dette er jo et regnskap. Her kan vi ikke vente, vi må få ned utslippene med en gang. Vi er en del av det europeiske arealnøytralitetsmålet mot 2030, og det nye målet blir at vi skal ha et konkret opptak også i den sektoren. Det arbeidet må skje parallelt med en stortingsmelding for å følge opp naturavtalen.

Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG) [11:19:52]: I Montreal fekk verda parisavtalen sin for naturen. Avtalen er langt frå perfekt, men han er ei veldig viktig anerkjenning av at dagens samfunnsutvikling fører til eit så stort naturtap at det vil få enormt negative konsekvensar for samfunnet, og at denne utviklinga må snuast.

To av hovudgrepa i avtalen er å verne minst 30 pst. natur innan 2030 og å restaurere minst 30 pst. øydelagd natur innan same år. Det er ein bra ambisjon, men det store spørsmålet står igjen: Kva betyr dette i praksis for politikken til regjeringa her heime? Førebels ganske lite, kan det sjå ut til. For noko av det første klima- og miljøministeren gjorde etter å ha teke med avtalen heim, var å opne for å endre verneforskrifta for å kunne byggje ein motorveg gjennom Lågendeltaet etter at Miljødirektoratet gav avslag. Det er omtrent det motsette av det han signerte på i Montreal.

Landbruks- og matministeren har avvist å bruke kjøpet Statskog føretok av giganteigedomen Meraker Brug til å utvikle metodar for meir berekraftig skogdrift, sjølv om den økologiske tilstanden i norsk skog langt frå er god nok. Regjeringa jobbar gjennom det internasjonale havpanelet for at minst 30 pst. av havområda i verda skal vernast, og det er veldig bra, men i Noreg har me førebels berre verna 3,6 pst.

Det heilt grunnleggjande kravet i naturpolitikken må vere at me set like høge ambisjonar for Noreg som me gjer for resten av verda. Det betyr i praksis minst 30 pst. representativt vern av norsk natur, både til lands og til havs, 30 pst. restaurering av øydelagd norsk natur, og 100 pst. berekraftig forvaltning av alle naturområde i Noreg.

Me går inn i eit lokalvalår, og veldig mykje av naturnedbygginga i Noreg skjer gjennom lokale vedtak. Det skjer når ein kommune prioriterer alpinanlegg framfor utmarksvern, vindkraft framfor urørt natur, hyttebygging framfor utryddingstruga artar eller bustadbygging framfor hundremeterskogane. Me kan ikkje fortsetje sånn. MDG vil kjempe hardt i kommunestyre over heile landet for å oppfylle krava i naturavtalen.

Me registrerer at regjeringa har starta arbeidet med ein handlingsplan for natur, og han vil bli behandla i

Stortinget i form av ei stortingsmelding. Det er eg glad for. Eg håpar og forventar at denne handlingsplanen vil vise korleis Noreg skal oppfylle dei viktige måla i den internasjonale avtalen: representativt vern av minst 30 pst. av norsk natur, restaurering og berekraftig forvaltning.

Ein truverdig handlingsplan føreset at regjeringa sluttar å oppføre seg som om naturpolitikk ikkje heng saman med alle andre politikkområde. Ein kan ikkje drive «business as usual» eller «business» med bitte små «tweaks». Ein kan ikkje bygge ein motorveg gjennom Lågendeltaet og samtidig påstå at ein forvaltar naturen berekraftig. Ein kan ikkje bygge ferjefri E39, og dermed rasere store delar av kysten i Sør-Noreg, og påstå at ein tek naturvern på alvor.

Rett før jul la MDG difor fram to forslag som, om dei blir vedtekne, langt på veg vil oppfylle forpliktingane Noreg har etter naturavtalen. Me føreslår å stanse ei rekke naturøydeleggjande prosjekt, medrekna Hordfast, planlagde inngrep ved Nordre Tyrifjorden naturreservat i samband med bygginga av Ringeriksbanen, og mykje meir. Me føreslår å styrkje moglegheita statsforvaltaren har til motsegn, og me føreslår å be regjeringa føreta ein full gjennomgang av planlagde naturinngrep i Noreg, med mål om å redusere nedbygging av natur i tråd med ambisjonane i naturavtalen. Me føreslår – ikkje minst – eit mål om å gjere Noreg arealnøytralt innan utgangen av 2025, og eit nytt mål om ei vesentleg betring av tilstanden i norske økosystem innan 2035.

Om me skal oppfylle naturavtalen og unngå at ein katastrofal økologisk kollaps skjer i vår levetid, må me faktisk endre på ting, og me må starte no.

Sigurd Kvammen Rafaelsen (A) [11:24:01]: De beste løsningene på vern finnes i samarbeid med kommunene. I motsetning til representanten Elvestuen er vi veldig glad for at klima- og miljøministeren tok hensyn til det som kom fra lokale myndigheter når det gjelder vern av Lopphavet. Det ble mottatt med glede, og det viser at man alltid skal ta flere hensyn. I Finnmark gjelder det også sikkerhetspolitiske hensyn. Noen av løsningene på framtidens utfordringer finnes i den grønne omstillingen, med mer kraft og mer nett. Det vil kreve areal, og det er da viktig å ta de hensynene som skal til for å få en bærekraftig forvaltning av naturen, og som også virker inn på miljøet. Det er vi nødt til å gjøre, det er et ansvar vi har.

De beste løsningene får vi når vi snakker i lag. Derfor er det veldig bra og riktig at det kommer en stortingsmelding som man vil få innspill på. Både bruk og vern løses best når flere involveres – også de lokale myndigheter.

Birgit Oline Kjerstad (SV) [11:25:37]: Eg vil takke for mange gode innlegg og for ein god debatt. Det som

vi i alle fall kan vere einige om, er at vi har dårleg tid, og vi må ta nye grep for å kome vidare med det viktige arbeidet med å stanse tap av natur og leggje til rette for at etterkomarane våre skal kunne leve eit godt liv og ha intakt natur rundt seg.

Eg vil avslutte med å snakke litt om havet. Vi hadde knapt nok kome frå Montreal før det var ei utlysing av nye TFO-område i Arktis, i dei nordlege områda i Barentshavet. Då vi var i Goa, såg vi at havet begynner å få store problem med at det blir surare på grunn av CO₂-utslippa. Vi fekk sjå i elektronmikroskop korleis kalkplankton blir tært opp på grunn av surare hav. Dette er noko som skremmer meg veldig, for eg veit at plankton og dei minste organismane er dei som ber heile matproduksjonen i havområda. Difor er det så utruleg viktig at vi tek betre vare på havet.

Kampen om areala blir mykje større framover. Nye næringar krev plass, i tillegg til olje og gass og tradisjonelt fiskeri. Havet er viktigare for klimaet enn ein trudde, og det står dårlegare til enn vi trudde. Det eg ventar så på, er at vi på alvor begynner å ta inn over oss dette alvor og avgrensar oljeleting, særleg i desse særleg verdifulle og sårbare områda, at vi kartlegg betre kvar korallrev er, at vi følgjer betre med på kva som skjer med ålegrasenger og korallrev, for det er det som gjev den enorme verdien til Noreg frå fiskeri og sjømat.

Vi treng å overvake fjordane våre betre og sørgje for at vi følgjer med på kva som skjer, slik at det som har skjedd med Oslofjorden, ikkje skjer med resten av fjordane, og at dei nesten dør av overgjødsling. Der er det teikn som tyder på at vi trur at systemet toler meir enn det gjer.

Eg lurar på om Klima- og miljødepartementet vil sørgje for at ein ny naturmangfaldlov som skal gjelde i heile havområdet, kjem på plass før havforvaltingsplanen skal reviderast, slik at ein kanskje får vurdere å ha heilt olje- og gassfrie område i SVO-området og i nordlege Barentshavet – få det inn i havforvaltingsplanen, få betre arealplanar som tek omsyn til natur i den runden som vi skal gjennom til neste år.

Statsråd Espen Barth Eide [11:28:54]: I tillegg til igjen å takke interpellanten, Birgit Oline Kjerstad, vil jeg også takke for mange gode innlegg. Det er vanskelig å tolke salen annerledes enn at ideen om en melding er mottatt med glede. Så det skal vi jobbe hardt med – og veldig mye i retning av det mange nå har tatt opp.

Jeg vil, som Kjerstad, begynne med havet. Det er vårt største økosystem. Det meste av naturen er hav, både på kloden og med tanke på Norges ansvarsområder. Det har i veldig mange år vært et ønske fra miljøorganisasjoner, miljøinteresserte mennesker at vi også skulle få en slags naturmangfoldlov for havet utenfor territorialfar-

vannet. Det har det vært vanskelig å få gjennomslag for i tidligere regjeringer. Nå gjør vi altså det. Vi har kunnngjort at vi lager en havmiljølov som nettopp skal regulere hele området fra 12 nautiske mil og ut til enten kontinentalfarvannets ende, eller 200-milsonen eller i fiskevernsonen – de områdene. Det er 88 pst. av Norges havområder. Det aller meste er utenfor territorialfarvannet.

Der har vi helt siden havretten ble til, hatt folkerettslig adgang til å erklære marine verneområder, men vi har ikke hatt internrettslig grunnlag, vi har ikke laget lovverk her i Stortinget. Det kommer nå. Det jobber vi med nå, og det jobber vi med parallelt med forvaltningsplanene. Jeg kan ikke svare på hva som kommer først, men vi har begge på vårt bord og jobber grundig med det med samme filosofi. Det er viktig å huske på at statsministeren er en av de to lederne for det internasjonale havpanelet. De anbefaler nettopp helhetlige arealplaner for havet, og det vil selvfølgelig inspirere arbeidet med begge deler, også i Norge – for alt som ble sagt her om betydningen av havet, er riktig.

Også mer lokalt: Miljødirektoratet kom nylig med en rapport som sa at det hadde vært et taktskifte i arbeidet med Oslofjorden det siste året. Det er jeg glad for. Nå ser vi at det kommer konkrete tiltak på både landbruk, begrensning av høstpløying, overvintring i stubb og kantsoner og slikt – og sterkere krav til kommunene rundt Oslofjorden og i hele nedbørsområdet om avløpsrensing.

Flere, bl.a. Naomi Wessel, var innom valg vi må ta. Det er riktig, det er jeg enig i. Vi har bygget altfor mange hytter. Vi må få ned den enorme hyttebyggingen. Det er faktisk en av verstingene med tanke på arealtap. Jeg har allerede vært inne på veier og gjentar ikke det, men vi må heller bruke gamle veier om igjen. Vi kommer til å trenge en del mer fornybar energi for å løse klimakrisen, men vi kan ikke gi carte blanche til enhver utbygging uten å tenke på natur. Derfor er jeg glad for at bl.a. Energiforkommisjonen snakker om å bygge mer i grå områder, altså industriparker, langs veier, steder som allerede har mistet sin opprinnelige naturtilstand, framfor å ta nye, rene områder. Det er en viktig debatt å ha framover. Dette er konkrete ting som vi kommer til å følge opp.

Det blir mange anledninger til å snakke mer om dette, og jeg ser fram til å presentere en helhetlig melding.

Presidenten [11:32:03]: Då er debatten i sak nr. 2 avslutta.

Stortinget tok pause i forhandlingane kl. 11.33.

Stortinget gjenopptok forhandlingene kl. 15.

President: Morten Wold

Votering

Presidenten [15:01:29]: Stortinget er da klar til å gå til votering over sakene på dagens kart.

Votering i sak nr. 1, debattert 7. februar 2023

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune (Innst. 155 S (2022–2023), jf. Dokument 8:37 S (2022–2023))

Presidenten: Under debatten har Ola Elvestuen satt frem to forslag på vegne av Venstre. Det votes først over forslag nr. 2. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen skaffe et bedre kart- og tallgrunnlag for å fastslå riktig antall kilometer normert fylkesveinett og sykkelveinett langs fylkesvei i Oslo og komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til en riktigere finansiering av dette.»

Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble med 86 mot 11 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.01.57)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:37 (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune – vedtas ikke.

Presidenten: Det votes alternativt mellom innstillingen og forslag nr. 1, fra Venstre. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for den delen av rv. 4 som ligger i Oslo kommune, og rv. 162 til Oslo kommune, inkludert midler til drift og vedlikehold av veiene.»

Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne har varslet støtte til forslaget.

Voteringstavlene viste at ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Venstre

ble det avgitt 77 stemmer for innstillingen og 20 stemmer for forslaget.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.34)

Cecilie Myrseth (A) (fra salen): Jeg stemte feil.

Presidenten: Vi tar voteringen om igjen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom innstillingen og forslaget fra Venstre ble innstillingen bifalt med 81 mot 18 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.26)

Presidenten: I sak nr. 2 foreligger det ikke noe voteringstema.

Sak nr. 3 [15:03:35]

Referat

1. (201) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Kathy Lie og Cato Brunvand Ellingsen om inkludering av barn og unge i idretten (Dokument 8:121 S (2022–2023))
Enst.: Sendes familie- og kulturkomiteen.

2. (202) Endringer i folketrygdloven (adgang til å sykmelde etter e-konsultasjon) (Prop. 42 L (2022–2023))

Enst.: Sendes helse- og omsorgskomiteen.

3. (203) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Carl I. Hagen og Tor André Johnsen om umiddelbar igangsettelse av prosjektet E6 ved Lågendeltaet i Lillehammer (Dokument 8:118 S (2022–2023))

4. (204) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Freddy André Øvstegård, Lars Haltbrekken, Kathy Lie, Ingrid Fiskaa og Kirsti Bergstø om stoppe forfallet på norsk jernbane (Dokument 8:119 S (2022–2023))

Enst.: Nr. 3 og 4 sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.

5. (205) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Raja, Guri Melby og Ingvild Wettrhus Thorsvik om utdanningsmuligheter for afghanske kvinner (Dokument 8:120 S (2022–2023))

Enst.: Sendes utenriks- og forsvarskomiteen.

Presidenten [15:03:53]: Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Så synes ikke, og møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 15.04.
