

Møte torsdag den 7. mai 2015 kl. 10

President: Ole mic Thom messen

Dagsorden (nr. 70):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv. (Innst. 253 L (2014–2015), jf. Prop. 35 L (2014–2015))
2. Interpellasjon fra representanten Jan Bøhler til kommunal- og moderniseringsministeren:
«Planene for det nye regjeringkvartalet er meget viktige for hovedstaden og hele nasjonen, og beslutningene som tas, må ses i et hundreårsperspektiv. I idéfaseprosjektet er det lagt fram sju forskjellige forslag som tydeliggjør hvilke veivalg som må tas fram til en statlig reguleringsplan skal vedtas i 2016. Det dreier seg om hvorvidt byggevolumet blir for massivt i forhold til tomtearealet, om kvartalet skal ha dominerende signalbygg eller integreres i nåværende bybilde, om god sikkerhet lar seg kombinere med folkeliv og et attraktivt bymiljø, hvor stor vekt man skal legge på parkanlegg og andre attraksjoner, hvordan framkommelighet for kollektivtrafikk og nødvendig transport kan kombineres med gå- og sykkelgater osv. Prosjektet skal pågå i mange år framover, og det blir viktig med en bred tverrpolitisk forankring.
Hvordan vil statsråden involvere Stortinget i de veivalgene som skal tas, fram til regjeringen vedtar en statlig reguleringsplan?»
3. Referat

*Minnetaler over tidligere stortingsrepresentanter
Annelise Høegh og Gerd Kirste*

Presidenten: Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant *Annelise Høegh* er gått bort, 66 år gammel.

Hun ble født i Oslo 26. juli 1948 og tok examen artium i 1967. I 1976 ble hun cand.philol. med historie hovedfag ved Universitetet i Oslo. I studietiden engasjerte hun seg politisk i Den Konservative Studenterforening og var bl.a. formannskandidat til Studentersamfundet. Fra 1976 var hun medlem av Høyres politiske råd og var en sentral person da Høyres feministgruppe på slutten av 1970-tallet lanserte sitt debattgrunnlag om «sammenhengen mellom kvinnefrigjøring og liberal-konservative ideer». Hun ble valgt til vararepresentant til Stortinget fra Oslo ved valget i 1977. Ved valget i 1981 ble hun valgt inn som 1. vararepresentant og rykket opp til fast møtende representant da Kåre Willoch ble statsminister. Dette ble begynnelsen på hele 20 år på Stortinget.

Annelise Høegh var medlem av sosialkomiteen i til sammen 16 år og markerte seg som en av Høyres fremste talspersoner innenfor helse- og sosialpolitikken. Hun var leder av forbruker- og administrasjonskomiteen i tre år og var i en periode medlem av utenriks- og konstitusjonskomiteen. Hun deltok i Europarådet gjennom flere år og var

to ganger delegert ved FN's generalforsamling. I stortingsgruppen var hun i mange år medlem av gruppestyret, og i årene 1989–1990 var hun nestleder i gruppen.

Annelise Høegh gikk ut av Stortinget høsten 2001, men det var slett ikke slutten på hennes engasjement. Hun var riksrevisor i to perioder fra 2002 og nestleder i Riksrevisjonen i årene 2002–2005. Siden 2007 var hun medlem av Oslo bystyre, bl.a. som fraksjonsleder i samferdsels- og miljøkomiteen og nestleder i bystyregruppen. Hun har også vært styremedlem i Rikshospitalet og medlem av styret i så forskjellige virksomheter som Norsk Luftambulansse og Oslo-Filharmonien. I 2006 ble hun generalsekretær i Norsk Epilepsiforbund. Ved sin bortgang var hun styreleder i Senter for studier av Holocaust og livssynsminoriteter.

Ved siden av helse- og sosialpolitikken vil Annelise Høegh særlig bli husket for sitt engasjement som kvinnepolitiker i bred forstand, bl.a. i debatten om selvbestemt abort, partnerskapsloven, bioteknologi og kunstig befruktning. Gjennom sin innsats ga hun uvurderlige bidrag til dagens politikk på en rekke områder.

På Stortinget vil Annelise Høegh bli husket som en debattglad, reflektert og raus kollega, på tvers av alle partiskiller.

Vi takker Annelise Høegh for hennes innsats på Stortinget og lyser fred over hennes minne.

Tidligere stortingsrepresentant *Gerd Kirste* er død, 94 år gammel.

Gerd Kirste var født 10. juni 1918 i Bærum. Etter examen artium og gjennomført studentfagkurs var hun i de første krigsårene ansatt ved Lilleborg. Etter noen år forlot hun yrkeslivet for å ta seg av familien. Gjennom hele sin politiske karriere brukte hun yrkestittelen «husmor», men hennes virksomhet strakte seg langt utenfor den engere familiesfære. Hun ble tidlig politisk engasjert og var medlem av kommunestyret i Bærum fra 1960 til 1975. Hun var medlem av formannskapet i to perioder og varamedlem resten av tiden. I tillegg til kommunestyre og formannskap hadde Gerd Kirste en rekke andre viktige kommunale verv, bl.a. som formann i sosialstyret og viseformann i skolestyret.

Gerd Kirste var medlem av Akershus fylkesting i ti år fra 1965, de siste fire årene også medlem av fylkesutvalget. Også i fylkespolitikken hadde hun en rekke verv, bl.a. som formann i sykehusnemnda.

Gerd Kirste var vararepresentant til Stortinget i perioden 1965–1969 og 1969–1973 og ble innvalgt som representant ved valget i 1973. Hun satt på Stortinget i to perioder, først som medlem av justiskomiteen, deretter som medlem av sosialkomiteen. I denne komiteen var hun Høyres fraksjonsleder og dermed partiets fremste sosialpolitiske talsperson.

Selv om sosialpolitikk og helsepolitikk var blant hennes viktigste saksfelt, både lokalt og rikspolitisk, var Gerd Kirste en allsidig politiker som markerte seg på flere områder. Hun glemte aldri at hun representerte Bærum og Akershus og engasjerte seg i små og store saker av interesse for sine velgere. Hun deltok aktivt i de aktuelle debatter om likestilling og miljøpolitikk og var ikke

minst opptatt av europapolitikken, bl.a. som styremedlem i kvinneorganisasjonen for konservative og kristelig-demokratiske partier, Europeisk Kvinneunion.

Gerd Kirstes aktive virke i samfunnslivet varte lenge etter hennes tid på Stortinget. Hun var bl.a. medlem av Riksskattestyret og Riksskattenemnda, formann i Etterprøvningsutvalget for medisinsk-genetiske servicefunksjoner og formann i Flystøyutvalget for Fornebu. Hun fortsatte også sin innsats i Høyre og var bl.a. leder i det daværende Høyrepensjonistenes Landsforbund og medlem av Høyres sentralstyre.

Vi minnes Gerd Kirste for hennes innsats på Stortinget og lyser fred over hennes minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetaler.

Presidenten: Representanten Eirin Sund vil fremsette et representantforslag.

Eirin Sund (A) [10:09:28]: Jeg vil på vegne av Heikki Eidsvoll Holmås, Janne Sjelmo Nordås, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkhof, Magne Rommetveit, Sverre Myrli og meg selv fremme forslag om å gi tilslutning til streknings-ATK på særlig ulykkesutsatte strekninger og i lengre tunneler.

Presidenten: Representanten Rasmus Hansson vil fremsette et representantforslag.

Rasmus Hansson (MDG) [10:10:03]: På vegne av meg selv vil jeg sette fram et forslag om å prioritere kollektivtransport og sykkel foran kapasitetsøkende veiprojekter i storbyområdene.

Presidenten: Representanten Abid Q. Raja vil fremsette et representantforslag.

Abid Q. Raja (V) [10:10:30]: Jeg har på vegne av Ola Elvestuen, Ketil Kjenseth, alle sykkelglade stortingsrepresentanter og meg selv æren av å framsette et representantforslag om økt utbygging av infrastruktur for sykkel.

Presidenten: De sykkelglade representantene får komme til etter hvert under behandlingen, men representantforslaget vil i likhet med de andre forslagene bli behandlet på reglementsmessig måte.

Sak nr. 1 [10:11:03]

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv. (Innst. 253 L (2014–2015), jf. Prop. 35 L (2014–2015))

Presidenten: Etter ønske fra energi- og miljøkomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 mi-

nutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Ola Elvestuen (V) [10:11:56] (komiteens leder og ordfører for saken): Først vil jeg takke komiteen for arbeidet med lovforslaget. Lovforslaget er om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Det åpner for at kommunene kan etablere scooterløyper for fornøyleseskjøring, riktignok med noen begrensninger. Man kan ikke kjøre i verneområder eller foreslåtte verneområder – bortsett fra der dette allerede er etablert i Nord-Troms og Finnmark, der legges det ingen begrensning – i villreinområder og i områder fredet etter kulturminneloven. Det er også spesifisert at det ikke gjelder i Oslomarka, der markaloven er førende. Og det kreves et grunneiersamtykke for å etablere snøscooterløyper. Grunneiere skal kunne si nei, eller kunne begrense scooterløyper. Regjeringen forslår også en endring i fjelloven, slik at fjellstyrene får adgang til å si nei eller begrense snøscooterløyper i statsallmenningen.

I forslaget fra regjeringen presiseres det at saksbehandlingen i kommunene skal følge motorferdselloven, men at når det gjelder regler for høring og kunngjøring, skal man følge plan- og bygningsloven. Det gis også særskilte bestemmelser om klagerett.

I 14 år har vi hatt forsøk med snøscooterløyper for fornøyleseskjøring i ni kommuner. Regjeringen, da den tiltrådte, foreslo en generell utvidelse av denne muligheten for kommuner som ønsket å etablere scooterløyper for fornøyleseskjøring. Dette forslaget ble imidlertid trukket i fjor vår midt under en behandling i denne salen av et Dokument 8-forslag fra Terje Aasland og meg selv om at man ikke skulle gå videre med forsøket. Nå har regjeringen kommet tilbake med en lovendring for å tillate kommunene å etablere slike scooterløyper.

Fra Venstres side ser vi ingen grunn til å komme med en lovendring. Vi mener loven, slik den fungerer i dag, er god nok, og at lovens utgangspunkt må følges – at flere scooterløyper skal være forbudt. Vi mener saksgrunlaget for den saken regjeringen har lagt fram, ikke er godt nok. Det har ikke vært godt nok utredet verken hvor mye økt scooterkjøring denne lovendringen vil føre til, eller hvilke konsekvenser det vil få for naturmangfoldet. Man har heller ikke vurdert erfaringene fra Sverige eller de ni forsøkskommunene godt nok i forslaget. Vi mener også at når det gjelder selve lovens formål, at snøscooterløyper og -kjøring i utgangspunktet skal være forbudt i utmark, er det ikke gjort vurderinger av hvordan denne lovendringen vil påvirke selve formålet med loven. Derfor foreslår vi at denne loven og saken sendes tilbake til regjeringen – det er vårt primærstandpunkt. Det har heller ikke vært en utredning etter Grunnloven § 112 og de kravene til vurderinger som ligger der. Sånn sett kan denne saken gi en uheldig presedens, da dette er den første større saken vi har som

påvirker naturmangfoldet etter at vi hadde gjennomgangen av Grunnloven i fjor vår i Stortinget.

Når dette forslaget om å sende loven tilbake ikke har fått flertall i komiteen, har vi likevel vært konstruktive. Vi har hatt forslag om at man begrenser adgangen ved at man også utelater større, sammenhengende områder for vinterfriluftsliv – der kan man ikke ha scooterløyper. Vi mener også at man bør ta utgangspunkt i ubrøytete veier, at man må ha en særskilt begrunnelse for å gå utover det. Og vi har foreslått å forskriftsbestemme at Klima- og miljødepartementet gis myndighet til å stanse eller sette et tak for omfanget av nye løyper for hele eller deler av landet der det blir et større problem, både der kommunene går ut og gir for mange tillatelser og der flere scooterløyper gir mer ulovlig scooterkjøring.

Dette har flertall i komiteen. Jeg har lyst til å påpeke at dersom det ikke får flertall her, vil Venstre stemme mot hele lovendringen.

Eva Kristin Hansen (A) [10:17:19]: På en dag som denne kan det være nødvendig å minne om at lov om motorferdsel i utmark i sin tid ble etablert som følge av behovet for å regulere ferdselen av hensyn til natur og friluftsliv. Arbeiderpartiet mener dette fortsatt skal være hovedintensjonen med loven, og at bruk av snøscooter først og fremst bør begrenses til allment aksepterte nytteformål.

Nå vil regjeringen riktignok få flertall for å innføre lokal forvaltning når det gjelder bruk av snøscooter til fornøyleskjøring. Arbeiderpartiet mener at konsekvensene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse er for store til at det er forsvarlig å åpne for en allmenn tilgang til fornøyleskjøring med snøscooter. Å gi kommunestyrene myndighet til å åpne for en generell adgang til fornøyleskjøring vil medføre en betydelig økt adgang til bruk av scooter i norsk natur, som vil føre til økt trafikk, økt støy og økt trafikkbelastning i utmark.

I Norge har vi en lang tradisjon for vinterfriluftsliv, og interessen for friluftsliv er økende. Muligheten til å oppleve stille natur er blant de viktigste årsakene til nordmenns interesse for å drive med friluftaktiviteter. Å utøve friluftsliv ute i naturområder uten støy er et felles gode som det er viktig å ta vare på. Fornøyleskjøring med snøscooter i utmarka er etter mitt syn ikke forenlig med friluftsliv, tradisjonell naturopplevelse og naturmangfold.

Arbeiderpartiet mener at å gi kommunene myndighet til å etablere løyper i nærheten av eksisterende veinett og på ubrøytet snødekt skogsbilvei vil være en balansert løsning med både lokalt selvstyre, muligheter for å bruke snøscooter til næring og turisme, i tillegg til at hensynet til friluftsliv og tradisjonell naturopplevelse blir ivarettatt. I sånne løyper kan det bl.a. tillates nyttekjøring som en del av utmarksnæringen etter nærmere gitt løyve. Skal denne regelen fravikes, må det særlig begrunnes. Særlig begrunnelse kan være større distriktskommuner med lav befolkningstetthet, så fremt begrunnelsen ikke bryter med lovens prinsipper. Løypene skal ikke være til skade eller ulempe for friluftsliv og reindrift eller til skade for spesielle arter eller naturtyper, og de skal ikke kreve terrenginngrep.

Motorferdsel skaper alltid mye diskusjon. Også i Arbei-

derpartiet er det ofte høy temperatur fordi det er et stort engasjement rundt saken landet over. Vi mener at vi har lagt oss på en balansert linje som ivaretar ulike hensyn. Vi er klar over at vår linje ikke vil bli gjennomført ved de vedtakene som fattes her i dag, og det beklager jeg sterkt, men det er sånn demokratiet fungerer. Men når det er sagt: Arbeiderpartiet forventer at Grunnloven § 112 og miljøinformasjonsloven legges til grunn for en bred kunnskapsinnhenting og utredning av miljøkonsekvensene før en ny lov om motorferdsel trer i kraft. Borgernes rett til kunnskap om naturmiljøets tilstand og om virkningene av planlagte og iverksatte inngrep i naturen må ivaretas før kommunene kan gis hjemmel til å fastsette snøscooterløyper.

Odd Henriksen (H) [10:20:43]: Det er en spesiell dag for meg. Jeg kommer fra en kommune som har hatt lovlig rekreasjonskjøring i snart 14 år. Jeg tror det var vinteren 2008 at jeg som ordfører fikk besøk av energi- og miljøkomiteen. De kom til mitt vakre Sulitjelma på befaringsfor å se på hvordan vi hadde organisert motorferdsel og hvordan det kunne gjøres. Jeg fikk inntrykk av at komiteen var fornøyd. Vi tolket budskapet slik at det ville komme endringer i motorferdselloven i løpet av kort tid.

I kommunen startet vi opp med å se på våre planer. Hvordan kunne vi regulere enda mer skånsomt for å unngå konflikter? Vi fikk henvendelser – flere ønsket å starte med vinterturisme. Det var relativt bra aktivitet. 2008 er blitt til 2015, og endelig ser det ut til at det skjer noe i denne saken.

Som bosatt utenfor hovedstaden er det med litt undring jeg registrerer hvordan debatten i denne saken har gått.

Det argumenteres med at nå vil all natur i Norge bli utsatt for støy. Det vil ikke være mulig å bevege seg i Vinter-Norge uten å bli utsatt for scooter, og ikke minst vil forslaget gå ut over nesten alt folkehelsearbeid.

Når jeg hører argumentene om folkehelse, skjønner jeg ingen ting. Min hjemkommune har folkehelse høyt på sin agenda. Kommunen har aktivt arbeidet for dette i flere år – til tross for at vi har scooterløype. Kommunen fikk til og med en pris for sitt arbeid for folkehelsen. Sett i relasjon til argumentasjonen som brukes i denne saken, burde vi vel strengt tatt blitt fratatt prisen og satt i skammekroken!

Jeg skal ikke utrede hvordan vi la til rette for å få til best mulig folkehelse med aktivitet for våre innbyggere, hvordan vi gjennom planarbeid i nærmiljøet la til rette for fysisk aktivitet, gratis bruk av idrettsanlegg for våre barn og hvordan vi fikk aktivisert hele kommunen til faktisk å komme seg ut, og også hvordan vi fikk de som var inaktive til å komme seg ut – selv om de kanskje måtte bruke snøscooter. Med all mulig respekt – det er godt mulig å drive godt folkehelsearbeid og samtidig ha muligheten til å ta en tur på scooter.

Så til det neste litt uforståelige argumentet: Det hevdes at det vil være uforvarlig scooterpolitikk med rekreasjonskjøring, og at scooter i utmark ikke er forenlig med tradisjonell naturopplevelse og naturmangfold.

Høyre har lange tradisjoner for å ta vare på norsk natur. Vi skal fortsatt være en garantist for at det skal være mulig å oppleve vår natur og dyrke friluftslivet her i landet, også for dem som ønsker å gjøre det i total stillhet. Hadde dette

lovforslaget vært et totalt frislipp av snøscooter, hadde vi selvsagt gått imot forslaget. Lovforslaget setter mange skranker for hvor det ikke er lov å kjøre. Som sagt, det er ikke noe frislipp. Det er forbud i verneområder, i planlagte verneområder, det er forbud i nasjonale villreinområder og i andre sårbare naturområder. Det skal tas hensyn til friluftsliv og naturmangfold, tamreinnæringen har stor innflytelse, og det er forbud mot naturinngrep osv.

Rammene for å gi tillatelse til å lage løyper er streng, og de er etter Høyres syn gode og godt begrunnet. Høyre erkjenner at Norge er et mangfoldig land, og vi har tiltro til lokaldemokratiet. Vi legger til grunn at landet vårt har rom for både dem som ønsker å nyte stille natur og de som ønsker å kjøre snøscooter.

Vi tror at tillitsvalgte i kommunene er i stand til å regulere dette. Her går det et klart skille fra Arbeiderpartiet, som kun har tro på statlig styring og statlig regulering, til Høyre, som har tro på lokaldemokratiet. Vi tror rett og slett at de som bor og virker rundt om i landet, vil kunne forvalte sine arealer på best mulig måte. Det handler i bunn og grunn om distriktenes livsgrunnlag.

Hva dette egentlig handler om, er meget godt beskrevet av en annen ordfører i en prøvekommune. Han oppsummerer det slik: Motorferdselsplanen er inndelt i A-soner, der motorferdsel er forbudt, og B-soner, der en kan legge til rette for faste løyper. 70 pst. av kommunens areal er A-soner. Løypene kan være 4 meter brede av hensyn til sikker trafikk og preparering. Legger vi til en 100 meters støysone på hver side, vil en total utnyttelse av løypa utgjøre 2,5 pst. av kommunens areal, selv om vi har en scooterløype på 30 mil. Vi har mye dokumentasjon på at scooterløyper skaper trivsel og har bidratt til at folk flytter hit. Det er positivt for å rekruttere folk til ulike stillinger både i kommunen og i næringslivet. Statskog har økt salget av fiskekort med flere hundre prosent i forsøksperioden. Problemet er bare at det hele tiden er andre som definerer hva som fremmer trivsel hos oss. Det er derfor trist å oppleve at etter nesten 50 år med reguleringer av scooter i kommunene, og med de resultater vi dokumenterer, blir våre erfaringer overhodet ikke vektlagt. Hvorfor skal det fortsette å være slik?

Hvis alt går etter planen, skal det i denne saken snart være mulig for denne ordføreren å kunne høste sine erfaringer og lage løyper til sine innbyggere.

Presidenten: Vil representanten ta opp forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet?

Odd Henriksen (H) [10:25:57]: Ja.

Presidenten: Representanten Odd Henriksen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [10:26:01]: Dette er en god dag for alle som bor i distriktene i Norge, og særlig for de kommunene som har arealer og gode føreforhold for bruk av snøscooter. Jeg ønsker særlig å takke representanten Marit Arnstad og Senterpartiet for et godt og ryddig samarbeid i utformingen av loven.

Loven dreier seg om å overføre litt makt fra departement og fylkesmenn til kommunene slik at kommunene selv kan få lov til å planlegge løyper og scooterkjøring etter strenge nasjonale retningslinjer. Det er et paradoks at partier som Arbeiderpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti er av den oppfatning at kommunene skal ha ansvaret for eldreomsorgen, arealplan, tilrettelegging for hyttebygging, husbygging, industriareal og veibyging, men scooterløyper, derimot, har de samme kommunene altså ikke kompetanse til å gjøre fra A til Å.

Det er et paradoks, for vi vet at nesten 40 ordførere i Arbeiderpartiet ønsket en ny scooterlov. Til tross for dette går Arbeiderpartiet på Stortinget imot. Man har ikke mye tiltro til sine egne ordførere i det partiet. Leser man merknadene, så ønsker også Arbeiderpartiet å sende loven tilbake til nye utredninger. De ønsker å trenere saken, akkurat slik de satt og trenerte scootersaken fra 2005 til 2013. Dette bryter med Grunnloven, hevder Arbeiderpartiet i sine merknader – vi trenger mer utredning. Jeg vil minne om at vi har hatt scooterkjøring i Nord-Troms og Finnmark i 30 år. De øvrige prøvekommunene har hatt ordningen siden år 2000. Saken er mer enn godt nok utredet, og det er godt vi har en regjering som viser handlekraft.

Jeg vet hvilket arbeid som blir gjort i kommunene i nord som i dag har løyper. Det er et stort og nitid arbeid som blir gjort ved oppstart av løyper, i sesongen og ved forlengelse av sesongen. Her blir alle hensyn til reindriftsnæringen avklart, hvilke løyper kan være åpne, hvilke løyper er til hinder, hensynet til sårbare områder, flora, fauna, hensynet til trekkfugler som kortnebbgås og grågås – i det hele tatt et formidabelt arbeid. Det er forunderlig at Arbeiderpartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti ikke begriper seg på virkelighetens verden i kommunene i Norge, for det arbeidet som blir gjort, er meget godt.

Det er godt at vi har en regjering som er av den oppfatning at vettet er rimelig godt spredd utover det ganske land.

For øvrig ser jeg at representanter fra Arbeiderpartiet er ute i avisene i Finnmark og kritiserer regjeringen for den nye loven. Jeg vil si det slik, på kanskje litt godt «finnmarksk»: «Keep up the good work.» Det er ikke en kjeft i Nord-Troms og Finnmark som er enig med dere, så bare fortsett med å gjøre en god jobb.

Dette er en god lov. Den er balansert i alle de ulike hensynene som må bli tatt. Dette er ikke noe frislipp, slik mange har hevdet, men en overføring av litt makt fra staten og fylkesmenn til kommunene. For Finnmark vil loven gi kommunene anledning til å tillate litt mer næringskjøring, noe som er bra. Loven vil også tillate kjøring fra løyper som går over islagte vann til land for å sette opp en fornuftig leir når familier er på tur for å nyte friluftslivet. Dette er noe som veldig mange har etterspurt i lang tid. For øvrig er loven blitt skjerpet med strengere regler for merking av løyper og i opplæring av nye scooterkjørere. Vi kommer til å få en god og balansert lov.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [10:30:50]: Det å oppleve naturen gjennom friluftsliv må jeg si er forskjellig fra alle andre opplevelser jeg har. Når jeg er på fjellet – på

hytta – kjenner jeg at roen senker seg, det gir meg en fantastisk ro. Før i tida innebar dagliglivets arbeid ofte kontakt med natur gjennom jakt, fiske, høsting og gårdsdrift. Det å dra ut i naturen bare for opplevelsens skyld kan spores tilbake til midten av 1800-tallet. Fri natur og folkelig kultur ble elementer i det borgerlige dannelsesideal og etter hvert symbol på nasjonal identitet og frihet.

Peter Christen Asbjørnsen sa det slik om sitt forhold til friluftsliv:

«Naar Verden gaar mig imod, og det unnlader den sjelden at gjøre, naar dertil gives nogen Anledning, har jeg stedse befundet mig vel at anvende Friluftsvandring og legemlig Anstrængelse som Dæmper for min Smule Bekymring og Uro.»

Og Håvamåls gamle naturmyte og Henrik Ibsens «På Vidderne» beskriver begge naturen på ulike måter.

Innholdet i friluftsliv har endret seg i takt med tida, men overlevingsferdigheter og naturopplevelser er fortsatt to viktige bestanddeler i dagens friluftsliv. Jeg kan vel være enig i at friluftsliv og et nært forhold til naturen ligger tett opp til folkesjela. Det ser vi også på motstanden når folk blir spurt om hva de mener om økt motorferdsel i naturen.

Ifølge Turistforeningen er det gjort mange ulike meningsmålinger om folks holdninger til økt motorferdsel i naturen de siste åra. Motstanderne er i klart flertall i alle de ulike undersøkelsene gjort for Miljødirektoratet, Nationen og Norsk Friluftsliv de tre siste åra. Avhengig av hvordan spørsmålet stilles, varierer nei-prosenten mellom 57 pst. og 75 pst. Det eneste unntaket er meningsmålinger bestilt av Snøscooterimportørenes Forening og Snøscooterklubbenes Fellestråd, som viste at 43 pst. var for og 32 pst. imot.

Interessen for friluftslivet er økende i den norske befolkninga, og undersøkelser viser at muligheten til å oppleve stillhet og ro er blant de aller viktigste årsakene til nordmenns interesse for friluftsliv. Vil så regjeringas forslag om å åpne opp for mer snøscooterkjøring ødelegge dette? Jeg mener det er helt avgjørende og viktig å stille seg akkurat det spørsmålet.

Det kanskje underligste i denne saken er derfor at regjeringa ikke har utredet konsekvensene av det fremlagte lovforslaget. Man vet ikke hvilke konsekvenser forslaget får. Proposisjonen inneholder f.eks. ingen anslag over hvor stor økninga i scootertrafikken vil bli, og hvor stor økninga i omfanget av nye løyper kan bli. Det samme gjelder for beregninga av hvilke konsekvenser forslaget vil få for natur, friluftsliv, folkehelse eller lokal næringsvirksomhet. Hvorfor har man sånt hastverk? Hvorfor kunne man ikke utredet konsekvensene på en skikkelig måte, sånn at man visste hvilke konsekvenser forslaget ville få? Kunnskap er sjelden farlig, heller ikke i denne saken.

Vi mener at med regjeringas forslag vil snøscootertrafikken øke betraktelig. Det innrømmer også regjeringa i forslaget. Erfaringer fra forsøkskommuner og forskning, bl.a. fra NINA og Vista Analyse, konkluderer med at det er stor konflikt mellom økt snøscootertrafikk og hensynet til akkurat friluftsliv, natur og miljø.

Vi mener muligheten for å oppleve naturen uten forstyrrende støy er et fellesgode med høy verdi. Vi øns-

ker ikke å sette stillheten, trivsel og gode naturopplevelser i spill. Vi mener det er vårt ansvar å ta vare på dette. Derfor kommer Kristelig Folkeparti til å stemme nei til regjeringas forslag.

Marit Arnstad (Sp) [10:35:47]: Det lovforslaget vi i dag behandler, innebærer en adgang for norske kommuner til å bestemme om det i deres kommune skal kunne etableres løyper for fritidskjøring med snøscooter. Denne saken gjelder ikke råkjøring over hvite vidder. Det gjelder ikke frislipp av snøscooter i norsk natur. Det gjelder ikke åpning for snøscooter i verneområder, nasjonalparker eller sårbare naturområder. Det gjelder ikke adgang til snøscooter i bymarka eller i attraktive friluftsområder.

Denne lovsaken gjelder en styrking av det lokale demokratiet, det lokale sjølstyret i arealsaker, en god balanse mellom lokaldemokrati og nasjonale rammer og en erkjennelse av at Norge er et mangfoldig land, med ulike muligheter til denne type opplevelser.

Forslaget til lov gir de viktigste rammene for løypene og for kommunenes behandlingsprosess. Løypene kan bare fastsettes av kommunestyre eller annet folkevalgt organ. Traseene skal fastsettes i eget kart og vises i kartet til kommunens arealplan, og kommunene skal sørge for merking av og informasjon om løypene. Løypene skal ikke legges i verneområder, ikke i foreslåtte verneområder, ikke i nasjonalparker. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindrifta eller kreve terrenginngrep. Ved fastsetting av løypene skal kommunene ta særlig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, og kommunene skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. Kommunene kan heller ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket, og kommunens vedtak om snøscooterløyper kan påklages til Fylkesmannen av en rekke berørte interessenter.

Jeg har merket meg at enkelte mener at dette er et frislipp. Det er det sjølsagt ikke, men det er en overføring av myndighet fra stat og direktorat til lokaldemokratiet.

Enkelte har også påpekt at vi har mange ulykker med scooter i Norge. Det er dessverre riktig. I 2013 hadde Norge, med forbud mot kjøring, ni dødsulykker, mens Sverige, som lenge har hatt adgang til fritidskjøring, hadde seks ulykker. Typiske ulykker i Norge er snøskred og kjøring utfor skrent eller stup, og det er ulykker som en som oftest ikke vil oppleve i en fastlagt løype.

Blant annet fordi det er viktig å få ned ulykkestallene, legger også lovforslaget opp til en vesentlig styrking av kontrollen med scooterkjøring. Statens naturoppsyn skal drive kontroll av om det kjøres utenfor løypene, og får også anledning til å ilegge gebyr.

I innstillingen understreker bl.a. Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet at det er påkrevd at politiet også har en sentral rolle i tilsynsarbeidet, at SNO og politiet må utfylle hverandre, og at en unngår at det bygges opp parallelle organisasjoner for det tilsynet som bør og må gjennomføres.

I forbindelse med komiteens behandling er det også flertall for å gi kommunene anledning til å gi tillatelse

til snøscooterkjøring på vinterføre i forbindelse med utmarksnæring. Det kan f.eks. gjelde drift av utleiehytter og turist- og reiselivsnæring, og kommunene gis også mulighet til å tillate bruk av snøscooter på vinterføre for tilsyn med jervebåser. Senterpartiet synes det er positivt at en på denne måten også utvider muligheten til næringskjøring med scooter.

Senterpartiet mener at lokaldemokratiet er godt egnet til å ivareta forvaltning av lokale ressurser og å foreta avveininger mellom arealbruk og naturforvaltning. Norge er et land med store variasjoner. Det sier seg sjøl at forvaltning som kan ivareta ulike behov, og der lokal kunnskap og tilpasning blir tatt hensyn til, er viktig. Senterpartiet har full tillit til at kommunene vil forvalte et slikt regelverk på en god måte.

La meg i den sammenheng også få vise til erfaringene fra Vinje kommune, som har vært en del av forsøksprosjektet med lokal forvaltning av snøscooter i mange år. SV-ordfører Arne Vinje uttaler:

«Denne ordninga har vori svært vellykka, fordi det reduserte eller nærast fjerna ein veksande og svært vanskeleg konflikt mellom skiløyparar på den eine sida og stadig fleire snøskuterbrukarar på den andre.»

Og:

«Den kommunale motorferdselplanen har i dag solid oppslutning i alle krinsar, frå turlaget (...), idrettslaga, bondelaget, (...), grunneigarlaga og snøskuterklubbane.»

Slik Vinjes SV-ordfører opplever det, tror jeg også mange kommuner kommer til å oppleve det i åra framover.

Enkelte mener at forslaget strider mot Grunnloven § 112, fordi det ikke er konsekvensutredet. Det er vanskelig å se at det skulle være relevant. Dagens lovforslag er en myndighetsoverføring fra stat til kommune. Kommunene gis adgang til å etablere faste traseer for bruk av snøscooter til fritidsformål – verken mer eller mindre. Hvordan kommunene vil utøve denne myndigheten, vet vi ikke i dag. Det er vanskelig, for ikke å si umulig, å konsekvensutrede en myndighetsoverføring før myndigheten er overført eller utprøvd.

Rasmus Hansson (MDG) [10:41:14]: Selve formålet med lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, som ble vedtatt her i Stortinget i 1977, er at vi ikke skal ha motorisert ferdsel i norsk natur. Det var en gjennomtenkt lov, fordi friluftslivet og naturopplevelsen er en verdi som Stortinget i hvert fall den gangen skjønnte er sentral i norsk kultur. Dette er en veldig stor verdi, som til dels skiller Norge fra mange andre land – at vi har klart å opprettholde denne kombinasjonen av allemannsretten i utmarka og en stille natur, hvor vi holder motorferdselen unna.

Det er derfor ganske forbløffende at vi har en regjering og en miljøminister som ikke engang gjør forsøk på å dokumentere sine egne oppfatninger av konsekvensen av å fremme et lovforslag som er direkte i strid med formålet i denne loven. Friluftslivet i Norge er selv massivt imot dette forslaget, og det er de jo av en grunn. Befolkningen er massivt imot dette forslaget, og det er de fordi de skjønner konsekvensene.

Det betyr ikke at folk er imot næringskjøring og vetug bruk av snøscootere til praktiske formål. Folk ser tvert imot at i økende grad å tillate fornøyleskjøring med snøscooter har næringskjøring som sitt aller første offer, når alle hyttefolkene får scooter og ikke lenger trenger å gå til han bonden som bor øverst i bygda og hadde en liten næring med å frakte koffertene og ryggsekkene deres til hyttene.

Men det er også forbløffende at regjeringen og statsråden ikke har brukt noe som helst blekk på å reflektere over den mekanismen man får når man slipper løs noe som faktisk er en kommersiell næring som har én interesse, nemlig å selge snøscootere – og for øvrig deretter å selge ATV-er, som er produsert av de samme produsentene, og som det er ganske hensiktsmessig å selge i de samme butikkene når det er sommerføre. Når man slipper løs en sånn kommersiell mekanisme i direkte konkurranse med et verdibasert friluftsliv som ikke har samme kommersielle bakgrunn: Hva skjer da?

Dette er veldig rart å måtte stå og diskutere i Stortinget. Det hadde vært en veldig stor fordel om vi i det minste hadde kunnet ha denne debatten på basis av at regjeringen hadde gitt oss svaret på:

- Hvor mye scooterkjøring mener regjeringen at er nyttig?
- Hvor mye mener regjeringen er for mye?
- Hvor mange scootere skal vi ha i norsk natur?
- Hvor mange mil løyper er det greit at vi har?
- Hva blir konsekvensen av forskjellige nivåer av snøscooterkjøring – og hva blir altså konsekvensen for friluftslivet?
- Har politiet rett i at det blir mer ulovlig kjøring med flere lovlige løyper, slik de sier i sin høringsuttalelse?
- Er erfaringene fra Sverige, som sier at det er en direkte sammenheng mellom volumet av lovlig kjøring og volumet av ulovlig kjøring, overførbare?
- Er det irrelevant at de scootere som nå hovedsakelig selges, er fartsscootere med høye kammer som er spesiallagd for å kjøre i bratt terreng og løs snø – spiller ikke det noen rolle for hvilke konsekvenser vi kan komme til å se? Og:
- Er det realistisk at regjeringen kommer til å bevilge de pengene som skal til for at SNO og politiet skal drive det oppsynet som man i en flertallsmerknad forutsetter skal være det som kontrollerer og sørger for at man ikke får problemer med denne scooterkjøringen?

Jeg spurte justisministeren om dette på politiets vegne i går, og han bekreftet sterkt og klart at det oppsynet som politiet vil måtte utføre, skal skje innenfor rammen av politiets nåværende ressurser. Da blir det interessant å høre hvilke andre politioppgaver som skal nedprioriteres for at politiet skal kunne kjøre snøscooter rundt omkring i Norge og fange lovbrøttere.

Regjeringen og miljøministeren gjør i dag norsk friluftsliv en veldig dårlig tjeneste, og Miljøpartiet De Grønne kommer til å stemme mot lovforslaget og arbeide for at dette er et vedtak som blir rullet tilbake snarest mulig.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [10:46:37]: Har du noen gang følt naturens velsignelse? Har du løpt barbeint i furuskogen og kjent den ekstra spretten som furunålene gir? Har du badet i et vann i lauvskogen mens det skinner i lyset som glitrer gjennom bladene, eller gått rolig på ski i påskesolen opp til Torfinnshorgi i stillhet, bortsett fra lyden av skiene som skjærer i snøen? Akkurat da kjenner du naturens velsignelse. Dette er verd å ta vare på.

Husker du, president, at jeg spurte deg om akkurat dette for halvannet år siden? Da svarte du ja. Siden den gangen har regjeringen vedtatt å sørge for å ødelegge de rene fjordene ved å si ja til to fjorddeponier, den har forsøkt å kutte i skogvernet, og i dag overkjører den det norske folkeflertallet og sier ja til å oppheve den stille naturen.

Det Stortinget vedtar i dag, er å øke kraftig antallet snøscootere i norsk natur. Det vil forandre opplevelsen av norsk natur for lang tid framover. Stillheten vil bli brutt. Det er alvorlig, fordi muligheten til å oppleve stille natur er blant de viktigste årsakene til nordmenns interesse for friluftsliv.

Støy er plagsomt. Det er ikke tilfeldig at vi ikke går søndagstur langs motorveier. Og det er ingen tvil om at snøscooter er et viktig redskap for redningsarbeid, for transport av varer, som framkomstmiddel for funksjonshemmede og brukt til næringsvirksomhet. Men når vi nå i dag åpner opp for en mer omfattende kjøring, betyr det at noen får friheten til fornøyleseskjøring med snøscooter, men samtidig fratrar de andre deres frihet til å oppleve stille natur.

Det er grunn til å tro at mer lovlig kjøring også fører til mer ulovlig kjøring, fordi løypene blir innfallsporter til ulovlig frikjøring utenfor løypene. Det er også konklusjonen fra evalueringen av forsøkskommunene fra 2001 til 2005, og noe Økokrim og politiet advarer mot i høringsuttalelser til lovforslaget. Det er helt riktig, det som ble sagt i stortingssalen i går: Det kommer ikke noe ekstra penger for å sørge for at en får flere kontroller, og det er ingen ting som tyder på at kontroller av ulovlig scooterkjøring vil bli prioritert av politiet i tiden som kommer.

Det er et paradoks at vi gjør dette i Norge, når de samtidig i Sverige merker de negative konsekvensene av en omfattende fornøyleseskjøring på kroppen og forsøker å stramme inn politikken. I Sverige har de omtrent 285 000 snøscootere. De har 70 000 km snøscooterløyper og en bransje som årlig omsetter for mellom fire og fem milliarder svenske kroner. I fjor la svenske myndigheter fram en ny strategiplan. «Storslagent fjellmiljø» het et av miljømålene. Der uttrykker de bekymring for

- økende terrengkjøring på barmark og på snø i og utenfor godkjente traseer
- at endringene i Norge vil føre til økende belastning for Sverige
- et økende antall snøscootere og andre terrenggående kjøretøy, for det har vært 12 pst. økning fra 2009 til 2013
- økende skader på terreng, natur og dyrket mark, forstyrrelser for bl.a. det tradisjonelle friluftslivet og dyrelivet
- økende konflikt mellom ulike brukergrupper

- økende utslipp av klimagasser og
- økende antall ulykker

Jeg sa for halvannet år siden at jeg ønsket at vi skulle ta vare på den stille naturen, fordi jeg ønsket å gi min datter muligheten til å bevege seg i naturen og å lære henne opp til å kjenne på naturens velsignelse. Men det blir vanskeligere og vanskeligere med denne regjeringen. Noen prøver å framstille dette som om det bare er en enkel overføring av myndighet til kommunene, og at det egentlig ikke er så stor forskjell. Men vi som er opptatt av naturen, vet at det er annerledes. Vi vet at det ikke er sånn at det er ett stortingsvedtak som ødelegger naturen, men vi vet at naturen ødelegges bit for bit.

I dag overkjører Stortingets flertall flertallet i det norske folk. I dag tar stortingsflertallet livet av naturens stillhet.

Presidenten: Skal representanten ta opp forslag nr. 4, fra SV og Miljøpartiet De Grønne?

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) (fra salen): Det er en veldig god idé, president.

Presidenten: Da har representanten Eidsvoll Holmås tatt opp det forslaget han refererte til.

For øvrig vil presidenten kvittere med å si at han har absolutt følt suset fra den store natur og stillheten, men han kan ikke huske å ha blitt stilt spørsmålet tidligere. Det er meget mulig, men det har ikke gjort et så uutslettelig inntrykk som naturopplevelsen gjorde.

Statsråd Tine Sundtoft [10:52:06]: Denne regjeringen er generelt opptatt av at kommunene skal få større ansvar og råderett i eget lokalmiljø. Som ledd i dette har jeg lagt fram et forslag som innebærer at kommunene kan få myndighet til å fastsette snøscooterløyper for fornøyleseskjøring.

Vi har et langstrakt land, med svært store variasjoner mellom kommunene. Ulikheter i areal, topografi, klima og antall innbyggere er betydelige. I noen kommuner er det mye plass og få folk, men forholdsvis mange snøscootere og sterke ønsker i lokalbefolkningen om å bruke dem til å kjøre på tur med. Andre kommuner har ikke den samme kultur for motorisert ferdsel i utmarka. Noen kommuner har reiselivsvirksomheter der snøscooter kan gi grunnlag for nye inntekter. Andre igjen har reiselivsnæring som baserer sin virksomhet på den uberørte naturen.

Gjennom forslaget gir vi – gitt at visse vilkår er oppfylt – kommunene anledning til selv å bestemme om de ønsker å etablere snøscooterløyper. Målet med endringsforslaget er altså å styrke lokaldemokratiet.

Lovforslaget er også et svar på Stortingets anmodningsvedtak fra 19. juni 2014. Stortinget ba regjeringen om snarest mulig å legge fram forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige, nasjonale retningslinjer som inntas i loven.

Forslaget innebærer en utvidelse av adgangen til å bruke snøscooter i utmark. Slike løyper har hittil vært for-

budt, med unntak av i Nord-Troms og Finnmark, der det har vært egne regler. Det er sannsynlig at mange kommuner vil benytte seg av muligheten til å lage løyper. Det er derfor trolig at motorferdselen i utmark vil øke.

Muligheten til å oppleve naturområder uten støy er et viktig nasjonalt fellesgode. Det er av stor betydning at slike verdier ivaretas. Mitt utgangspunkt er derfor at økt lokal myndighet til å åpne for motorisert ferdsel bør reguleres gjennom sentralt fastsatte retningslinjer.

Jeg har ved utformingen av forslaget lagt stor vekt på å ramme inn kommunenes adgang til å fastsette løyper, slik at hensynet til naturmangfold og friluftsliv ivaretas.

Det vil langt fra bli fritt fram for kommunene. Kjøringen skal skje i egne traseer, og disse kan ikke legges i verneområder, i nasjonale villreinområder eller kreve terrenginngrep. Løypene skal heller ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindrift. Kommunene må utrede virkningene for friluftsliv og naturmangfold og ta en rekke hensyn i arbeidet med løypene, særskilt til friluftsliv, men også til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø. Sikkerheten for dem som kjører, og for andre, må også ivaretas.

Gjennom de foreslåtte saksbehandlingsreglene sikres også hensynet til kunnskap og informasjon om konsekvenser samt lokal medvirkning. Samtidig har jeg i utformingen av forslaget lagt stor vekt på at prosessen kommunene må gjennom for å fastsette snøscooterløyper, skal være enkel, og at det skal være klart og tydelig hvilke regler som gjelder.

Jeg mener den enkelte kommune bør ha ansvaret for å bestemme om den ønsker å anlegge slike løyper, så lenge alle vilkår er oppfylt og nødvendige utredninger er foretatt.

Med retningslinjene vi foreslår, mener jeg vi kan tillate snøscooterløyper for fornøydelseskjøring uten at det får betydelige negative konsekvenser for friluftsliv og naturmangfold.

Presidenten: Det åpnes for replikkordskifte.

Eva Kristin Hansen (A) [10:56:33]: Som komitélederen poengterte i sitt innlegg, er dette første sak som Stortinget behandler som faller under Grunnloven § 112. Den 3. mars skriver statsråden til komiteen at «mer kunnskap hadde vært ønskelig», og at hvis lovforslaget hadde vært utarbeidet under mindre tidspress, kunne det inneholdt «en noe mer strukturert og utfyllende vurdering av mulige konsekvenser av forslaget».

Dette er litt bekymringsfullt, og da er spørsmålet mitt til statsråden: Hvordan vil hun legge til rette for at kunnskapsinnhenting og utredninger blir gjennomført slik at Grunnloven § 112 blir ivaretatt, før kommunene gis hjemmel til å fastsette snøscooterløyper?

Statsråd Tine Sundtoft [10:57:21]: Som nevnt i proposisjonen vil motorferdsel i utmark sannsynligvis øke som følge av lovforslaget, men forslaget i seg selv innebærer ikke at det etableres snøscooterløyper. Det er den enkelte kommune som bestemmer om det skal skje. De lokale konsekvensene av at det etableres løyper, må derfor

utredes av den enkelte kommune. Gjennom kravene vi har stilt til kommunene, har vi sørget for at slike lokale utredninger vil gjennomføres. Å stille dette utredningskravet til kommunen er et tiltak som er et ledd i oppfyllelsen av ansvaret etter Grunnloven § 112. Kommunene må bl.a. utrede virkninger for friluftsliv og naturmangfold samt kartlegge og verdsette friluftslivsområder der løypene planlegges, og vurdere betydningen av disse opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

Presidenten: Representanten Hansen vil kanskje ta opp forslag nr. 1?

Eva Kristin Hansen (A) [10:58:24]: Jeg vil gjerne ta opp forslaget.

Presidenten: Da har representanten Eva Kristin Hansen tatt opp det forslaget hun refererte til.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [10:58:33]: Kristelig Folkeparti var blant dem som ba om å få et lovforslag snarest mulig tilbake igjen til Stortinget, men vi ønsket ikke et forslag som var uten forsvarlig utredning. Da er spørsmålet: Hvorfor slik hast? Det er ingen anslag over hvor stor økningen i snøscootertrafikken vil bli, ingen anslag over hvor stort omfanget av nye løyper kan bli, og ingen begrensninger av konsekvenser for natur, friluftsliv og folkehelse er utredet. Ser statsråden disse store utfordringene, og hvilke svar har statsråden på disse utfordringene, utenom det å peke på kommunens ansvar?

Statsråd Tine Sundtoft [10:59:16]: Det ligger nært å påpeke kommunenes ansvar, for i dette lovforslaget gir vi jo kommunene myndighet til selv å etablere snøscooterløyper hvis kommunene selv vil, og det er gjennom de kravene vi har stilt til kommunene, vi sørger for at slike utredninger vil gjennomføres. Det gjør vi ut fra Grunnloven § 112. Det er en plikt å utrede dette, men når denne myndigheten gis til kommunene, er det viktig at eventuelt det å etablere snøscooterløyper utredes av dem som sitter nærmest den beslutningen. Vi mener at dette er godt ivaretatt gjennom det lovforslaget som nå er framlagt for Stortinget.

Marit Arnstad (Sp) [11:00:22]: Kjøring i faste traseer vil i seg sjøl føre til en tryggere kjøring med scooter enn det en av og til ser når det gjelder ulovlig kjøring under dagens regime.

Det vil også bli bygd opp et sterkere tilsynsregime, som skal ha tilsyn med at regelverket blir fulgt, og at en ikke får den ulovlige kjøringen som en av og til ser. Dette skal Statens naturoppsyn få ansvaret for, men i innstillingen har vi også ganske sterkt betonet at politiet må spille en vesentlig rolle i det arbeidet. Mange steder i landet har politiet bygd opp god kunnskap om ulovlig scooterkjøring, og det vil være unødvendig og uheldig hvis en i disse områdene skal bygge opp parallelle organisasjoner – og bygge opp SNOs kompetanse på bekostning av politiets.

På hvilken måte vil statsråden følge opp de merknade-

ne som Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet kommer med på dette området?

Statsråd Tine Sundtoft [11:01:18]: Representanten Arnstad er inne på et viktig poeng, at vi ikke bruker knappe ressurser på en dårlig måte. Med de ressursene politiet har, skal de – som justis- og beredskapsministeren påpekte i spontanspørretimen i går – gjøre dette arbeidet innenfor den rammebevilgningen de har.

Men det vi også gjør, er å gi SNO, som er mye ute i naturen, og som ser dette, hjemmel til å kunne ilegge snøscooterførere som bryter motorferdselregelverket, et overtredelsesgebyr. Dette er viktig. I kommunene er det ganske stor lokalkunnskap om hvor eventuell ulovlig kjøring finner sted, og når det nå legges løyper, vil en også ute i kommunene få mer oversikt over hvor denne eventuelle snøscooterkjøringen vil finne sted. Det er et ganske godt samarbeid mellom SNO og politiet ute. Det vil vi følge opp, slik at dette samarbeidet styrkes ytterligere.

Ola Elvestuen (V) [11:02:32]: Først må jeg huske å ta opp forslag nr. 3.

Presidenten: Utmerket. Representanten Ola Elvestuen har da tatt opp det forslaget han refererte til.

Ola Elvestuen (V) [11:02:43]: Statsråden nevnte i sitt innlegg at det er viktig at kommunene tar hensyn til friluftsliv og naturmangfold i sine utredninger, men det er små ressurser i mange kommuner og liten kompetanse på den kunnskapen de trenger for å gjøre disse vurderingene.

Da blir mitt spørsmål: Hva vil statsråden gjøre for å bygge opp den nødvendige kompetanse i kommunene, for å sikre at kommunenes hensyn til friluftsliv og naturmangfold ikke går på bekostning av det som er nasjonale interesser innenfor både naturmangfold og friluftsliv? Eller definerer statsråden de nasjonale interessene så snevert som i lovforslaget, at det er vernede områder, foreslåtte vernede områder og nasjonale villreinområder?

Statsråd Tine Sundtoft [11:03:32]: Når vi gir kommunene myndighet til å gå inn og arbeide med eventuelt å etablere snøscooterløyper, forutsetter vi også at kommunene – hvis de er interessert i det – setter av nødvendige ressurser til dette arbeidet.

Det som er viktig for oss, og som vi har lagt stor vekt på, er at den prosessen kommunene skal igjennom, skal være enkel, og det skal være klart og tydelig hvilke regler som gjelder. Det er jo derfor vi har vært opptatt av å ramme inn kommunenes adgang til å fastsette løyper – for å ivareta hensynet til naturmangfold og friluftsliv.

Jeg tror en fordel med mye av den offentlige debatten rundt denne problemstillingen har vært at kommunene er seg ganske bevisst at de skal gjøre dette på en ordentlig måte, innenfor klart vedtatte rammer, som Stortinget gir i dag.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:04:44]: Det første miljøministeren gjorde da hun kom på post, var å fjerne

«vern» fra miljøvernministertittelen. Siden den gang har hun i strid med miljøfaglige anbefalinger tillatt fjorddeponier i flere fjorder, hun har forsøkt å kutte i skogvernet, og i dag går hun løs på naturen gjennom å fjerne den stille naturen.

Jeg har to spørsmål til miljøministeren. Det ene er: Er det tilfeldig at hun fjernet «vern» fra miljøvernministertittelen? Det andre er: Hvor gal må en scooterkjøring bli for at miljøministeren skal innse at dette var et dårlig vedtak? Hva skal til for at hun skal bestemme seg for å snu?

Statsråd Tine Sundtoft [11:05:35]: Nå hadde vi jo gjentatte ganger rundt den ene problemstillingen i denne salen i går. Når det gjelder Førdefjorden, fikk vi et klart råd fra Miljødirektoratet om denne beslutningen.

Representanten Eidsvoll Holmås vet også at skogvernet er på et historisk høyt nivå i 2015.

Det at vi endret Miljøverndepartementet til Klima- og miljødepartementet var jo nettopp for å understreke alvorret i klimautfordringen, og at departementet er gitt en sektorovergripende rolle i arbeidet med klima og arbeider med andre departementer for å få en mer ambisiøs klimapolitikk – som det også var behov for da vi overtok etter den rød-grønne regjeringen.

Det vi i dag diskuterer i denne salen, er å gi kommunene økt selvstyre. Det er viktig for denne regjeringen, men vi rammer også lovforslaget godt inn, slik at det er mulig å balansere det å gi lokal selvråderett med å ta vare på friluftslivet.

Rasmus Hansson (MDG) [11:06:51]: På spørsmål fra energi- og miljøkomiteen til klima- og miljøministeren om konsekvensene av dette forslaget, svarer miljøministeren med å henvise til kommunene. Er det rimelig, etter klima- og miljøministerens vurdering, at man først fremmer et lovforslag som med stor sannsynlighet vil få store konsekvenser for en veldig viktig verdi i Norge, nemlig vinterfriluftslivet, og deretter fraskriver seg hele ansvaret for de mulige konsekvensene av dette ved å henvise til at det er kommunene som skal avgjøre hva som vil skje, og hvordan det vil skje?

Statsråd Tine Sundtoft [11:07:46]: Svaret er jo gitt ut fra hva dette lovforslaget handler om. Lovforslaget handler om å gi kommunene myndighet til selv å vurdere om de vil ha snøscooterløyper. Som jeg sa i mitt hovedinnlegg: Denne regjeringen ser at det er stor forskjell på kommunene i dette landet. Vi tror at kommunene selv er i stand til å vurdere om de vil ha snøscooterløyper, hvor de vil ha dem og på hvilken måte de vil ha dem. Men det er derfor det også er viktig å gi sentralt gitte rammer for hvor eventuelle snøscooterløyper kan gå – for å kunne ivareta friluftsliv og naturmangfold.

Mitt svar er basert på hva dette lovforslaget handler om, nemlig å gi økt selvstyre til norske kommuner. Det er kanskje en grunn til at jeg hadde besøk av noen arbeiderpartiordførere på mitt kontor for halvannet år siden, som sa at dette ansvaret var de klare for å ta imot.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

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

Kjell-Idar Juvik (A) [11:09:12]: Etter temperaturen og ordbruken i denne saken, skulle man tro det planlegges snøscooterkjøring i Nordmarka, på Hardangervidda, i Jotunheimen og andre steder i norsk naturs indrefilet. De som er opptatt av dette, vet jo at det er så feil som det kan bli, og jeg synes Turistforeningen med sine støttespillere her i huset kunne ha vist såpass samfunnsansvar at man i alle fall hadde opplyst egne medlemmer om at slike områder, alle verneområder og alle andre verdifulle friluftsområder og alle bymarker i hele landet, ikke er omfattet av dette forslaget. I slike områder, og i villreinområder, vil det være absolutt forbudt, på samme måte som i dag.

Noen framstiller det også nærmest som dommedag for norsk natur å gi vårt fremste demokratiske nivå – de folkevalgte i kommunene – en begrenset adgang innenfor strenge nasjonale rammer til å vurdere fordeler og ulemper ved å legge ut faste traseer til snøscooterkjøring.

Dette mener jeg er total mangel på tillit til lokaldemokratiet, som hver dag tar stilling til minst like viktige spørsmål, som folks helse og velferd. Når det er sagt, skal jeg ikke underslå at denne saken også har vært vanskelig i mitt parti. Men det er noe annet enn å overkjøre lokaldemokratiet, noe som flere representanter gjør i denne saken. Jeg registrerer at Fremskrittspartiet og Høyre forsøker å framstille det som at Arbeiderpartiet er imot lokal forvaltning. Det er feil. Det framgår av komitéinnstillingen at Arbeiderpartiet mener at løypetraseene som hovedregel skal legges i nærheten av eksisterende veinett, inklusiv skogsbilveier. Det er altså å si ja til regjeringens forslag om å gi adgang til fritidskjøring, men med en annen og mer begrenset innretning. Med dette forslaget mener vi i Arbeiderpartiet at man balanserer på en rimelig måte hensynet til nasjonal kontroll og hensynet til respekt for lokaldemokratiet på en helt annen måte enn de innbitte motstanderne av ethvert lokaldemokratisk innslag i saken.

Arbeiderpartiet har også foretatt en annen avveining: I det som er betegnet som større distriktskommuner med lav befolkningstetthet, har vi forståelse for at interesseavveiningen kan være en annen enn i mer tettbygde strøk. Derfor åpner vi for faste scootertraseer også i områder uten veinett eller skogsbilveier, men selvfølgelig etter grundige konsekvensutredninger. Så bereist som vi er i denne salen, vet selvfølgelig flere enn oss i Arbeiderpartiet å ta inn over seg at også naturforholdene, naturbruken og friluftstradisjonene varierer mye fra landsdel til landsdel, fra kommune til kommune. Dette forslaget vil f.eks. føre til at de fleste kommunene i mitt fylke vil kunne ta stilling til flere traseer etter samme prinsippet, enten vårt forslag eller det fra regjeringen legges til grunn.

Det betyr f.eks. at min nabokommune, Hattfjelldal, som er en forsøkskommune, med Arbeiderpartiets forslag kan opprettholde sitt løypenett.

Solveig Sundbø Abrahamsen (H) [11:12:24]: Dette er ein dag som eg har venta på lenge. Endeleg, etter 14 år

med prøveprosjekt i ni utvalde distriktskommunar, vedtek me i dag endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som gjev heimel til å gje kommunane myndigheit til å fastsetje snøscooterløyper for fornøynelseskøyning.

Erfaringane frå det 14 år lange prøveprosjektet viser at det er mindre ulovleg køyning, og konfliktnivået i forhold til andre friluftsiinteresser er mindre. Som også representanten Arnstad sa i sitt innlegg, der ho refererte til Vinje, som er ein kommune i mitt heimfylke Telemark, har dei gjennom 14 år hatt veldig gode erfaringar. Bakgrunnen for at Vinje kommune søkte om å bli med i prøveprosjektet, var ei stadig aukande ulovleg køyning med snøscooter. Fleire av nabokommunane til Vinje har i mange år ønskt å få tilsvarande vilkår som Vinje kommune. Det er derfor ein gledesdag for lokaldemokratiet og sjølvstyret. Det er lokalt ein har innsikt i kommunens geografi, og den tilliten som no blir vist kommunane, er eg sikker på at lokale politikarar vil forvalte på ein god måte.

Denne lovendringa vil ikkje føre til eit frislepp for snøscooterløyper, slik ein del hevdar. For mange kommunar vil det ikkje vere aktuelt å etablere løyper, men denne lovendringa gjev kommunane like rammevilkår og ein heimel til å fastsetje snøscooterløyper.

Responsten frå kommunane då ein forsøkte å utvide forsøket, var at 104 kommunar melde at dei ville delta. Det fortel at denne lovendringa er etterlengta ute i kommunane. Lovforslaget stiller også store krav til lokal saksbehandlingsprosess og samtykke frå grunneigaren.

Det er no registrert 76 500 scooterar i Noreg, og det føregår mykje ulovleg køyning. Ei sterk oppfordring til snøscooterklubbar og -køyrarar er at dei er bevisste på det ansvaret dei har for å vise omsyn og respektere lover og reglar for fritidskøyning i godkjende løyper.

Eg forstår dei som ønskjer stille og ro når dei ferdast i naturen, men eg meiner bestemt at det er plass til begge delar. Med denne lovendringa får kommunane eit høve til å regulere og leggje til rette for både stille og motorferdsel. Høgre ønskjer kommunane og dei lokale folkevalde lykke til med det vidare arbeidet.

Oskar J. Grimstad (FrP) [11:15:14]: Dagen i dag er ein stor dag for dei mange som ønskjer å kome ut i naturen, men ikkje har moglegheiter til det dersom ein ikkje kan nytte motoriserte hjelpemiddel.

Dagen er like stor for scooterentusiastar, som no har ein moglegheit til å få etablert ei scooterløype i sin heimkommune eller i nabokommunen. Men kanskje mest av alt er dagen i dag viktig fordi vi gir tillit til lokaldemokratiet som får moglegheit til å vurdere om det skal leggjast til rette for scootertrase, basert på ei grundig vurdering av om det er eigna for det, lokale tilpassingar og behov.

Fleire vil nok konkludere med at ein klarer ikkje å tilpasse ønskje om ro i naturen med etablering av scooterløyper, medan andre meiner at ein vil kunne dekkje behovet for begge målgruppene som bruker natur og friluftsliv aktivt.

Det er viktig at lokaldemokratiet får nødvendig tillit til å gjere desse viktige vurderingane for sitt nærrområde,

og ein må vere tydeleg på det. Framstegspartiet stolar på lokalpolitikarane.

Tidlegare talarar har gått inn i detaljane i saka, som viser at rammevilkåra som ligg til grunn for denne liberaliseringa, er strenge og demokratiske med mange klare atterhald og omsyn.

Det er nok mange av stortingsrepresentantane som har blitt offer for mailkampanjar der ein påstår at ein valde nettopp denne representanten inn på Stortinget for å sikre stille i naturen og forventar at dette blir følgd opp. Mitt svar til alle desse avsendarane er at eg gjekk til val på å gi lokaldemokratiet moglegheit til å etablere scooterløyper, og eg vil halde denne lovnaden. Men dersom ein ikkje ønskjer slike løyper, er det fullt mogleg å delta i lokalprosessen for eller mot ei slik etablering. Og det er svaret i dag også i denne salen.

Eg høyrer at motstandarane har liten eller ingen tillit til lokaldemokratiet. Eg må berre beklage dette, spesielt ettersom det er lokalval i år. Slik motstand fører til politikarforakt, og at det blir løfta fram av dei fremste politikarane i landet, burde vore unødvendig.

Så er det dei som viser til faren for ulykker og brukar det som grunn. Ja, dersom ein forbaud bruk av bil, båt og andre framkomstmiddel, ville nok ulykkestala gå ned, men er det slik vi vil ha det? Faktum er at ulykkene skjer i hovudsak utanfor oppmerkte løyper.

Representanten Odd Henriksen heldt eit godt innlegg. Eg hugsar han var ordførar då vi var på besøk og fekk sjå kva slags erfaringar ein hadde i ein av desse forsøkskommunane. Den var god. Næringsmessig er dette også ei god moglegheit med eit stort potensial. Underlegast er Arbeidarpartiet, der ein representant går fram og kritiserer dagens løysing, medan representanten Juvik nærmast rosar ho. Det er underleg at ein etter 14 års forsøksordning, og i løpet av dei åra som Arbeidarpartiet sat med styringa, ikkje har klart å konkludere i denne saka, som er så viktig for mange.

Elin Rodum Agdestein (H) [11:18:26]: Det er en merkedag for Distrikts-Norge, for mitt hjemfylke Nord-Trøndelag, for kommuner der motorferdsel i utmark betyr svært mye – både for lokalbefolkning og for næringsliv. Samtidig er denne saken av stor prinsipiell betydning. Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen har tillit til lokalsamfunn og at de kan fatte flere beslutninger selv, samtidig som staten styrer mindre. Vettet er jevnt fordelt her i landet. Grunneiere og lokalpolitikere verdsetter også stille natur, om noen skulle tro noe annet. Ja, faktisk er de de nærmeste til å forvalte sine arealer, og de gjør det på en fremragende måte.

Det er en rettesnor for denne regjeringen at lokaldemokratiet skal styrkes. Makt skal spres, sånn at grunneiere, innbyggere, næringsliv og kommuner sammen finner bedre løsninger enn om staten og rikspolitikere skal bestemme og styre alt.

Stillhet og ro er viktig, men det er også aktivitet – å styrke næringsliv, bosetting, bolyst i Distrikts-Norge. Naturen skal brukes, og den skal brukes på en balansert og god måte. Loven er godt utredet, den er balansert, den har

tydelige nasjonale føringer, det er klare begrensninger i loven for å ivareta naturmangfold, verneområder, friluftsliv osv. Både grunneieres og fjellstyrers myndighet og syn skal vektlegges.

Denne loven imøtekommer store forventninger fra deler av Distrikts-Norge. Den er anti-elitistisk i sin grunnholdning til å bruke naturen. For dette er ikke et frislipp, det er i realiteten en lov som flytter makt dit hvor den hører hjemme – i de lokalsamfunnene det gjelder.

Vi hører lyden av nikkersadelen og turisteliten i salen i dag. Vi registrerer stor patos, både fra representanten Hansson og særlig fra representanten Holmås, som besøker naturen av og til på søndager. Jeg synes verken representanten Holmås eller Hansson skal bekymre seg så mye for at disse kvalitetene skal bli redusert, for det er det ikke grunnlag for. Derimot er jeg mer forundret over mange av Arbeiderpartiets representanter, som i denne debatten mener noe helt annet enn de gjorde i valgkampen i 2013. Det tror jeg faktisk mange, både arbeiderpartiordførere og velgere i Distrikts-Norge, merker seg.

Kjell Håvard Jensen (FrP) [11:21:12]: Jeg er fra Østfold, så jeg vurderte ganske sterkt å avstå fra å delta i debatten, for det er jo ikke akkurat et snøfylke. Men når jeg nå har hørt debatten her, fant jeg ut at det var ganske lurt likevel å melde seg på.

Jeg har ikke hatt gleden av å være med i komiteens behandling av saken, men jeg har fulgt den med interesse, og jeg har lest medieoppslagene. Når jeg registrerer hvor liten tro sakens motstandere har på lokaldemokratiet, hvor lite de tror på lokalpolitikerne, og hvor lite de tror på kommunenes administrasjon, blir jeg undrende. Det kan høres ut som om de mener at de planlagte løypene gir et fullstendig frislipp, og at det skal være scooterløyper på kryss og tvers i kommunene, helt uten kontroll. Når jeg hører innlegget fra SVs Heikki Eidsvoll Holmås, blir jeg neste sjokkert, for det høres mer ut som en skolevalgdebatt enn en stortingsdebatt. For det er ikke så ille. Det er helt feil.

Når jeg leser komiteens innstilling, hvor komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at fritidskjøring med snøscooter ikke innebærer noe frislipp – bl.a. skal løyper ikke legges i vernede områder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, eller kreve terrenginngrep, og ved fastsetting av løypene skal kommunene ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, og den skal lytte til grunneierne – da tror jeg at lokaldemokratiet vil gjøre det. Når de samme partiene også peker på at kommunene skal ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø samt sikkerhet, da må det være noe motstanderne ikke har forstått, eller ikke ønsker å forstå.

Vi i Fremskrittspartiet mener at lokaldemokratiet er godt egnet til å ivareta forvaltning av lokale ressurser og foreta avveininger mellom arealbruk og naturforvaltning. Det er viktig at nærhet mellom dem som fatter beslutninger, og dem som berøres av dem, styrker lokaldemokratiet, mener jeg, i hvert fall. Og en hører også en del represen-

tanter si at de har blitt nedrent av SMS-er og meldinger, så det er sikkert at lokalbefolkningen engasjerer seg. Det får vi helt sikkert merke.

Vi bor i et land med tusenvis av kvadratkilometer med friområder og stillhet. Det er ikke sånn at en må legge utfluktene i disse løypetraseene. Det er nok av områder i vårt fantastiske land med stillhet, uten snøscootere, som kan velges, om man ønsker det.

Så vil jeg tilføye: Herved vil jeg invitere dem som tror at det ikke er stillhet, til en tur med meg i skogen i Østfold, som er ganske tett befolket.

Frank Bakke-Jensen (H) [11:24:30]: Som flere talere har sagt tidligere: Dette er en stor dag. Det er ikke primært en stor dag scooternæringen, men det er en stor dag for lokaldemokratiet, for vi nedfeller en del prinsipper for hvordan denne salen skal forholde seg til de lokale politikerne der ute.

Da Sverdrup en gang sa «all makt i denne sal», var det nok ikke primært lokalpolitikere og innbyggerne han mente måtte knebles. Han så opp. I denne saken nedfeller vi noen prinsipper som flytter makt nedover. Det er lurt.

Det har vært ganske mange rare argumenter i løpet av de månedene vi har debattert denne saken i Stortinget. Det hevdes at evalueringen ikke er god nok til å endre loven, men likevel kan motstanderne våre være krystallklare på at de vet nok til at man ikke kan vedta endringer i loven. Man vet nok til at det skal være slik som det er i dag, men man vet ikke nok til å vite om endringer av loven kan tåles.

Til Rigmor Andersen Eide, som mener at vi kan vekke Asbjørnsen og Moe ved denne lovendringen: Jeg må få roe henne ned – jeg tror nok ikke det er slik at vi vekker gamle eventyrhelter.

«Utredning av konsekvenser» nevnes også, men det er jo denne salen som har sagt nei til videre forsøk, og derfor fikk vi et direkte lovforslag fra statsråden. Stortinget sa at vi ikke skulle ha en utvidet forsøksordning – vel, så kom lovforslaget.

«Bruk av naturen» er også et uttrykk som brukes ofte i denne saken. Jeg har vokst opp i et fylke der vi bruker naturen mye, der vi bruker naturen i nærkontakt med reindrifta, landbruket og andre friluftsinnteresser. Jeg er lært opp til at det er like viktig å ta hensyn til andres interesser når jeg er ute med hunden min, som når jeg er ute og kjører scooter. Å ta hensyn til hverandre når vi er ute og bruker naturen, er faktisk en del av den norske kulturen, og det er nedfelt i den norske folkesjelen. De hensynene er da jaggu også til stede hos lokalpolitikere våre. Det er jo ut fra deres kompetanse og kunnskap og etter disse prinsippene de kommer til å utøve den tilliten og den makten de nå får.

Det vi her ser, er et eksempel på å trække på lokaldemokratiet. I forrige stortingsperiode registrerte vi at miljøvernministeren fra SV var ute og kjørte lobbykurs for NGO-ene, sånn at man skulle stille sterkere i kampen mot kommunene – det være seg plan- og bygningsloven, det være seg naturmangfoldloven. For SVs del er ikke lokaldemokratiet viktig i det hele tatt: SV tenker «all makt i denne sal», at da er det vi som skal bestemme, og så får de andre kun følge. Men for lokaldemokratiet og for folk som

vokser opp i en lokaldemokratisk ordning, er lokaldemokratiet viktig, og da må vi flytte makt nedover. Det har vi gjort her.

Marit Arnstad (Sp) [11:27:47]: Det har kommet noen utsagn i debatten som ikke kan få lov til å stå helt uimotsagt. Representanten Andersen Eide sier at vi må tenke på hyttelivet og den fantastiske roen og stillheten. Representanten Eidsvoll Holmås sier at vi tar livet av naturens stillhet. Hvis en virkelig mener det, når en sier det, da må en sjølsagt også gå mer drastisk til verks enn det representantene gjør i dag. Da må en jo også forby all næringskjøring med scooter. Det er ikke noen forskjell på støyen fra en scooter som driver næringskjøring, og en som driver med fritidskjøring. Støyen er akkurat den samme. Noe av det som oppleves som støy i nasjonalparkene, kan jo være Den Norske Turistforenings egen kjøring med scooter av mat og utstyr til sine hytter. Så jeg må si at jeg undres lite grann over en del av den ordbruken som en velger å legge seg på, og det har for så vidt også vært litt underlig å være vitne til en så velregissert kampanje – antagelig også kostbar – som mange av oss har møtt i forkant av behandlingen av forslaget.

Jeg blir også litt slått av Arbeiderpartiets og Kristelig Folkepartis mangel på tiltro til norske kommuner. Hvor mange fra Arbeiderpartiet lovet ikke sine velgere før valgkampen i 2013 at de skulle få økt lokalt sjølstyre på dette området. I mitt eget fylke var det ingen tvil. Og en rekke arbeiderpartiordførere har hatt store forventninger til det ansvaret de skulle bli tillagt, men som de i dag ikke får. Jeg skjønner at dette har vært en vanskelig sak for Arbeiderpartiet, og det høres nesten ut som om det er to helt forskjellige standpunkter som det argumenteres for, fra representantene Eva Kristin Hansen og Kjell-Idar Juvik, selv om de vitterlig snakker om samme sak og antagelig også samlet vil stemme imot forslaget som ligger på bordet her i dag.

Så må jeg få lov til å kommentere litt på Grunnloven § 112: Jeg sa at det er umulig å konsekvensutrede en myndighetsoverføring før en har overført og utøvd myndigheten. Derfor innebærer ikke lovforslaget i seg sjøl bestemte, planlagte inngrep i naturen, slik det uttrykkes i Grunnloven § 112 andre ledd. Det er jo nettopp det som lovforslaget overlater til lokaldemokratiet å ta stilling til, innenfor klare nasjonale rammer og på bestemte vilkår. Derfor er jeg også litt overrasket over at de som er mest opptatt av Grunnloven § 112, ikke var det i 2013, da vannscootere ble tillatt i norske fjorder. Men da var sjølsagt det et pålegg fra EU – et EU-krav – og det er mange partier i denne sal som har lett for å bøye av for den typen krav.

En slik type myndighet i plan- og arealsaker som her ligger, har kommunene i dag på alle andre saker enn motorferdsel. Senterpartiet er overbevist om at lokaldemokratiet er i stand til å balansere ansvaret og behovet for helhet i denne typen saker.

M a r i t N y b a k k overtok her presidentplassen.

Dagfinn Henrik Olsen (FrP) [11:31:09]: Klima- og miljødepartementet foreslår i denne proposisjonen endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Lovens formål er ut fra et samfunnsmessig helhetshensyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet, men også å fremme trivsel.

Fremskrittspartiet aksepterer at definisjonen på trivsel kan være så mangt. For noen er definisjonen på trivsel en kopp kaffe i stillhet på en fjellknaus, men for noen andre er definisjonen på trivsel en tur på snøscooter i vinterland det perfekte. Vi har plass nok i norsk natur til begge disse typer trivsel.

Dagen i dag er en god dag. Vi har mulighet til å gi lokaldemokratiet anerkjennelse gjennom å overføre myndigheten til å fatte vedtak om snøscooterløyper til kommunene. Dette vil være en anerkjennelse av folkestyret. Jeg viser her til Røros, som i sin tid valgte å ikke benytte seg av sin mulighet til å legge til rette for snøscooterkjøring.

Dagen i dag er god for turist- og reiselivsnæringen, som kan få et ekstra ben å stå på. I vårt naboland Sverige har fritidskjøring med snøscooter vært tiltatt i mange år, og reiselivsbransjen har levd godt på nordmenn som valfarter over grensen for å kjøre snøscooter. Nå kan vi snart legge til rette for dette selv.

Dagen i dag er god for grunneierne, som fortsatt skal ha råderett over egen eiendom. De kan si nei til scooterkjøring på eiendommen, eller de kan i lag med reiselivsnæringen legge til rette for arbeidsplasser. I min hjemkommune Lødingen valgte vi å benytte oss av muligheten da man utvidet forsøksordningen, men vi gjorde en for dårlig jobb, så grunneierne sa nei, de aksepterte ikke det.

Dagen i dag er god for dem som ønsker å få ned ulykkestallene for snøscooterkjøring i Norge. Fremskrittspartiet registrerer at ulykkesrisikoen med snøscooterkjøring er lavere i Sverige, hvor dette er tillatt, og det er nok en sammenheng mellom ulykker og ulovlig kjøring.

Dagen i dag er god for naturen og verneinteressene, da loven også i framtiden vil ivareta dette.

Men: Fremskrittspartiet skjønner at dagen i dag ikke er god for dem som mener at bare deres egen definisjon på trivsel i naturen er rett, f.eks. en kopp kaffe i stillhet på en fjellknaus – eller som mener at lokaldemokratiet ikke er i stand til å forvalte sin egen kommunes areal, eller som ikke ønsker å gi grunneieren råderett over egen grunn, eller som ikke ønsker nye muligheter for reiselivsnæringen.

Fremskrittspartiet aksepterer at deres opplevelse av dagen i dag ikke føles god, men det kan vi leve godt med.

Ola Elvestuen (V) [11:34:02]: Jeg må virkelig si at jeg har stor respekt for lokaldemokratiet, og for at det også er variasjoner i Norge, og derfor har Venstre aldri foreslått endringer i Nord-Troms og Finnmark. Jeg har også forståelse for at det finnes scooterløyper som er godt anlagt, i Fauske eller andre steder, men vi må ikke gi inntrykk av at den lovendringen som vi lager nå, er en liten utvidelse av det vi har hatt fra før. Dette er en stor endring, som vil kunne føre til stor økning av scooterløyper i Norge, og det er en fundamental endring i forhold til formålet med motorferdselloven og grunnen til at man fikk den lovendrin-

gen i 1977, hvor man jo så, fra Stortinget, at det ble for mye scooterkjøring når ansvaret ble lagt til kommunene.

Så snakker man om strenge nasjonale rammer. Det er jo ikke strenge nasjonale rammer. Det er selvfølgeliger ved at det er verneområder, det er foreslåtte verneområder, det er nasjonale villreinområder, det er fredede områder etter kulturminneloven, og det er helt klart at det må være en selvfølge at man ikke skal ha scooterkjøring inn i disse områdene. Men det finnes jo nasjonale naturvernverdier ut over dette. Og uansett hvor stor respekt man har for Kommune-Norge og de som sitter der, så er det ikke nødvendigvis summen av enkeltvedtak som gir den største og beste nasjonale politikken.

Og til tross for at vi i utgangspunktet er imot endringen, har vi jo forsøkt å finne forslag som kan danne bredere flertall, og som lager strengere nasjonale rammer, der man ikke tillater scooterløyper inn i det som er sammenhengende nasjonale vinterfriluftsområder, både ved at man gir et tydelig ansvar til Klima- og miljødepartementet, slik at de kan gå inn og legge begrensninger på å ha det forskriftsfestet når det går ut over nasjonale verneinteresser, og ikke minst at vi tar inn over oss at det også finnes nasjonale friluftinteresser. Det har flertallet avvist å gå inn på.

Jeg synes det er veldig spesielt at det er dette forslaget som kommer nå – man har heller ikke vist seg villig til å gå inn på noen av de begrensende forslagene som har kommet inn – og at dette er den gaven som man gir til norsk friluftsliv i Friluftslivets år.

Jan-Henrik Fredriksen (FrP) [11:36:45]: Jeg tok ordet – litt for å kommentere innlegget til representanten Juvik. Det er helt riktig at Arbeiderpartiet i sitt forslag – som de har sammen med Venstre og Kristelig Folkeparti – ikke ønsker å få nye utredninger fra regjeringen. Men i sine merknader er Arbeiderpartiet krystallklar på at det egentlig er det man ønsker. På sett og vis går man for en helgardering, eller man kan si at man ønsker å sitte helt stille i båten og se på hva som skjer, på samme måte som de satt helt stille i båten fra 2005 til 2013, under behandlingen – eller ikke-behandlingen – av den samme loven.

Jeg har stor respekt for både stille vidder og skiløpere. Jeg har selv brukt det mye i mitt eget liv. Det er en del av vår identitet, av det å være norsk. Men loven legger ikke til rette for scooterløyper der det er masse folk som går på ski, tvert imot. Det er veldig strenge rammer i loven, og jeg tror ikke dette vil bli noen stor konflikt.

I motsetning til den helt røde og grønne siden i salen har jeg ikke bare respekt for dem som søker stillhet, jeg har også stor respekt for at alle de menneskene som bor noe periferert i Norge, og hvor det er forhold til å kunne kjøre scooter, skal kunne få lov til å kjøre scooter, skal kunne få lov til å ta naturen i bruk. Det er gode naturopplevelser. Det er til glede for ens barn. Det er i stor grad en kjempetrivsel rundt det.

Flertallet er imot loven, hevder representanten Eidsvoll Holmås. Vel, det er utført to galluper. I den ene gallupen ble det spurt om befolkningen ønsket frislipp. Det har aldri

vært snakk om frislipp. Selvfølgelig var et flertall imot det. I den andre ble det spurt om man ønsket en scooterlov etter strenge nasjonale retningslinjer. I alle deler av befolkningen var det et stort flertall for, spesielt blant ungdommen, men man klarte å finne én samfunnsgruppe som var imot: Det var høyt utdannede millionærer som bodde på Oslo vest. Der var det 1 pst. flere som var imot enn om det skulle vært likt. Ellers var det flertall i alle samfunnslag. Hvis representanten Eidsvoll Holmås mener at hans naturlige allierte er den såkalte nikkersadelen, skal han få lov til å stå med det vennskapet.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [11:40:03]: Det denne debatten i dag har handlet om, er om vi har tillit eller mistillit til våre lokale folkevalgte. Det har kommet veldig mange gode argumenter fra Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet – dem skal jeg ikke gjenta. Jeg har heller lyst til å fortelle en historie. For noen uker siden var jeg i Stjørdal. Der møtte jeg Per Græsli, på 95 år, som var på scootertermøte. Per på 95 år ville komme seg mer ut i marka, og han sier: Jeg er så gammel nå at jeg ikke uten videre kan ta skiene og ta meg en tur i terrenget. Jeg håper dere ordner løyper, slik at det går an å ta seg en tur. Per på 95 år mener at det er lokalpolitikere i Tydalen som skal avgjøre dette. Arbeiderpartiets svar på Pers ønske kom fra Ingvild Kjerkol, som sa: Jeg er enig, jeg, i at kommunene som har fått tillit, har vist seg den verdig, derfor bør flere kommuner gis tillit.

Så sier min andre gode kollega i samferdselskomiteen, Kjell-Idar Juvik, på Arbeiderpartiets hjemmeside at «kommuner som ønsker det, kan tilrettelegge et fornuftig løypenett for snøscooter, som også åpner for rekreasjonskjøring». Selbu Arbeiderparti gikk til valg i 2011 på å sørge for at sentrale myndigheter sikrer mer lokal forvaltning av utmark. I store deler av Trøndelag har Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Arbeiderpartiet stått sammen – i Midtre Gauldal, i Melhus, i Oppdal, i Åfjord, i Haltdalen har de bedt om at de som lokale folkevalgte må få lov til å avgjøre det.

Jeg er glad for at Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet står ved sine løfter overfor sine velgere. Men hva har skjedd i Arbeiderpartiet? Er det Arbeiderparti-eliten som nå kjører over distriktene? Det er sanneligvis ikke godt å vite hva som har skjedd, eller hva som kommer til å skje. Kommer Arbeiderpartiet lokalt nå til å være med på forslag om at kommunene skal få lov til å bestemme selv når det kommer opp i kommunestyret? Kommer Distrikts- og Folke-Arbeiderpartiet til å gå imot eliten og være med Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet i kommunene om en egen bestemmelse over løypenettet? Jeg tror det. Jeg tror vi vil komme til å se det folkelige Arbeiderpartiet som snur seg mot eliten i Arbeiderpartiet.

Som stolt medlem av Den Norske Turistforening har jeg fortsatt tro på at jeg kan bevege meg i norsk natur i stillhet, ro og fred, samtidig som de lokale folkevalgte bruker fornuft og legger til rette for et godt løypenett.

Heidi Greni (Sp) [11:43:19]: For Senterpartiet handler dette først og fremst om mer lokaldemokrati. Jeg er gans-

ke overrasket over hvor mange her i salen som ikke har tiltro til lokaldemokratiet og til kommunestyrepolitikere der ute. Det er de samme kommunestyrepolitikere som i dag kan anlegge motorsportsenter, som kan si at her vil vi ha en skogsbilvei, som kan anlegge hyttefelt, men som altså ikke kan anlegge en scooterløype som brukes maks tre måneder i året. Det forundrer meg at vi tror at lokalpolitikere vil ta dårlige valg for sine innbyggere akkurat når det gjelder snøscooterløyper.

Det har vært ganske mange merkelige argumenter her i salen i dag. Vi kan ikke ha frislepp av snøscooterkjøring, sier det. Nei, jeg tror ikke det er noen her i salen som ønsker frislepp av snøscooterkjøring. Jeg tror de fleste er som jeg, som ikke kjører scooter, og som ønsker å ha muligheten til å ta en rolig skitur, men det er ikke snakk om at hele kommunen skal være dekket av scooterløyper. Mange av oss bor i spredtbygde kommuner der det kanskje er 1 km² per innbygger, og det er klart at hvis 2 pst. av kommunen får en løype eller blir i støyområdet av en løype, er det fortsatt 98 pst. igjen som en kan bruke til å dyrke nettopp friluftsliv på ski, i fred og ro.

Så er det her snakk om hyttelivet, og at det vil bli ødelagt. Jeg har vært på besøk i hyttefelt og registrert at støyen i hyttefelt stort sett kommer fra et diesellaggregat fordi noen enten ser tv eller støvsuger eller hva de nå bruker dette til. Det er noe som virkelig er irriterende, og som er en støy som pågår over tid. Farer det en scooter forbi, er det i et veldig, veldig kort tidsrom.

Så må vi ha med oss at det her skal være tillatelse fra grunneier for at det skal bli mulighet til å anlegge løyper. Det er ikke slik at en tar fra grunneierne myndigheten over egen eiendom. Grunneierne skal gi tillatelse, og der grunneierne ikke ønsker det, blir det altså ikke noen løype. Og det vil redusere ulykkene når vi får dette inn i ordnede former. Hvis jeg ikke husker aldeles feil, har det de siste fem årene ikke vært en eneste ulykke i Sverige. I Norge har vi hatt altfor mange dødsulykker med scooter bare i år. Det betyr at vi er nødt til å gjøre noe for å unngå disse ulykkene, og da må vi få trygge, merkede løyper i de kommunene der de ønsker det.

Arbeiderpartiet overrasker meg veldig i denne saken. I Sør-Trøndelag er det arbeiderpartiordførerne som har vært mest pådrivere for å få på plass denne ordningen. De ønsker næringsutvikling, og de ønsker mer bolyst for dem som etterspør en sånn løype, og det overrasker meg at de nå ikke vil gi lokalpolitikere den tilliten at de kan bestemme om de ønsker løyper eller om de ikke ønsker løyper i sin egen kommune.

Åsmund Aukrust (A) [11:46:48]: Det burde bekymre oss alle at statsråden ikke er i stand til å fortelle om konsekvensene. Det er oppsiktsvekkende at statsråden i brev til Stortinget skriver at det hadde vært ønskelig for regjeringen å ha bedre tid til å behandle denne saken. Det er egentlig ganske oppsiktsvekkende at regjeringen har valgt å hurtigbehandle denne. En skulle tro de hadde lært av hva som skjedde i fjor.

Representanten Frank Bakke-Jensen sa i stad at Stortinget stoppet forsøket. Det er feil. Den rød-grønne regje-

ringen innførte et forsøk. Den nye regjeringen sa at alle som ville, kunne være med på forsøket. Sivilombudsmanen sa det var ulovlig. Allikevel ønsket regjeringspartiene her i Stortinget å stemme for å videreføre forsøket. Det var flertall i Stortinget for det. Heldigvis tok statsråden ordet i debatten og sa at hun valgte å stoppe forsøket.

Det snakkes om hvor er Arbeiderpartiet, om hvorfor tror ikke Arbeiderpartiet på de lokale. Arbeiderpartiet vil gi kommunene mer makt. Vi sier at vi åpner for lokal forvaltning. Det vi er imot, er fornøyleseskjøring. Fornøyelse for noen få skal ikke få ødelegge fornøyelsen for de mange.

Så må jeg også si at det er egentlig ganske oppsiktsvekkende å høre med hvilken forakt det snakkes fra partiene på høyresiden om det de kaller nikkersadelen. Jeg tror ikke de tar inn over seg hvilken stor motstand det er. Turistforeningen, som nærmest snakkes om i en foraktfull tone, har altså 290 000 medlemmer, det er en av Norges største medlemsorganisasjoner, og de, med en samlet friluftsbegivelse, advarer mot det regjeringen gjør. Det er ikke bare friluftsmiljøene som gjør det, det gjør Helsedirektoratet, Politidirektoratet og idretten – alle sammen har kommet med advarsler som regjeringen har valgt å legge til side.

Til slutt: Det er helt riktig, som representanten Heikki Eidsvoll Holmås, sa: Vi har ikke lenger en miljøvernminister. Om det bare var statsrådstittelen, så hadde jeg ikke vært så bekymret, men da de fjernet tittelen, viste det seg at de også fjernet seg fra politikken. I sak etter sak går naturvernet på tap. Jeg hørte at statsrådets eneste skryteliste var at hun hadde bevilget penger til skogvern. Vel, det var bare fordi Stortinget sa nei til hennes eget forslag. Hun ønsket selv å kutte to tredjedeler til skogvernet. Heldigvis sa Stortinget nei til det.

I høst ble Erna Solberg spurt i spørretimen om hun kunne komme på et eneste initiativ denne regjeringen hadde gjort for naturvern. Svaret var nei. Og i dag igjen ser vi at naturvernet går på nok et nederlag, og det synes vi fra Arbeiderpartiets side er trist.

Rasmus Hansson (MDG) [11:49:44]: Hvorfor har vi en naturmangfoldlov som ikke praktiseres individuelt i kommunene? Hvorfor har vi en kulturminnelov som ikke praktiseres individuelt i kommunene? Hvorfor har vi en forurensningslov som ikke praktiseres individuelt i kommunene? Og hvorfor har vi en bråte andre lover her i landet som det ikke overlates til kommunene å bestemme praksis for? Det er f.eks. ikke opp til norske kommuner å bestemme om man skal kjøre i 50 km/t eller i 120 km/t i tettbygd strøk. Det er ikke et overgrep mot kommunene, det er ikke forakt for det kommunale selvstyret, det er ikke mistro til at kommunene ikke kan klare å håndtere ting selv. Jeg er sikker på at kommunestyret i Selbu er i stand til å gjøre seg opp en mening om hvor fort man bør kjøre i sentrum, men poenget er altså at disse love- ne regulerer forhold som angår verdier hvor det ikke er en sterk interessent som kan ivareta sine egne verdier. Dette er lover som gjelder verdier som har nasjonale og veldig langsiktige konsekvenser, og det er spørsmål som må ivaretas på nasjonalt nivå for at det ikke skal glippe opp i forhold til press fra effektive grupper som ønsker å få gjen-

nomført sine særinteresser i strid med det som er nasjonale interesser.

Og vi vet altså her hva som er nasjonale interesser. Det sier meningsmålinger, og det sier veldig mye annen informasjon. Derfor er det bra – nå får Arbeiderpartiet en del tyn her – at Arbeiderpartiet har overblikk nok til å stå opp for den typen verdier. Det er skremmende at vi har en miljøminister som ikke bare gjør dette, men som ikke er villig til å gi uttrykk for en egen oppfatning om disse spørsmålene, som det er hennes jobb å forsvare i et politisk beite hvor nesten alle andre interesser vil det motsatte. Det er det vi trenger en miljøminister til, å stå opp for sånne verdier – i det minste gi uttrykk for en mening. Når hun ikke engang gjør det, blir spørsmålet hvor mye man egentlig burde «outsourc» til kommunene, og hva slags effekt det i grunnen ville ha.

Rigmor Andersen Eide (KrF) [11:52:37]: At Senterpartiet er forundret over at Kristelig Folkeparti kun vil tillate nærings- og nyttekjøring, undrer meg litt. Da har ikke Marit Arnstad oppfattet vår klare bekymring for den økningen vi mener det blir i snøscootertrafikken. Da har ikke Senterpartiet oppfattet vår bekymring for omfanget av hvor stort løypenettet blir etter hvert, og vår bekymring for negative konsekvenser for dyreliv og friluftsliv, en natur mest mulig fri for forstyrrelse og støy. Da kan en spørre seg om å åpne for en generell adgang til fornøyleseskjøring er i tråd med § 1 i motorferdselloven, der det heter:

«å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen».

Kristelig Folkeparti mener, slik at det er klart, at det er en stor utfordring for bruken av norsk natur til friluftsliv og tradisjonelle naturopplevelser å tillate fornøyleseskjøring med scooter i utmark.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [11:54:13]: Jeg synes det er veldig rart hvis vi har havnet i en situasjon der det finnes en haug med folk på Stortinget som mener at det er ingenting som har nasjonal interesse og bør bestemmes nasjonalt. Jeg vil gjerne si at hvis det er noen som er tilhenger av lokaldemokratiet, er det f.eks. jeg. Jeg skulle gjerne hatt med meg regjeringspartiene og andre på at sykehusstruktur skulle bestemmes lokalt, og at ansvaret skulle overføres til lokaldemokratiet. Men nei da, der sier flertallet i denne salen at det må vi bestemme statlig istedenfor å bestemme lokalt. Så hvem som er for lokaldemokrati, kommer an på øynene som ser.

Men jeg mener altså at norsk natur er en nasjonal interesse. Det stortingsflertallet gjør nå, er å overkjøre flertallet av det norske folk, som er klare tilhengere av strenge regler for scooterkjøring. Når representanter for Fremskrittspartiet er oppe her og sier at det bare er nikkersadelen som er for dette, viser det at Fremskrittspartiet har bommet når de ser på det norske folk, og det ser vi jo igjen på meningsmålingene.

Flertallet av befolkningen ønsker seg streng lovgivning for scooterkjøring. Det er det vi har i dag – i dag har vi streng lovgivning og strenge nasjonale føringer. Det man

får med dette forslaget, er ikke et strengt regime, men åpning for fornøyleskjøring i en helt annen grad enn det vi har sett.

Jeg ser at friluftsbvegelsen er enstemmig i sin kritikk av dette. Det er oppsiktsvekkende at ikke Linda Hofstad Helleland har fått med seg det. Jeg er stolt medlem av Turistforeningen og Naturvernforbundet, og jeg synes de har gjort en kjempejobb for å forsøke å tilføre den saksbehandlingen som har vært fra regjeringens side, betydelig mer fornuft enn det man har sett, i motsetning til femtekolonnisten Linda Hofstad Helleland, som veldig klart har jobbet i motsatt retning.

Her må det likevel være sånn at vi slår fast at denne saken har en historie. Husk at grunnen til at vi har den loven vi har i dag, nettopp er at flertallet i samfunnet så at det var behov for en innstramning. Nå åpnes det opp igjen, uten skikkelige utredninger, og det innrømmer også miljøministeren. Da er spørsmålet mitt til miljøministeren, som jeg forventer at hun svarer på, for jeg har stilt spørsmålet en gang tidligere uten at hun har svart: Hvordan vil miljøministeren se på konsekvensene av dette, og hva skal til for at hun skal si nei, dette gikk lenger enn det vi hadde ønsket, lenger enn det vi hadde trodd, så her er det nødvendig å stramme inn?

Presidenten: Presidenten vil bemerke at det å omtale en medrepresentant som femtekolonnist i hvert fall ikke er parlamentarisk – det er langt utenfor det som er parlamentarisk!

Ola Elvestuen (V) [11:57:51]: Debatten nærmer seg slutten. Jeg har lyst til sånn sett å takke for debatten, selv om det er med en bismak når jeg tenker på det som ser ut til å bli resultatet, nemlig at man får en stor åpning for etablering av snøscooterløyper i Norge. Men jeg vil understreke også det ansvaret som nå tilligger flertallet i å påse at konsekvensene ikke blir mer dramatiske enn det som det er gitt uttrykk for her, at man faktisk har en kvalitet i saksbehandlingen, og at man har et nasjonalt overordnet blikk på de naturverdiene som må ivaretas, og også det friluftslivet som må ivaretas.

I hvert fall fra Venstres side vil ikke vi se på denne dagen som en avslutning, men like mye som en begynnelse på en fortsatt debatt der vi skal slåss for norsk natur, og der vi skal slåss også for norsk friluftsliv fra Stortinget gjennom at man må bygge opp kunnskap, man må bygge opp og fortsette kunnskapsløftet for norsk natur for å gi et grunnlag for å ta beslutninger også lokalt, langt utover akkurat denne saken. Men vi må også styrke Statens naturoppsyn, det er helt nødvendig med det flertallet er i ferd med å gjøre. Vi må bygge opp den kompetansen og også viljen som ligger i politiet for å unngå den ulovlige kjøringen som mange mener vil komme med at man får flere tillatelser. Det ligger da også opp til flertallet å støtte oppunder at vi får et kontrollsystem, sånn at deres beskrivelse av at her vil man ikke få den ulovlige kjøringen, blir en realitet.

Fra Venstres side ønsker vi virkelig ingen endring i loven som den er. Men når flertallet først innfører den, vil

vi jobbe fortsatt på nasjonalt nivå, som jeg nevnte, men også lokalt i alle kommunestyre både for å ivareta norsk friluftsliv og lokale naturverdier og jobbe for at man får en så god løsning som overhodet mulig. Jeg tror alle partier må ha en selvstendig interesse av det, sånn at vi ikke ender opp, som vi gjorde i 1977, med en utvikling hvor det ble en dramatisk økning i snøscooterkjøringen, og vi på nytt må sette i gang med dramatiske og sterke innstramninger.

Presidenten: Representanten Marit Arnstad har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Marit Arnstad (Sp) [12:01:01]: Jeg vil også få lov til å takke for debatten.

Et par poeng helt på tampen: Representanten Eidsvoll Holmås prøver å gjøre et retorisk poeng av hva lokaldemokratiet skal bestemme eller ikke. Men poenget er at lokal forvaltning er hovedregelen når det gjelder plan- og arealsaker. Det er hovedregelen, og det er et ansvar Senterpartiet mener at kommunene er fullt ut i stand til å ivareta. De har omfattende erfaring med avveining av areal- og naturforvaltningshensyn og det å ivareta ulike interesser.

Ellers må jeg si at jeg reagerer på Arbeiderpartiets angrep på miljøministeren. Jeg syns Arbeiderpartiet bør konsentrere seg om alle de valgene de har brutt valgløfter overfor – i mitt fylke: omtrent alle. Alle ordførerne fra Arbeiderpartiet sa det, alle steder Arbeiderpartiet var, sa de: Vi skal bidra til en annen type motorferdsellov. Men vi må konstatere at i dag er det By-Arbeiderpartiet som vant og Distrikts-Arbeiderpartiet som tapte.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [12:02:00]: Jeg har lyst til å starte med å skryte av representanten Arnstad. Jeg håper at hennes rød-grønne venner kan begynne å lytte mer til henne, for det er veldig fornuftige innlegg hun holder fra denne talerstolen.

Så har jeg også lyst til å kommentere Arbeiderpartiets angrep på miljøministeren. Det er helt urimelig, all den tid vi i denne salen vet at Arbeiderpartiet gang på gang på gang mens de selv satt i regjering, prøvde å overtale miljøvernministeren fra SV til å gjøre det samme som vi gjør nå. Vi vet om de kreftene i Arbeiderpartiet som har kjempet for at de selv skulle legge frem den loven som vi legger frem nå, og de endringene som vi gjør nå, men de tapte for SV. Så Arbeiderpartiet må ikke prøve å fremstille det som om de mener noe annet – heller ikke all den tid vi vet at Arbeiderpartiets lokalpolitikere rundt omkring i Norge i dag har det vondt fordi de i mange år i kommunestyrene har foreslått at dette må de lokale folkevalgte få lov til å bestemme selv. Da er det ingen troverdighet i det spillet, og det er dobbeltkommunikasjon Arbeiderpartiet nå prøver seg på. Det tror jeg alle forstår.

Så har jeg lyst til å si at som stolt medlem i DNT er jeg i full gang med å planlegge ny toptur med familien og de små guttene mine i sommer. Jeg tar dem med ut i marka og på fjellet så ofte som mulig – ikke på scooter, men på ski eller til fots. Og jeg frykter ikke at vi ikke fortsatt skal få fantastiske naturopplevelser i den norske fjellheimen eller

i marka selv om enkelte kommuner kommer til å etablere et løypenett. Det er ikke så svart-hvitt som enkelte prøver å fremstille det som. Det er ingen som kjenner kommunen sin bedre enn våre lokalpolitikere der ute. Derfor må vi ha tillit til at de nå kommer til å forvalte det ansvaret de får, på en best mulig måte – overfor sine innbyggere, men også når det gjelder hensynet naturen.

Jeg håper at Arbeiderpartiet lokalt rundt omkring i kommunestyrene står for det de har ment i mange år, at de lokalt kommer til å trosse arbeiderpartieliten og lytte til folket der ute – vi som bor i distriktene og som ser alt det arealet som er å benytte seg av – og at de kommer til å gå for løsningen til Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet. Det tror jeg vi kommer til å få se.

Statsråd Tine Sundtoft [12:05:31]: Det viktige for regjeringen i denne saken er økt kommunalt selvstyre. Det er det samme lokale selvstyret som de to arbeiderpartiordførerne fra Indre Namdal så pent ba om da de var på møte om denne saken på mitt kontor for halvannet år siden.

Gjennom dette forslaget gir vi kommunene, innenfor klare rammer, anledning til selv å bestemme om de ønsker å etablere snøscooterløyper. Slik sørger vi for mer lokaldemokrati. Gjennom lovforslaget oppfyller regjeringen også Stortingets anmodning om å legge fram et forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag snarest mulig.

Økt snøscooterkjøring vil kunne ha negative konsekvenser for naturmangfold og spesielt for friluftsliv. Det er nettopp derfor jeg har lagt stor vekt på å ramme inn forslaget, slik at snøscooterkjøringen kan skje uten vesentlige ulemper for naturmangfold og friluftsliv. Løypene må legges utenom verneområder og nasjonale villreinområder. Løypene skal heller ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindrift. Kommunene skal ta særskilt hensyn til støy og ulemper for friluftslivet. Kommunene plikter å ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø. Kommunene må vurdere sikkerheten når de fastsetter løypene, ikke bare for snøscooterkjørerne, men også for andre brukere av de samme områdene. Og det er et krav etter lovforslaget at hver enkelt kommune må utrede de lokale virkningene for friluftsliv og naturmangfold.

Nettopp disse reglene bidrar til å sikre at hensynet til friluftsliv og naturmangfold ivaretas, og til å sikre at beslutningstakere og befolkning blir informert om konsekvenser av forslagene. Vi vil selvfølgelig følge situasjonen, men jeg har tro på at kommunene vil være seg sitt ansvar bevisst, og at de samme kommunene vil være oppvakt av at det ikke blir de enorme negative konsekvensene som representanten Eidsvoll Holmås så malende beskriver.

Eva Kristin Hansen (A) [12:08:16]: Jeg hadde egentlig ikke tenkt å ta ordet, men det var da noen voldsomme angrep som kom mot Arbeiderpartiet – og særlig fra representanten Linda C. Hofstad Helleland, som gjør seg til talsperson for distriktene. Jeg var ikke klar over at Drammen var distrikt, men det er ulike definisjoner på det. Jeg tror ikke representanten Hofstad Helleland og flere andre

her har lest innstillingen og vet hva Arbeiderpartiet faktisk mener. Det blir hevdet så mye rart fra denne talerstolen at jeg føler behov for å rydde opp.

Arbeiderpartiet stoler på kommunene. Vi er for lokal forvaltning. Vi kommer til å stemme for det i dag. Vi har vært for det hele veien etter at vi behandlet det i gruppen vår, og vi har ment det lenge. Det må være tydelig og klart. Men det vi også er for, er å ha strenge retningslinjer, og det kommer vi også til å stemme for i dag. Og som representanten Aukrust gjorde det klart tidligere i dag: Vi er skeptiske til vill fornøyleskjøring. Vi er for nyttekjøring. Så her må man ha klart for seg hva Arbeiderpartiet faktisk er for. Jeg synes det har vært en litt utidig debatt, hvor man har prøvd å tolke andre, og at Hofstad Helleland heller bør lese innstillingen. Det kan også anbefales andre.

Odd Henriksen (H) [12:09:31]: Jeg skal ikke tolke hva andre mener og har sagt i denne saken.

Når man sitter og lytter – jeg har for så vidt gjort det gjennom hele debatten, og jeg tenkte jeg skulle takke for en god debatt – er det sånn at det aller viktigste som denne saken handler om, er at man skal gi tillit til dem som i utgangspunktet har forvaltet norsk natur gjennom mange år. Stortinget legger noen rammer – hvis man diskuterer konstitusjon – og så overlater vi til lokaldemokratiet å gjøre jobben for oss. Det er det denne saken i realiteten handler om. Vi på Stortinget setter ganske klare rammer for hva kommunene kan gjøre, og det er faktisk sånn, selv om det ikke høres sånn ut når man hører på debatten, at utgangspunktet i denne saken er at det er forbud mot motorferdsel i utmark. Det er altså hovedregelen. Så har Stortinget lagt noen rammer, det er ganske viktig, og det må man ta inn over seg.

Ministeren får kritikk, særlig fra Miljøpartiet De Grønne, for at hun ikke har meninger. Men ministeren har stått opp for sine meninger. Man kan ikke kritisere ministeren for at hun ikke er enig med Miljøpartiet De Grønne, det mener jeg må bli feil. Ministeren har sagt hva hun mener, ministeren har sagt hvilke holdninger man har. De er gode, de handler om å ta vare på naturen, de handler om å ta vare på friluftsliv. Det handler om å være en garantist for at dette skal vi få til i lag, her på Stortinget og sammen med ministeren. Det er den holdningen både ministeren og Høyre har.

Jeg synes på mange måter at ordføreren som jeg har referert til tidligere, sa det på en så god måte: Vi har mange gode erfaringer, og vi har høstet mange gode erfaringer, det er bare det at det er andre som bestemmer hva som er trivsel hos oss.

Som sagt, og som jeg avsluttet mitt hovedinnlegg med: Hvis denne saken går som vi håper, skal de erfaringene som denne ordføreren har fått gjennom 14 år med prøvetid, nå kunne legges til grunn, slik at han kan legge til rette for at det også skal være mulig å kunne kjøre snøscooter i hans kommune – selvfølgelig på en slik måte at de som måtte ønske å besøke kommunen, kan gjøre det og ha ro og fred og kunne gå ut i naturen – dette er ikke noe problem, dette klarer vi å kombinere.

Og som sagt: 30 mil og 200 meter bredde utgjør 2,5

pst. av kommunens areal. Da skjønner alle at det er mulig å gjøre begge deler.

Presidenten: Representanten Heikki Eidsvoll Holmås har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:12:17]: Jeg er glad for at statsråden innrømmer at denne loven vil kunne ha negative konsekvenser for miljøet. Det er det bra at hun gjør. Det er det som har vært hele poenget mitt med å føre den motstandskampen mot denne loven som ligger her.

Det er også bra at hun slår fast at grunnen til at denne loven fremmes, er at man ønsker å gi kommunene mer selvstyre. Da ser vi veldig tydelig at vi nok en gang har en miljøminister i en regjering som velger å si at andre hensyn er viktigere enn miljøet. Det har vi sett i en rekke saker, dette er mønsteret. Det jeg hadde forventet, var selvfølgelig en miljøminister som sa at det er miljøet som er det viktigste, og at vi er nødt til å ta hensyn til miljøet. I stedet ser vi at det er naturen bit for bit som er taper.

Presidenten: Representanten Linda C. Hofstad Helleland har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Linda C. Hofstad Helleland (H) [12:13:34]: Jeg skjønner at det er vanskelig for Arbeiderpartiet når representanten Aukrust beskylder miljøministeren for ikke å være miljøminister – at det vedtaket vi gjør i dag, er så alvorlig og et alvorlig inngrep i norsk natur.

Neste taler, representanten Eva Kristin Hansen, sier: Vi er jo ikke enige, vi støtter regjeringen i nesten ett og alt, og vi skjønner ikke hvorfor Arbeiderpartiet er under angrep. Dette er sannelig ikke lett å forstå. Det hadde vært interessant om Arbeiderpartiet kunne oppklare hva de egentlig mener. På den ene siden er de veldig for, på den andre siden er de veldig imot. Det er som å snakke og prøve å dobbeltkommunisere. Det tror jeg ikke det er veldig heldig å gjøre i denne saken. Jeg tror folk forventer et klart svar fra Arbeiderpartiet, og denne dobbeltkommunikasjonen vil ikke vare lenge. Arbeiderpartiets lokalpolitikere, og også deres velgere, tror jeg vil forvente et svar.

Presidenten: Representanten Eva Kristin Hansen har hatt ordet to ganger tidligere i debatten og får ordet til en kort merknad, begrenset til 1 minutt.

Eva Kristin Hansen (A) [12:14:40]: Jeg vet ikke om det er fordi jeg snakker trønderisk – om det er veldig vanskelig å forstå – men jeg kan gjenta det jeg sa i stad. Arbeiderpartiet er for lokal forvaltning innenfor strenge retningslinjer. Det har Arbeiderpartiet sagt hele tiden, og jeg skjønner ikke at det kan oppfattes som dobbeltkommunikasjon. Vi mener at vi har ramlet ned på en balansert løsning, der vi ivaretar ulike hensyn – både hensynet til dem som ønsker nyttekjøring, og hensynet til naturen.

Vi mener at vi har balansert denne saken godt. Så er det andre som er mer ytterliggående i ulike retninger. Men jeg

mener at vi må ha respekt for at folk har ulike meninger, og faktisk høre på når man forklarer hva man mener. Det synes jeg man skal ha respekt for i denne salen.

Ola Elvestuen (V) [12:15:44]: Da kan jeg takke for debatten, med skarpe motsetninger. Jeg tror vi skal ta inn over oss at det er ikke bare en myndighetsoverføring vi gjør. Det er også et vedtak som åpner for langt flere scooterløyper og en reell endring i norsk natur i årene framover. For min egen del synes jeg det er synd at flertallet ikke har vært villig til å gjøre innstramminger som gjør at man kunne fått et bredere flertall, selv om vårt utgangspunkt var at vi ikke ønsket å ha noen endring i loven i det hele tatt.

Men som jeg sa tidligere: Nå kommer jo egentlig det videre arbeidet, som er betydelig. Nå overflytter vi et ansvar. Alle partier har et betydelig ansvar for at både norsk natur og norsk friluftsliv ivaretas, uavhengig av hvilket utgangspunkt de ulike partiene har hatt. Nå er det mange beslutninger som skal tas i norske kommuner, og det er mange beslutninger som skal tas enten i fjellstyrer eller av private grunneiere.

Dette er en viktig dag. Det er en stor beslutning. Det er et stort engasjement. Jeg håper at resultatet blir – over tid – at vi fortsatt har et sterkt fokus på det som er det norske friluftslivet og naturmangfoldet, og at vi slipper å skulle få en ny debatt om kort tid, hvor vi igjen må ta en stor innstramming.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

Sak nr. 2 [12:17:40]

Interpellasjon fra representanten Jan Bøhler til kommunal- og moderniseringsministeren:

«Planene for det nye regjeringskvartalet er meget viktige for hovedstaden og hele nasjonen, og beslutningene som tas, må ses i et hundreårsperspektiv. I idéfaseprosjektet er det lagt fram sju forskjellige forslag som tydeliggjør hvilke veivalg som må tas fram til en statlig reguleringsplan skal vedtas i 2016. Det dreier seg om hvorvidt byggevolumet blir for massivt i forhold til tomtearealet, om kvartalet skal ha dominerende signalbygg eller integreres i nåværende bybilde, om god sikkerhet lar seg kombinere med folkeliv og et attraktivt bymiljø, hvor stor vekt man skal legge på parkanlegg og andre attraksjoner, hvordan framkommelighet for kollektivtrafikk og nødvendig transport kan kombineres med gå- og sykkelgater, osv. Prosjektet skal pågå i mange år framover, og det blir viktig med en bred tverrpolitisk forankring.

Hvordan vil statsråden involvere Stortinget i de veivalgene som skal tas, fram til regjeringen vedtar en statlig reguleringsplan?»

Jan Bøhler (A) [12:19:02]: Interpellasjonen i dag har et ekstremt alvorlig bakteppe, nemlig bombingene av Høyblokka i regjeringskvartalet 22. juli 2011. Det er kanskje slik at det lenge har falt oss litt unaturlig, at vi har vært tilbakeholdne med, i det store perspektivet å begynne å gå

inn i debatter om bygg og anlegg og detaljer i det. Men nå, når det er lagt fram seks idéforslag om hvordan regjeringskvartalet skal utformes, og vi står overfor det at regjeringen til neste år skal lage et byformforslag og en statlig reguleringsplan, er det klart at det er naturlig, riktig og nødvendig at også Stortinget drøfter noen av hovedspørsmålene, rammene rundt utbyggingen, uten at det innebærer at vi her skal gå inn i detaljer i framtidige byggesaker.

Egentlig vil jeg si at vi er sent ute. Allerede før idéfaseprosjektet ble satt i gang i fjor, etter at det som heter konseptvalgutredning, var gjennomført, da regjeringen gjorde sin konseptvalgbeslutning i mai 2014 og valgte å legge Konsept Øst med noen absolutte rammer til grunn, kunne det vært nyttig med en mer omfattende debatt og mer bevissthet om hvilke valg vi den gang gjorde.

Det som ligger i Konsept Øst, er for det første at alle departementer utenom Forsvarsdepartementet skal samles i en konsentrert, kompakt utbygging i det området som ligger innenfor Konsept Øst, at utbyggingen skal skje på øst-siden av Akersgata og over mot Møllergata, og at den skal fortsette mellom Møllergata og Grubbegata, som da stenges, opp til det som heter Kristparken – for dem som er lokalkjent der – og at man får et byggeområde noe oppover mot nordøst. Det ene punktet som det var mye debatt om, nemlig Høyblokka, ble avklart i konseptvalget, og det var også det ene punktet der man avvek fra konseptvalgutredningens anbefaling, at regjeringen gikk inn for å bevare Høyblokka og den åpne plassen mellom Akersgata og Høyblokka.

Etter at idéfaseforslagene har vært presentert og utstilt, skal en evalueringskomité gå igjennom dem. Deretter skal regjeringen velge noen hovedgrep som kalles byformforslag, byplangrep, og til slutt skal det ved årsskiftet 2016/2017 lages en statlig reguleringsplan. Den angår gater, plasser, byrom, bymiljø og ramme rundt bygningene – som plassering, høyde og volumer – men i den fasen selvsagt ikke ned til byggeprogrammer. Det kommer etter det igjen, da det skal settes i gang forprosjekter osv., fram mot 2019, da regjeringen har varslet at det skal legges fram en proposisjon for Stortinget om å igangsette bygging og om bevilgninger. Da må alle veivalg være tatt, og jeg mener at vi i høyeste grad trenger å ha noen runder i Stortinget før den tid. Jeg håper at interpellasjonen i dag kan være en egnet start på det.

Det er særlig fire problemstillinger jeg i første omgang vil konsentrere meg om i dag. Den ene gjelder byggevolum. Jeg har prøvd å se grundig på den utstillingen som er nå av de seks idéforslagene. Den viser at det er veldig gode, skapende løsninger disse teamene har laget, men den viser også hva som må til hvis man skal ha et så stort byggeprogram på et så begrenset areal. Ved fire av alternativene går man i høyden, ved to legger man seg mer på høyde med toppen av Høyblokka, men alle de seks forslagene har gode elementer som vi bør ta med oss videre, og som jeg håper vi kan komme tilbake til noe senere i debatten.

Hovedspørsmålet jeg vil stille, er: Blir det for massivt uansett hvilket av idéforslagene man velger? Kommentator i Aftenposten, Per Anders Madsen, hadde en kommentar som het «Det knugende regjeringskvartal», der han skrev

at «forslagenes store fortjeneste er at de viser problemene med å gå videre langs dagens kurs». Jeg tror det er ganske representativt for de første reaksjonene. Det er også en leder i Aftenposten i dag som er inne på det samme, og arkitekt og byplanlegger Peter Butenschøn har skrevet en kronikk i Aftenposten der han mener at uansett hvilket konsept og prosjekt man velger av disse gjennomarbeidede forslagene, vil det bli voldsomt dominerende.

Spørsmålet blir: Kan vi tenke over en gang til om det finnes muligheter for å skape mindre stivhet i prosjektet for å gi planleggerne mer rom gjennom det byformfor-slaget som regjeringen skal lage, og gjennom den statlige reguleringsplanen?

Det finnes flere måter å gjøre det på. En måte som har vært tatt opp igjen nå, er å la departementene som ligger langs vestsiden av Akersgata i dag, i det som kalles R5 og R6 – det ligger til sammen åtte departementer der – bli der de er. Det krever innfriing av sikkerhetskrav, bl.a. skallsikring, som det heter, mot andre bygninger, eller at man kjøper opp tilstøtende bygg, først og fremst VG-bygget. Det forutsetter også at man finner en løsning for traseen til busslinje 37, som tidligere gikk i Akersgata, men som nå svinger ned Ring 1. Hvis den skal tilbake, må man enten finne ut om man innenfor et godt nok sikkerhetsnivå kan akseptere å ha en busslinje i Akersgata, eller om man kan la den fortsette å gå i en annen trasé.

En annen måte å innfri spørsmålet om mer rom og mindre stivhet i prosjektet på er å se på den muligheten som Konsept Øst gir, og som var noe av begrunnelsen for det valget: at det gir mer fleksibilitet framover, altså større utvidelsesmuligheter i nordøst, oppover i Hammersborg-området.

Det kan jo være at det er riktig å ta i bruk noen flere av de mulighetene tidligere enn man hadde tenkt, at man bør se på det i sammenheng med jobbingen med statlig reguleringsplan, og se det i et tidligere tidsperspektiv enn det som har vært antydnet – mot 2064. Ulempen med det er selvsagt at man ikke får samme reserve i framtiden, og at man kan bli svekket når det gjelder de argumentene som er ført for effektivitet, samhandling, sikkerhet osv.

En annen mulighet for å utvide planleggingsområdet noe er å ta i bruk den muligheten som Oslo kommune har vært opptatt av at man burde gjøre, nemlig å gi Deichmanske biblioteks hovedavdeling og området rundt en funksjon i prosjektet.

Jeg vil også ta opp spørsmålet om sikkerhet. Hva er god sikkerhet? Hva skal det innebære? Det er et honnørord som har ligget i hele planleggingen, at det skal være integrert i løsningene, på et annet språk kalt «secured by design». Men både kvalitetssikrerne og konseptvalgutrednerne har understreket at et nødvendig sikkerhetsnivå ikke er tilstrekkelig definert verken i lover, i forskrifter eller i mandatet deres. Noe av det er vel naturlig nok hemmelig også for dem. Samtidig ble det bestemt av «noen» i innspurten at man skulle doble kravet om absolutt avstand til allmenn kjøretøytrafikk fra minimum 20 meter til 40 meter.

Det framstår for meg uklart hva som innenfor sikkerhetskravene kan tillates av kafeer, butikker, utstillinger og servicetilbud i dette området. Det er jo tegnet inn i de fles-

te idéfaseprosjektene, som skaper inntrykk av et godt og livlig byrom, men hvis man ser på sikkerhetskravene som er stilt, om at man ikke skal kunne komme inn i bygningene, forskjellige hensyn til kontroll ved inngangspartier, osv., er det vanskelig å se hvor disse hyggelige tilbudene for publikum skal kunne legges inn.

Det understrekes også i konseptvalgutredningen og i Konsept Øst at det ikke skal være nærhet og innsyn fra andre bygninger enn de som rommer departementskontorer. Det kan være en fare for at prosjektet da føres for mye i retning av et lukket miljø – det har vært brukt ord som «festning» osv. – at det mister noe av det sivile preget som er viktig for oss. Vi skal ikke være naive, men vi må heller ikke la terrorister drive oss inn i en samfunnsutvikling og en byutvikling vi ikke ønsker. Vi må huske på at vi skulle møte terroren med åpenhet og demokrati, som var grunnleggende for oss etter 22. juli, og det bør også gjelde hvordan vi håndterer dette prosjektet.

Statsråd Jan Tore Sanner [12:29:25]: Først av alt vil jeg takke representanten Jan Bøhler for å reise denne viktige interpellasjonen, og jeg mener at representanten på en fin måte viser noen av de problemstillingene som må diskuteres og avveies.

Oppgaven med å reise et nytt regjeringskvartal har stor betydning for både regjeringsarbeidet og byen. Vi legger derfor stor vekt på å sikre en åpen prosess og god debatt om det nye regjeringskvartalet.

Terrorangrepet 22. juli 2011 medførte at flere bygninger i regjeringskvartalet fikk omfattende skader. Regjeringen Stoltenberg II satte derfor i august 2012 i gang arbeidet med konseptvalgutredning for fremtidige kontorer til departementene.

Utreders mandat var en konsentrert løsning, hvor hovedtyngden av departementene samles i det nåværende regjeringskvartalet med tilgrensede områder. Videre ønsket regjeringen Stoltenberg II at også en mulig fremtidig plassering av Utenriksdepartementet og Miljøverndepartementet i regjeringskvartalet skulle omfattes av utredningen. Noe av bakgrunnen for ønsket om å samle hovedtyngden av departementene var trolig tilrådinger fra politiet om at dette er best ut fra et sikkerhetssynspunkt.

Konseptvalgutredningen forelå sommeren 2013, og kvalitetssikringen, såkalt KS1, ble lagt frem i februar 2014. Både konseptvalgutredningen og kvalitetssikringen anbefalte at alle departementene – med unntak av Forsvarsdepartementet – ble samlet i et nytt regjeringskvartal mellom Akersgata og Møllergata, med mulighet for utvidelse nordøst mot Hammersborg.

En rekke momenter talte for samling: samhandling og effektivitet i departementer og regjering, sikkerhet, fleksibilitet og bymessige forhold. Ved å samle departementene vil det ikke være behov for å stenge gater andre steder i byen. Disse gatene kan med andre ord åpnes igjen.

Vår regjering fulgte opp anbefalingene og besluttet i mai 2014 at det skulle arbeides videre med et nytt samlet regjeringskvartal – unntatt Forsvarsdepartementet – mellom Akersgata og Møllergata. Vi la til grunn en konsentrert

utbygging for å få god arealutnytting i det eksisterende regjeringskvartalet.

Viktige føringer for det videre arbeidet var bl.a.:

Høyblokka og den åpne plassen mot Akersgata skal bevares. Det betyr at vi tar med oss noe av det gamle inn i det nye. Vi åpnet for tilbygg/utvidelser av Høyblokka og høyere bygg bak Høyblokka. Y-blokka, S-blokka og R4 rives. De store, integrerte kunstverkene i Y-blokka skal tas vare på.

Regjeringskvartalet skal planlegges med ambisiøse miljømål og høy grad av energieffektivitet, slik at det ved planleggingen er på høyde med beste praksis for miljøvennlige bygg og gir en samfunnsøkonomisk lønnsom og kostnadseffektiv ressursbruk.

Sikkerhet er viktig, og det skal planlegges med et generelt grunnsikkerhetsnivå for alle departementene. Bygninger og anlegg skal utformes slik at utformingen fremstår som åpen og inviterende for publikum og besøkende. Kun få gater skal stenges for kjøretøytrafikk.

I samsvar med konseptvalgutredningens anslag legges 5 700 arbeidsplasser til grunn for den videre planleggingen av nytt regjeringskvartal.

Regjeringskvartalet ligger i hjertet av hovedstaden. Det skal derfor være åpent og inviterende. Vi legger stor vekt på at det skal skapes gode byrom hvor folk kan trives. I samme ånd legger vi vekt på at regjeringskvartalet skal være så åpent og tilgjengelig som mulig i perioden hvor det rives og bygges nytt.

Arbeidet med reguleringsplanen startet i 2014. Planprosessen er sentral når det gjelder befolkningens mulighet til å uttale seg. Et av formålene med plan- og bygningsloven er at planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter.

Statsbygg har fått i oppdrag å arbeide med reguleringsplanen. Første fase i dette arbeidet er å utarbeide et forslag til planprogram. I planprogrammet beskrives formål, rammer og premisser for planarbeidet, opplegg for medvirkning og behovet for utredninger. Planprogrammet ble sendt på høring og lagt ut til offentlig gjennomgang i januar 2015. Høringsfrist var i slutten av mars, og planprogrammet fastsettes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Jeg minner om at det er reguleringsplanen som avklarer de bymessige rammene og angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser innenfor regjeringskvartalet. Det innebærer regulering av flere kvartaler der byggenes plassering, høyder og volumer samt byggenes forhold til offentlige plasser og gatestrukturer skal avklares.

Regjeringen ønsker en bred debatt og gode innspill i arbeidet med reguleringsplanen. Oslo kommune er selv sagt en særlig viktig aktør. Jeg legger stor vekt på å involvere kommunen i alle deler av planprosessen. Det er tett kontakt mellom Oslo kommune og departementet, på både politisk og administrativt nivå. Statsbygg har gjennomført idéfasen, som resulterte i interessante forslag til hvordan det nye regjeringskvartalet kan tenkes å bli. Forslagene vises nå i Høyblokka. Utstillingen er åpen for alle og skal

bidra til en bred og god debatt om utformingen av det nye regjeringskvartalet.

Jeg er opptatt av at et nytt regjeringskvartal både får gode bymessige kvaliteter og er velegnet for regjeringens arbeid. Det skal bli et godt sted å være for så vel ansatte som dem som skal ferdes i området.

Planforslaget med konsekvensutredning skal sendes på alminnelig høring og deretter vedtas av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det legges opp til at reguleringsplanen vedtas ved årsskiftet 2016/2017. Vi har videre satt i gang arbeidet med rom- og funksjonsprogram. Dette vil pågå frem til høsten 2016.

I Prop.1 S for 2014–2015 for Kommunal- og moderniseringsdepartementet ble Stortinget orientert om de beslutningene som regjeringen traff i mai 2014 om det videre arbeidet med regjeringskvartalet. I innstillingen fra kommunal- og forvaltningskomiteen fremmet medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV forslag om de ansattes medbestemmelse i utformingen av nytt regjeringskvartal, valg av kontorløsninger mv. Jeg kan opplyse om at vi nå har etablert prosesser som gir ansatte og deres tillitsvalgte omfattende innflytelse bl.a. gjennom deltakelse i en rekke grupper og utvalg i arbeidet med rom- og funksjonsprogram.

I tillegg til arbeidet med reguleringsplan og rom- og funksjonsprogram står vi foran omfattende aktiviteter med planlegging og prosjektering. Senere vil det bli utarbeidet kostnadsoverslag og annet styringsunderlag for det fremtidige regjeringskvartalet.

Planene skal deretter kvalitetssikres i tråd med Finansdepartementets ordning for ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringer. Deretter legges hele saken frem for Stortinget i en egen proposisjon med forslag om å bevilge midler. Jeg anslår at Stortinget kan behandle saken i sin fulle bredde i 2019. Hvis byggestart skjer i 2020, vil regjeringskvartalet kunne stå ferdig rundt 2025.

Stortinget vil bli orientert om fremdrift og status for arbeidet i de årlige budsjettproposisjonene. Det vil da også bli fremmet forslag til bevilgninger for planlegging og prosjektering.

Nytt regjeringskvartal er et stort prosjekt av stor nasjonal betydning. Det er nødvendig med åpenhet, en bred debatt og god forankring. Jeg legger stor vekt på tett dialog med Oslo kommune og andre sentrale aktører, bl.a. Riksantikvaren.

Jeg ønsker også en god dialog med Stortinget i denne saken. Jeg orienterte de parlamentariske lederne tidlig i 2014 om arbeidet med nytt regjeringskvartal. Jeg vil også i fortsettelsen på en god måte holde Stortinget og partiene orientert om status, fremdrift og viktige veivalg for prosjektet.

Jan Bøhler (A) [12:38:21]: Jeg vil takke statsråden for en god redegjørelse for prosessen. Når det gjelder det jeg tok opp, om å tenke oss om en gang til når det gjelder forholdet byggevolum–byggeareal, er det et argument til jeg gjerne vil trekke fram, nemlig spørsmålet om planene er langsiktige nok, altså om vi har tilstrekkelige utvidelsesmuligheter i framtiden, om det er nok å tenke 50 år fram-

over. De eksterne kvalitetssikrerne som kvalitetssikret det som da het konseptvalgutredningen, viste til at man planlegger for 5 700 ansatte i 2025, og at man vil ha mulighet til å øke til 6 800 i 2064, men at man ville nå det antallet ansatte allerede 20 år før, litt etter 2040, og at de anså 8 200 ansatte som mer realistisk for det man trenger i 2064, og som er det man bør bygge på når det gjelder dimensjonering.

Det jeg mener, er at man bør tenke på og ta høyde for tilleggsarealer, ta høyde for utvidelsesmuligheter, være langsiktig realistisk også på lang sikt i det som nå skal gjøres når det gjelder statlig reguleringsplan og tankegangene framover. Spørsmålet blir da om man skal bygge enda mer konsentrert og massivt og høyt i det sentrale området for å ha plass til utvidelse i framtiden. Hvis det er utelukket, er det også et argument for å tenke over en gang til om man bør fortsette å bruke R5 og R6 og lage en annen plan – vurdere om dette kan være mulig.

Et annet spørsmål som gjelder det å tenke langsiktig og planlegge for framtiden her, er kollektivløsninger. Det er klart at når regjeringskvartalet skal stå ferdig etter hovedfasen, som går fram til en gang etter 2025, vil vi også ha tid på oss til å planlegge gode kollektivløsninger i området. En faktor som man da bør ta med, er at en ny indre by T-banetunnel i Oslo skal bygges og er planlagt ferdig i omtrent samme tidsrom. Der er det en mulighet for å ha en stasjon i øvre del av det som planlegges som konsept Øst, altså det nye regjeringskvartalet. Flere partier, både Arbeiderpartiet og andre, har sagt at man vil bidra med en høy grad av statlig finansiering til den avgjørende indre by-tunnelen. Den vil kunne gi økt kollektivkapasitet inn i området, kraftig bedret tilgjengelighet og redusere behovet for andre deler av overflatetraffikk. Jeg mener at man burde ta hensyn til det og legge opp en bindende prosess eller en samstemt prosess mellom det nye regjeringskvartalet og indre by-tunnel.

Statsråd Jan Tore Sanner [12:41:40]: Jeg mener at det er viktige perspektiver som Jan Bøhler trekker inn i denne diskusjonen. Nettopp den fleksibiliteten for fremtidig organisering av departementer er viktig. Jeg mener vi må ha rom for at fremtidige regjeringer om 10, 15, 20, 30 år kan velge å organisere seg annerledes enn det man gjør i dag. Det har bl.a. sammenheng med hvor store departementene skal være, og hvor store direktoratene skal være. Gjennom flere år har man valgt å flytte mer ut i direktorater, men det kan tenkes at fremtidige regjeringer vil organisere seg annerledes. Nettopp derfor er det så viktig å ha denne muligheten for utvidelse frem mot 2064.

En del av denne diskusjonen er selvsagt om man skal ta den biten i bruk på et tidligere tidspunkt for å ha en mindre konsentrert utbygging i den første perioden. Det jeg også tror vi må kunne være enige om, er at dagens spredning av departementer rundt i byen er ingen god løsning. Det er ingen god løsning for byen, for trafikantene, for alle gående og heller ikke noen god løsning for sikkerhet. Det er for mange gater i Oslo i dag som delvis må stenges på grunn av sikkerheten rundt departementene. De gatene kan igjen åpnes når man får samlet flere departementer i det nye regjeringskvartalet.

Så vil det jo også være slik at man i tiårene som kommer, vil kunne finne bedre og smartere måter å arbeide på, noe som gjør at man ikke har behov for den sterke veksten i antall ansatte, men at man gjennom nye arbeidsrutiner og organisering kan klare å holde antall ansatte på et lavere nivå. Så vi mener at de anslagene som er gjort for antall ansatte, er realistiske, men vi må ta høyde for at fremtidige regjeringer kan ønske å organisere seg på en annen måte.

Så jeg mener at den fleksibiliteten i planleggingen som representanten Jan Bøhler etterlyser, er i dagens planer. Det som vil være utfordringen med fortsatt å ta i bruk R5 og R6, er at man da ikke kan åpne Akersgata. Det har vært et sterkt ønske fra Oslo by selv at man skal kunne åpne Akersgata, bl.a. for kollektivtransport.

Mudassar Kapur (H) [12:44:38]: Jeg vil starte med å takke representanten Jan Bøhler for å ha tatt opp et viktig tema. Jeg tror at for alle oss som er født og oppvokst i denne byen, vil det som skal skje i regjeringskvartalet de neste ti årene, bety mye, ikke bare personlig, men også ut fra de jobbene vi har. Samtidig er jeg sikker på at både politikere og andre i andre typer jobber utenfor Oslo, også følger denne debatten nøye. Det er ingen tvil om at når regjeringen nå legger opp til tett dialog med Oslo kommune, er det en klokke vei å gå. Jeg tror at både byrådet og kommunepolitikerne ellers har mange fornuftige tanker som man bør ha med seg i arbeidet videre.

Jeg skal passe meg for å gå inn i hvert enkelt alternativ som har vært tatt opp. Til det er debatten fortsatt lang, og det er mye igjen som skal utredes og sjekkes. Men jeg vil likevel knytte noen refleksjoner til det både Jan Tore Sanner og Jan Bøhler har tatt opp.

Jeg syns at det arbeidet vi har sett fra regjeringen så langt, tyder på en god retning hvor man både lytter til fagfolk og spesielt lytter til Oslo kommune og den lokale kløkten lokalpolitikere våre sitter på. Jeg syns også at det var veldig bra at man besluttet å bevare Høyblokka og rive Y-blokka. Ring 1 går i dag under Y-blokka, og slik jeg forstår det, slipper man da å stenge Ring 1, og trafikken kan gå i Akersgaten også ut ifra det som har vært oppe så langt. Hvis man da ser videre på det som har kommet fra regjeringen, ser man at man legger opp til en kombinasjon av et åpent byrom og sikkerhet for både de ansatte og publikum som skal ferdes der. Det skal være et publikumsvennlig areal. Det skal være et turistvennlig areal. Det skal være et næringsvennlig byrom. Og disse tingene ser man at det skal legges opp til skal gå hånd i hånd. Da er det nok nødvendig, slik det legges opp til, at vi tenker i høyden hvis man skal få denne kombinasjonen og dette åpne byrommet.

Jeg syns også det er veldig viktig, som min medrepresentant og kollega Bøhler tok opp, at vi legger opp til at kollektivtrafikken også skal ha en viktig rolle i dette, og det hører jeg at også regjeringen har tenkt på.

Men vi kommer nok ikke unna en diskusjon på et eller annet tidspunkt hvor vi hele tiden må se på de økte sikkerhetskravene. Det gjør nok at vi må tenke helt nytt når det gjelder åpenhet i møtet med strengere krav til sikkerhet. Da

er, som jeg har sagt, høyde en av de tingene vi blir nødt til å se på.

Jeg syns også det er veldig viktig at vi samler departementene mest mulig, slik det legges opp til nå. Det er vel bare Forsvarsdepartementet som ikke skal hit. Det tror jeg er klokt, for jeg tror at vi dermed også åpner andre deler av Oslos byrom som i dag har litt dårligere kjøreforhold, noen ganger også er stengt, med omkjøringer osv. Så jeg tror at ved å samle hele regjeringskvartalet til ett sted gjennom en god balanse mellom åpent byrom og sikkerhet får vi mer effektivitet i hvordan vi jobber mellom departementene. Jeg tror det er bra for dem som skal jobbe der hver dag, i tillegg til oss som skal rusle innom der nå og da, at de er tett samlet. Så tror jeg også at det å samle dem på denne måten ett sted i byen åpner resten av byen vår til å kunne utvikles på en bedre og åpen måte.

Denne debatten er bare så vidt startet, og jeg ser fram til det statsråden nå inviterer til: en dialog med både Oslo kommune, oss politikere fra Oslo – og ikke minst med Stortinget.

Mazyar Keshvari (FrP) [12:49:19]: Jeg vil også starte med å berømme interpellanten for å ha satt en veldig viktig sak på dagsordenen.

Det å utforme framtidens regjeringskvartal er ikke bare av stor betydning for landets hovedstad, som skal huse regjeringskvartalet, men for hele nasjonen vår. Og i tillegg til at det er mange viktige praktiske ting som man må ta stilling til, som utforming, fleksibilitet, arbeidsmiljø for dem som skal være der, sikkerhetstiltak osv., er det også viktig å tenke på at de byggene som kommer i dette kvartalet, har stor symbolverdi og også skal si noe om hvem vi er som nasjon, i og med at Norges viktigste og øverste politiske ledelse skal være samlet i dette kvartalet. Derfor er vi i Fremskrittspartiet veldig godt fornøyd med at regjeringen og statsråden har vist gjennomføringskraft, og at man er i gang med prosessene om hvordan dette skal utformes.

Jeg synes også interpellanten hadde en del gode innspill om det som handler om framtidig fleksibilitet, og jeg synes svaret fra statsråden var vel så godt. Det som er viktig å tenke på, er at selv om vi skal ta stilling til ganske mange ting og tenke oss godt om, er det også viktig at det er en framdriftsplan her, og at man også tenker på tiden fram til man kommer i mål. Også på det feltet er vi i Fremskrittspartiet godt fornøyd med at regjeringen og statsråden har skissert noen grunnleggende prinsipper, verdier og tanker for hvordan dette kvartalet skal bli. Dette med åpenhet for publikum, dette med at det skal være vennlige byområder, er svært viktig – at det ikke blir oppfattet som en festning som ingen kan ta seg inn i – samtidig som man ivaretar sikkerhetshensynene som er viktig for den typen bygg som skal ligge her.

Vi i Fremskrittspartiet er også veldig godt fornøyd med at statsråden er så åpen som han er, på at vi ikke er i mål, og vi skal lytte både til Oslo kommune – som er vertskap – og også til resten av Stortinget, til de ulike partiene, til ulike interesseorganisasjoner og til folk som har innspill. Så vil det naturlig nok skape veldig mye debatt når man kommer litt lengre på selve den fysiske utformingen, utseendet osv.

Det er helt naturlig når så viktige bygg som vi snakker om her, skal komme på plass, at det skapes et engasjement i befolkningen – ikke bare i Oslo, men i hele landet vårt. Men vi mener at utseendet er underordnet alle de andre viktige tingene som må på plass her.

Derfor ønsker vi i Fremskrittspartiet å signalisere at vi er veldig opptatt av det statsråden er opptatt av, vi ser fram til framdriften videre her, og vi håper også å bli holdt orientert – slik statsråden gjorde rede for – løpende, og at man også har rom for at andre kan komme med sine innspill.

Ola Elvestuen (V) [12:52:45]: Etter å ha vært med på å forme byen og fulgt byutviklingen i Oslo de siste 15 år, både som leder av byutviklingskomiteen og som byråd, og også tidligere, fra 2000, så skal jeg garantere at jeg skal være med på debatten hele veien inn.

Jeg må si at så langt synes jeg prosessen rundt regjeringskvartalet ikke inngir veldig stor tillit. Her begynte man med en feil bestilling, dvs. da man laget konseptvalg-utredningen, var det ett kriterium som var førende – over alle de andre – nemlig hensynet til sikkerhet, og da var det lett å forutse at løsningen til slutt ville bli at man legger alle departementene på området der det nå er foreslått, bak Høyblokka og mot Møllergata. Det som jo parallell-opdragene viser, er at en så sterk konsentrasjon av departementene gjør at dimensjonene blir for store i forhold til størrelsen på tomte. Det er grunnproblemet her. En har jo gode arkitektkontorer som jobber med de parallelle oppdragene – det er ingenting i veien med det – men det er for store dimensjoner, sett opp imot det som er området, og de kvadratmeterne som er der.

Så er det feil det som representanten Keshvari sier, at her skal du bygge et regjeringskvartal for «de viktigste» politikerne i Norge. Det er regjeringen ikke. Stortinget er det viktigste bygget i Oslo og det viktigste bygget i Norge – akkurat som de andre du har i nærheten: Forholdet mellom Stortinget og Slottet er viktig, og du har Høyesterett. I Oslo er det Rådhuset som er det viktigste, og regjeringen og regjeringskvartalene må finne sin form i forhold til det, og det er grunnleggende å ta med også den dimensjonen inn i diskusjonen.

Statsråden snakker mye om at en trenger en samhandling, og løsningen her er veldig nærliggende; det er at en bygger opp igjen et nytt regjeringskvartal med de kvalitetene det krever, men at en også benytter det som er dagens R5, som ligger helt i nærheten. En vil ha den samme samhandlingen inn mot de ulike departementene. Der, som rundt dette huset, er det mange gangmuligheter som alltid kan benyttes, men der ligger den opplagte løsningen.

Sikkerhet handler om mer enn bare å sikre bygg, og da bør man også lære av Oslo kommune. For Oslo kommune har en helt annen tilnærming til hvordan en håndterer sikkerhet, nemlig å se på hele områder, å se på hvordan en kan adgangskontrollere hele områder av byen. For vi skal huske på at uansett hvor tett man bygger regjeringskvartalet, må en fortsatt ha en sikkerhet rundt dette bygget, en må ha sikkerhet rundt Rådhuset, rundt Slottet og flere andre institusjoner i de sentrale delene av byen. Så en slipper ikke unna den tenkningen. Og da gjenstår det egentlig bare ett

problem, og det er 37-bussen, og den klarer man å håndtere i Akersgata selv om det er departementer på begge sider.

Så det påpekes mye, og det er mange fyndord i prosessen, nemlig at man her må ha «et åpent regjeringskvartal». Men det ligger jo i hele sakens natur at de byggene, med de dimensjonene som de nå har, som blir de mest dominerende i Oslo – ingen bygg med de dimensjonene vil være mer synlig fra store deler av byen enn disse kvartalene – bryter med all tenkning byen har hatt tidligere med sine høyhusplaner, hvor dette nettopp ikke er et område hvor en skal ha betydelig med høyhus. I hele sin natur vil jo disse bygningene ikke være tilgjengelige, i motsetning til et Munchmuseum eller i motsetning til andre bygninger som er laget i Oslo. Her skal det være byråkrater, og det skal være statsråder. Det er ikke noen alminnelig tilgjengelighet, at man kan kjøre inn i disse områdene.

Det Oslo har gjort de siste årene – vi har bygget en ny Holmenkollbakke, vi har et nytt Astrup Fearnley-museum ute på Tjuvholmen, vi har en ny opera, det skal bygges et nytt Deichmanske, vi skal bygge et nytt Munch-museum, og her bygger vi en helt ny front i forhold til det som er ansiktet til byen utad. Vi har allerede Rådhuset – med den betydningen det har langt ut over byens og landets grenser, med fredsprisen og alt – og da er det ikke riktig å bygge et nytt, dominerende regjeringskvartal som overskygger dette.

Jeg forventer at med de dimensjonene som nå er der, vil disse planene gå inn i historien, som høyhusene på Karl Johan, eller som motorveien som ble planlagt rundt Slottet.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [12:58:00]: Hver morgen når jeg våkner og står opp, ser jeg ut over byen mens jeg stryker skjorten. Da søker blikket alltid mot Høyblokken. Jeg vil benytte anledningen til å rette en takk, både personlig og på vegne av SV, til statsråden for beslutningen om å la Høyblokken stå.

Jeg vil også rette en takk til interpellanten som gjennom sin interpellasjon bidrar til å involvere Stortinget på en måte som jeg syns er veldig positiv, at vi kan ha denne dialogen med statsråden.

Jeg vil trekke frem to–tre punkter som jeg syns er ekstremit viktige i den videre prosessen. Det ene er at det er utrolig viktig for at denne prosessen videre skal gå godt, at Oslo kommune – ikke bare byrådet, men hele bystyret og dets forskjellige avskygninger partimessig – er dialogpartner med regjeringen i denne prosessen. Stortinget regner jeg med vil bli involvert på en skikkelig måte. Men jeg syns også det er avgjørende viktig, nettopp på grunn av det som Ola Elvestuen sier, at det er en så viktig del av sentrumsutformingen og byens ansikt, hvordan det vil se ut, at byens politikere og byens folkevalgte bør involveres, ikke bare gjennom media og debatt, men på en ordentlig og god måte. Det er min appell til statsråden, og jeg er sikker på at statsråden har tanker om hvordan det skal gjøres på best mulig måte.

Det andre er at jeg på samme måte som Ola Elvestuen er bekymret for at vi er i ferd med å planlegge et regjeringskvartal som er for massivt – med begrunnelse i sikkerhet. Jeg er for sikkerhet. Det er ingen ulempe om man

samler forskjellige departementer i nærheten av hverandre. Men jeg mener det heller ikke kan være avgjørende viktig å samle alle de ulike departementene på én plass i byen, slik som denne prosessen nå går i retning av. Jeg har selv sittet i regjering, statsråden sitter selv i regjeringen, og vi vet at det gjør ingenting om ting er tett, men om det ikke er tett, er det heller ingen avgjørende ulempe i det daglige arbeid. Da mener jeg at hensynet til byens beste må være det førende. Da er jeg bekymret for størrelsen og massiviteten i løsningen som man legger opp til nå – det blir for stort. Jeg syns det blir for massivt, rett og slett.

Jeg syns at byens befolkning fortjener et regjeringskvartal – en framtidig planlegging av regjeringens departementer – med en åpen, demokratisk og human utforming. Det er ekstremt viktig, slik som flere av forslagene legger opp til, at man tar hensyn til både lys, tilgjengelighet, parkdrag – alt det som er viktig – for å sikre at dette blir en del av byen som byens befolkning faktisk tar i bruk. Ingenting er verre enn ting som er steindødt om natten. Det er en bra ting å prøve å integrere og sørge for at du har mest mulig liv – at du sikrer at folk benytter byrommene.

Jeg enig med Jan Bøhler – nå kommer det en utredning til staten om framtidig kollektivløsning, framtidige tunneler og mulig samordning av dette, muligens for lokalt tog og også for T-bane, og det er ingen tvil om at det er viktig både for kommunen og staten å se på disse tingene i sammenheng i denne prosessen.

Det siste som jeg syns det er viktig å understreke, er følgende: En av de store begrensningene i muligheten for å planlegge, er trafikken på Ring 1. Jeg vil be statsråden gå en ekstra runde både med Oslo kommune og med Statens vegvesen for å se om vi virkelig trenger Ring 1, at den ligger på den måten den ligger i dag, eller om det er mulig å klare seg på en annen måte, noe som vil kunne utløse en mye bedre framtidig løsning på regjeringskvartalet enn det vi ser i dag. Jeg sier bare at man bør åpne den boken og kikke på det, fordi jeg tror at det vil kunne vise seg å være en god løsning for byen.

Svein Roald Hansen hadde her overtatt presidentplassen.

Jan Bøhler (A) [13:03:20]: Jeg vil takke for alle gode innlegg og gode ord fra dem som har hatt ordet, og også for et positivt signal fra statsråden når det gjaldt fleksibilitet i planleggingen framover, særlig det statsråden sa om et av de alternativene jeg nevnte for å få mindre stivhet og større muligheter til å kombinere byggevolum og byggeareal på en god måte. Han sa at det kan være at noen av utvidelsesmulighetene som var tenkt tatt i bruk senere, kan fases inn på et tidligere tidspunkt, og at man bør ta høyde for det i den statlige reguleringsplanen som man skal jobbe med til neste år. Det ville vært veldig viktig og veldig bra for å sikre at det virkelig kan bli framtidsrettede, gode løsninger.

Vi har kanskje ikke i debatten ytt de gode elementene i disse idéforslagene som nå ligger ute og er presentert, stor nok rettferdighet. Det er en veldig god situasjon at man kan trekke ut forskjellige fine ideer, skapende ting som ligger i dem, på kryss og tvers, at det

ikke er en arkitektkonkurranse, men at man kan forsyne seg.

Hvis jeg skulle kommentere én ting, er det dette med høyde i prosjektet. Vi har to alternativer blant de seks hovedidéforslagene som legger opp til en mer horisontal organisering, som de kaller det, altså at man ikke går så mye i høyden, men legger bygningsmassen mer horisontalt og holder seg på høyde maks med Høyblokka, også for å gi Høyblokka den rollen den skal ha i området. Jeg mener nok at bl.a. ett av idéforslagene som har park på taket og park innimellom der, har interessante konsepter. Det har vært sagt at det blir veldig lukket, men jeg synes også vi skal være åpne for de tankegangene som ligger der.

Og når det gjelder monumentalt: Jeg er enig med Keshvari, vi bygger noe viktig for nasjonen, et symbol for nasjonen. Men monumentalt må ikke være høyt. Monumentalt kan også være en kombinasjon, som jeg mener ligger i et par av alternativene. Så jeg synes vi også i debatten framover bør yte de gode elementene i idéforslagene mer rettferdighet, men de viser først og fremst at man kommer i knipe i forhold til byggevolum og byggeareal, og jeg håper statsråden vil legge vekt på det innspillet fra flere av oss her i debatten.

Det jeg skulle ønske meg mer avklaring rundt, er om sikkerhet vil trumfe alt, altså om det stemmer at disse fine tegningene av kafeer, utstillinger, Internett-restauranter osv. som er tegnet inn i konseptene, kan realiseres inne i regjeringsbyggene, eller om sikkerhetshensynene vil tilsi at en ikke kan ha det inne i byggene ... (Presidenten klubber)

Presidenten: Da er taletiden dessverre ute.

Jan Bøhler (A) [13:06:23]: Ja, det er mye å si, president!

Statsråd Jan Tore Sanner [13:06:33]: La meg starte med å si til representanten Jan Bøhler at det blir flere anledninger til å ha både dialog og diskusjon og å komme med innspill til dette viktige prosjektet.

Jeg vil understreke at det er viktig for meg og for regjeringen at vi har åpenhet og god dialog med alle de ulike aktørene. Det er grunnen til at vi valgte denne idéfasen fremfor en arkitektkonkurranse. Mange ønsket at man skulle gå direkte til en arkitektkonkurranse. Vi sa nei, vi ville ha idéfasen, fordi vi ville synliggjøre perspektivene, mulighetene og begrensningene, og vi ville ha debatten, slik vi nå har fått.

Jeg vil kvittere tilbake til representanten Heikki Eidsvoll Holmås at både jeg og mitt departement har god dialog med Oslo kommune på ulike nivåer, både politisk og administrativt. Det er helt avgjørende i dette spørsmålet, fordi det er midt i hjertet av Oslo.

Så er det slik at vi må ta hensyn til sikkerhet. Vi må sørge for at de som jobber i departementene, kan ha en trygg arbeidsplass, at de som besøker departementene, kan ha en trygg arbeidsplass – og selvsagt også regjeringen.

Men det er andre perspektiver som også er viktig i dette. Gode arbeidsplasser er viktig. Derfor har vi god dialog

med de ansatte. Gode byrom er viktig. Jeg mener at disse ideene viser at det er mulig å få til gode byrom i det nye regjeringskvartalet. Samhandling for departementsansatte og for regjeringen er også viktig. I tillegg: Ved å samle departementene kan man åpne andre gater i Oslo som i dag er delvis stengt.

La meg igjen understreke at de planene vi nå jobber ut fra, gir fleksibilitet og handlingsrom for de endelige planene som etter hvert skal komme på plass. Både i tid og i areal har man en fleksibilitet. Det gjør at de diskusjonene som er, de debattene som nå går, kan man også ta høyde for når vi skal utarbeide den endelige reguleringsplanen.

Så er tidsperspektivet her viktig – som representanten Jan Bøhler var inne på – at vi må tenke i minst et 50-års-perspektiv. Vi må gi fremtidige regjeringer handlingsrom til å kunne organisere staten på en annen måte enn det vi har valgt i dag – som størrelsen på departementer kontra direktorater. Vi må også ta høyde for at man kan jobbe på en smartere måte, som gjør at man ikke trenger den veksten i antall byråkrater i departementene som noen av prognosene har vist.

Men igjen, dette var en nyttig start, og vi kommer til å fortsette å ha god dialog om dette viktige spørsmålet.

Presidenten: Debatten i sak nr. 2 er dermed omme.

Etter at det var ringt til votering, uttalte

presidenten: Da er Stortinget klar til å gå til votering. Selv om det bare er én sak som skal votes over og fire forslag, ber jeg representantene om å følge godt med. Jeg skal forsøke å veilede oss gjennom. Skulle noen finne ut at de stemmer feil, må det sies fra her og nå, ikke om to dager.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram i alt fire forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Eva Kristin Hansen på vegne av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslag nr. 2, fra Odd Henriksen på vegne av Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet
- forslag nr. 3, fra Ola Elvestuen på vegne av Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne
- forslag nr. 4, fra Heikki Eidsvoll Holmås på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne

Lene Langemyr (FrP) (fra salen): President! Det fungerer ikke.

Presidenten: Er det mørke skjerm? Er det flere som har mørke skjerm?

Du må trykke på den en gang – trykk på låsen øverst.
– Det hjelper ikke å slå!

Lene Langemyr (FrP) (fra salen): Nei, det går ikke.

Presidenten: Det går ikke? Vi må nok rette det opp teknisk.

Hvis du kan sette deg på statsrådsplassen, går det bra. Prøv statsrådsplassen!

(Munterhet i salen)

Du må trykke på den, trykk inn. – Der kommer den!

Det votes over forslag nr. 3, fra Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Prop. 35 L (2014–2015) om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv. sendes tilbake til regjeringen.»

Votering:

Forslaget fra Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 94 mot 9 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.20.52)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 4, fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne. Forslaget lyder:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til sanksjonsregime for kommuner som bryter lov om motorferdsel i utmark.»

Votering:

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble med 98 mot 5 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.21.19)

Komiteen hadde innstilt til Stortinget å gjøre slike vedtak:

A

lov

om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv.

I

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag gjøres følgende endringer:

Lovens tittel skal lyde:

Lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (*motorferdselloven*)

§ 4 a skal lyde:

§ 4 a (*forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag*)

Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.

Departementet kan gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre.

Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte ver-

neområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for dem som kjører og andre. Før fastsetting av løypene skal kommunen utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges, og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 92 mot 10 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.21.51)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 2, fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet. Forslaget lyder:

«Lov om motorferdsel i utmark, § 4a andre ledd nytt 2. punktum skal lyde:

I kommunene Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) omfatter myndigheten også adgang til i forskrift å tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.»

Votering:

Forslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet ble bifalt med 55 mot 48 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.22.13)

Presidenten: Det votes over forslag nr. 1, fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Forslaget lyder:

«Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv., § 4 a tredje ledd, 1. og 2. og nytt 3. og 4. punktum skal lyde:

Løypene skal som hovedregel legges nær eksisterende veinett, herunder på ubrøyta snødekt skogsbilvei. Slike løyper skal som hovedregel benyttes til næring og nyttekjøring. Dersom kommunen fraviker dette, må det særlig begrunnes. Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller villreinområder eller i de store sammenhengende områdene av nasjonal eller regional betydning for vinterfriluftsliv. Løypene skal ikke være til skade eller ulempe for reindriften eller til skade for stedege arter eller naturtyper, og de skal ikke kreve terrenginngrep.»

Votering:

Forslaget fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 56 mot 47 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.22.35)

Komiteen hadde innstilt:

Ny § 4 b skal lyde

Nødvendig stopp og resting må skje så nær løypa som mulig og skal ikke overstige 30 meter. Det er bare kjøring i rett linje ut fra løypa som kan aksepteres, kjøring langsetter løypa i en 30-metersavstand vil være ulovlig.

Presidenten: Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling ble med 59 mot 44 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.23.02)

Komiteen hadde innstilt under A, resten av I, samt II og III:

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om løypene og kommunens saksbehandling, herunder regler om klage på kommunens vedtak om fastsetting av løyper etter andre ledd.

§ 5 tredje ledd oppheves.

Ny § 12 a skal lyde:

§ 12 a (tilsyn og kontroll)

Statens naturoppsyn fører kontroll med at bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt. Reglene i naturoppsynsloven § 3 får anvendelse ved kontroll etter denne lov. I tillegg til fullmaktene i naturoppsynsloven § 3 kan oppsynet kreve at fører av snøscooter viser fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen.

Ny § 12 b skal lyde:

§ 12 b (overtredelsesgebyr)

Statens naturoppsyn kan ilegge fører av snøscooter overtredelsesgebyr hvis fører ikke overholder bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov. Overtredelsesgebyr kan også ilegges ved brudd på plikter etter naturoppsynsloven § 3 fjerde ledd, jf. andre ledd, ved kontroll etter denne lov.

Overtredelsesgebyret forfaller til betaling 2 måneder fra vedtak er fattet. Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Dersom fører går til søksmål mot staten for å prøve vedtaket, suspenderes tvangskraften.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr foreldes 2 år etter at overtredelsen er opphørt. Fristen avbrytes ved at

tilsynsmyndigheten gir forhåndsvarsel eller fatter vedtak om overtredelsesgebyr.

Departementet gir i forskrift nærmere regler om overtredelsesgebyrets størrelse og saksbehandlingen.

II

I lov 6. juni 1975 nr. 31 om utnytting av rettar og lunnende m.m. i statsallmenningane (fjellova) gjøres følgende endringer:

§ 10 andre ledd andre setning skal lyde:

Vedtak etter §§ 12 og 16 kan ikkje påklagast til departementet.

§ 12 tredje ledd skal lyde:

Rett til å forby eller redusere motorferdsel i statsallmenning for andre enn Statskog SF ligg til fjellstyret. Før fjellstyret tek avgjerd, skal Statskog SF, og i tilfelle allmeningsstyret, ha hatt høve til å kome med fråsegn i saka.

§ 12 nåværende tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

III

1. Loven trer i kraft straks.
2. Endringene i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 5 tredje ledd trer i kraft 6 år etter lovens ikrafttredelse.

Presidenten: Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti har varslet at de nå vil støtte tilrådingen subsidært etter at partienes primærstandpunkt under forslag nr. 1 ble forkastet.

Votering:

Komiteens innstilling ble bifalt med 91 mot 10 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.23.36)

Presidenten: Det voteres over lovens overskrift og loven i sin helhet.

Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Lovens overskrift og loven i sin helhet ble bifalt med 86 mot 10 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.23.58)

Presidenten: Lovvedtaket vil bli satt opp til andre gangs behandling i et senere møte Stortinget.

Videre var innstilt:

B

I

Stortinget ber regjeringen gjennom forskrift gi kommunene mulighet til å tillate bruk av snøscooter på vinterføre til nødvendig søk etter skadet storvilt utenom ordinær jakt, når søket foregår i regi av kommunen.

II

Stortinget ber regjeringen gjennom forskrift gi kommunene anledning til å gi tillatelse til bruk av motorkjøretøy på vinterføre til transport av personer, materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring, etter søknad.

III

Stortinget ber regjeringen gjennom forskrift gi kommunene mulighet til å tillate bruk av snøscooter på vinterføre for tilsyn med jervebåser.

IV

Stortinget ber regjeringen sørge for at i sentrale områder for kalving og flytting av tamrein skal snøscooterløyper være stengt om våren etter 25. april.

V

Stortinget ber regjeringen gjennom forskrift sørge for at Klima- og miljødepartementet gis myndighet til å stanse eller sette et tak for omfanget av nye løyper for hele eller deler av landet.

Presidenten: Det voteres først over V.

Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling til V ble med 52 mot 51 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 13.24.25)

Presidenten: Det voteres over II og III.

Sosialistisk Venstreparti, Venstre og Miljøpartiet De Grønne har varslet at de vil stemme imot.

Votering:

Komiteens innstilling til II og III ble bifalt med 91 mot 11 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 13.25.05)

Presidenten: Det voteres over I og IV.

Votering:

Sak nr. 3 [13:25:21]

Komiteens innstilling til I og IV ble enstemmig bifalt.

*Referat***Presidenten:** Til sak nr. 2 foreligger det ikke noe vote-ringstema.**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet. Forlanger noen ordet før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 13.26.
