



Representantforslag 11 L

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Per-Willy Amundsen, Kenneth Svendsen, Tord Lien, Bård Hoksrud, Oskar J. Grimstad og Øyvind Korsberg

Dokument 8:11 L (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Per-Willy Amundsen, Kenneth Svendsen, Tord Lien, Bård Hoksrud, Oskar J. Grimstad og Øyvind Korsberg om endring i § 3 lov om motorferdsel i utmark (lokal forvaltning av snøscootertraseer)

Til Stortinget

Bakgrunn

I 2001 initierte Miljøverndepartementet og Direktoratet for naturforvaltning et forsøksprosjekt der 8 kommuner skulle innarbeide motorferdsel som et tema i kommuneplanens arealdel. Kommunene skulle spesifisere hvorvidt motorferdsel skulle være lovlig eller ikke. Kommunene skulle i tillegg gi utfyllende planbestemmelser som eventuelt begrenset bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer. Forsøket hadde opprinnelig varighet til 1. mai 2004, men ble senere forlenget frem til 1. mai 2007. Forsøksordningen er etter det nok en gang forlenget, denne gang inntil videre.

Norsk institutt for naturforskning (NINA) la i oktober 2005 frem rapporten «Evalueringsrapport av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark». I rapportens sider 4–7 fremkommer det klart at alle 6 delmål for forsøksordningen ble helt eller delvis innfridd. Hovedpunktene var som følger:

1. Arealsoneringen har hatt en kanalisierende effekt.
2. Vedtektene i forsøket har resultert i reduksjon av kjøring i sårbare områder, men kjøringen i slike områder har neppe nådd noen minimumsgrense.
3. Forsøket viser at plan- og bygningslovens prose-

dyrer for kommuneplanlegging til en viss grad sikrer en helhetlig vurdering av berørte interesser.

4. Vedtektene har medvirket til at behandling og praktisering av motorferdselssaker har blitt mer demokratisk.
5. I forsøkskommuner som har praktisert flere sesonger har saksbehandlingstida blitt nedkortet. I de andre kommunene antar man dette vil skje over tid.
6. Forsøket viser økt forutsigbarhet i saksbehandlingen, men man mangler kunnskap om dette i flere kommuner pga. kort praktisering av regelverket.

På tross av at forsøksordningen har vært en suksess vil ikke regjeringen med Miljøverndepartementet i spissen legge til rette for et nytt motorferdselsregime som i hovedsak overlater kontrollen til kommunene.

Snøscooter og sikkerhet

Det er etter hvert godt dokumentert at snøscooterkjøring på oppmerkede løyper er tryggest, best for miljøet og minst konfliktfyllt i forhold til annen bruk av naturen. Av kilder her kan følgende nevnes:

Rapporten «Ulykker med snøscootere innblandet» fra november 2008, utarbeidet av Statens vegvesen, tar for seg alle innrapporterte ulykker hvor snøscooter på ett eller annet vis er innblandet i tidsrommet 7. mars 1998–1. juli 2007. 62 ulykker er gjennomgått.

I det tidsrommet rapporten dekker skjedde kun 3 av ulykkene på eller i tilknytning til merkede scooterløyper. Ingen av disse ulykkene medførte mer enn lettere personskader.

17. november 2000: Fører svingte utenfor løype ved avsvinging i kryss. Man kan m.a.o. diskutere om dette strengt tatt er snakk om ulykke på snøscooterløype. Ulykken medførte kun lett personskade.
11. april 2001: Fører kjørte ut på høyre side i en høyresving. Det var mørkt da ulykken inntraff. Ulykken medførte kun lett personskade.
2. mars 2002: Snøscooter med fører og en passasjer kjørte på siden av løypen i løssnø og veltet da de skulle svinge inn på løypen. Fører fikk ikke skader, mens passasjer fikk lett skade.

Høgskolen i Finnmark har utarbeidet to rapporter om «Snøscooter og trafiksikkerhet». Rapportene er utarbeidet på oppdrag fra Statens vegvesen region nord og Finnmark fylkeskommune.

En av de viktigste konklusjonene fremkommer på side 61 i delrapport 2: «Snøscooterbruk i Norge bør organiseres med et løypesystem for å bedre sikkerheten.»

Også erfaringer fra Sverige og Finland tyder på at kjøring på oppmerkede løyper er et svært effektivt tiltak for å bedre sikkerheten. Rapporter fra USA trekker også i samme retning, selv om hele snøscooterregimet der er annerledes enn i Norge.

Muligheter innenfor rammen av gjeldende plan- og bygningslov

I Miljøverndepartementets egen lovkommentar til plan- og bygningsloven, som ligger på departementets hjemmeside, gjøres det klart at også snøscooterløyper er samferdselsanlegg, jf. lovkommentarens kapittel 11, kommentarene til § 11-7 i kommuneplanen. Om § 11-7 nr. 2 sier Miljøverndepartementets lovkommentar:

«Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan underdeles nærmere og spesifiseres avhengig av hvilken type anlegg og funksjon det er tale om. Samferdsel dekker alle former for areal til transport, inkludert kjøreveg, gang- og sykkelveg, snøscootertraseer, barmarktraseer, bane og anlegg for lufttrafikk.»

Miljøverndepartementet sier videre følgende om arealformål nr. 6 «Bruk av vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone»:

«Med ferdsl menes i den sammenheng alle typer av ferdsl vann/sjø tilknyttet offentlig og kommersiell virksomhet, nyttetraffikk og fritidstrafikk med mer. Med farleder menes i denne sammenheng blant annet nærmere angitte seilingsleder (transportårer) for vann/sjøtransport og inn- og utseilingsleder for havner.»

En endring i plan- og bygningsloven skulle således strengt tatt ikke være nødvendig, men dersom man ønsker det, kan man for eksempel vedta følgende tillegg til plan- og bygningsloven § 11-7, pkt.

2 og eventuelt pkt. 6 (Arealformål i kommuneplanens arealdel) som innholdsmessig tilsvarer § 12-5 (Arealformål i reguleringsplan):

«§ 11-7 Arealformål i kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel skal i nødvendig utstrekning vise arealformål som er angitt i nr. 1 til 6. Hovedformålene kan etter behov innledes i angitte underformål.

Arealformål:

— — —

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Underformål:

veg, bane, lufthavn, havn, hovednett for sykkel, kollektivnett, kollektivknutepunkt, parkeringsplasser, traseer for teknisk infrastruktur og motorferdselstraseer.

Samferdselsanlegg dekker alle former for areal til transport.

— — — »

Nødvendig lovendring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, jf. § 3

Dagens motorferdsellov § 3 lyder som følger:

«I utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av denne lov eller vedtak med hjemmel i loven.»

Forslagsstillerne registrerer at en svært enkel lovendring kan fjerne motorferdselloven som hindring. En av to løsninger kan velges, og den ene er like god som den andre.

Alternativ 1):

«I utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av lov eller vedtak med hjemmel i lov.»

Alternativ 2):

«I utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av denne lov eller vedtak med hjemmel i loven *eller annen lov*.»

Forslagsstillerne mener at dersom en av disse lovendringene vedtas, er plan- og bygningsloven klar til bruk. Forslagsstillerne mener videre det vil være mulig for Stortinget å ta stilling til en så enkel lovendring som ett av de alternativene som er foreslått, uten at den er fremmet som en lovsak fra regjeringen.

Forslagsstillerne viser til spørsmål fra energi- og miljøkomiteen, datert 17. februar 2012 til daværende miljøvernminister Erik Solheim, hvor komiteen blant annet stilte følgende spørsmål:

««§ 3 (forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag). I Utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av denne lov eller vedtak med hjemmel i loven.»

Vil fjerning av ordet 'denne' i nevnte bestemmelse i Motorferdselloven, med lovmotiv å åpne for bruk av Plan- og bygningsloven som hjemmelslov for å regulere slik ferdsel, medføre at Plan- og bygningsloven er klar til bruk (evt. med innføring/bruk av en forskriftshjemmel som gjør snøscootertraseer til lovlig underformål til §§ 11-7 og 12-5) ?»

Forslagsstillerne viser videre til statsrådets svarbrev av 29. februar 2012:

«Dersom det skal åpnes for en generell adgang for kommunene til å bruke plan- og bygningsloven til å regulere motorferdsel innenfor sitt område, enten gjennom kommuneplan eller gjennom reguleringsplan, bør det gjøres endringer i plan- og bygningsloven eller forskrifter til denne. Det bør framgå av loven eller forskrift til loven at dette er et reguleringsformål, eventuelt en arealkategori i arealdelen av kommuneplanen.»

Forslagsstillerne kan ikke oppfatte svaret fra statsråden på noen annen måte enn en bekreftelse på at det er nok å ta bort «denne», og at man eventuelt «bør» og ikke «må» legge til ett ord i plan- og bygningsloven § 11-7.

Forslagsstillerne viser videre til spørsmål fra stortingsrepresentant Robert Eriksson til miljøvernminister Bård Vegar Solhjell, datert 25. april 2012:

«Vil et tillegg i PBL. § 11-7 nr. 2 eller 6 lydende på: «trase for motorferdsel på bar eller snødekt mark» være dekkende arealkategori i kommuneplan og/eller i reguleringsplan. Hvis nei, hva er i så fall en tilstrekkelig formulering?».

I statsrådets svarbrev av 2. mai 2012 fremkommer blant annet følgende:

«Dersom en slik lovendring blir aktuelt, vil det bli nærmere vurdert hvordan en eventuell ny bestemmelse i plan- og bygningsloven bør formuleres. I den forbindelse anser jeg den formuleringen som representanten foreslår, som et innspill som det i tilfelle kan være aktuelt å se nærmere på.»

Forslagsstillerne kan heller ikke ut fra dette svaret tolke statsråden på noen annen måte enn at den foreslåtte formuleringen vil være dekkende for hensikten ved å bruke plan- og bygningsloven som reguleringsverktøy, etter at ordet «denne» i motorferdselloven § 3 er tatt ut.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

Vedtak til lov

om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (lokal forvaltning av snøscootertraseer)

I

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag skal § 3 (forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag) lyde:

I utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av lov eller vedtak med hjemmel i lov.

II

Denne lov trer i kraft straks.

24. oktober 2012

