



Innst. S. nr. 167

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:30 (2003-2004)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold, Ulf Erik Knudsen, Øyvind Vaksdal og Øyvind Korsberg om at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmann til den enkelte kommune

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag slik at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmann til den enkelte kommune."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sylvia Brustad, Mette Gundersen og Knut Werner Hansen, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Siri A. Meling og Leif Frode Onarheim, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland og Ingvild Vaggen Malvik, og fra Kristelig Folkeparti, Ingmar Ljones og lederen Bror Yngve Rahm, viser til brev til komiteen fra miljøvernministeren datert 12. mars 2004 og 26. mars 2004, som er vedlagt.

I brevet datert 26. mars 2004 sies det:

"Motorferdselregelverket er som kjent for tiden gjenstand for et forsøksprosjekt i åtte kommuner. Forsøket skal klarlegge hvorvidt formålet med motorferdsel-

loven kan oppfylles bedre ved å koble praktiseringen nærmere opp til lokale planvedtak og planprosesser etter plan- og bygningsloven. Forsøket planlegges sluttført og evaluert medio 2005.

Den planlagte evalueringen skal kartlegge hvorvidt gjeldende regelverk virker i tråd med sin hensikt og i hvilken grad det er behov for endring av reglene. Evalueringsrapporten er således viktig som grunnlag for å vurdere hvorvidt lovgivningen bør endres og eventuelt hvordan.

Jeg finner det ikke naturlig å ta stilling til enkeltforslag om endringer i motorferdsellovgivningen før evalueringen av forsøket er gjennomført."

Flertallet viser til at en vil ta stilling til reglene for motorferdsel i utmark når det omtalte forsøket er sluttført og evaluert medio 2005.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Øyvind Korsberg og Øyvind Vaksdal, og fra Senterpartiet Inger S. Enger, viser til at forslagsstillerne i sin begrunnelse i dokument 8:30 (2003-2004) bl.a. peker på store geografiske forskjeller.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, slik at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre til de store geografiske forskjellene som eksisterer mellom forskjellige deler i landet og innenfor de enkelte landsdeler.

Disse medlemmer viser til at ikke alle forsøkskommunene har kommet like langt i prosessen, noe disse medlemmer frykter kan bli brukt som argument for å videreføre forsøkene lengre, samt at det kan gå lang tid før forsøkene er avsluttet og evaluert til departementet eventuelt fremmer et lovendringsforslag.

Disse medlemmer mener det går an å høste erfaring fra Hattfjelldal kommune, som sannsynligvis er den kommunen i Norge som har lengst erfaring med regulering av snøscootertrafikk. Statens Skoger bestemte noen traseer i 1970 der folk ble oppfordret til å kjøre etter når de kjørte scooter i fjellet. Det var ikke noe forbud mot å kjøre andre traseer, men erfaringen var at folk holdt seg i de traseene som Statens Skoger hadde opprettet.

Disse medlemmer viser til at motorferdselloven kom i 1978, og kommunene ble pålagt å lage kommunale forskrifter til loven. Hattfjelldal kjørte da en prosess etter samme mal som en planprosess etter plan- og bygningsloven - med folkemøter, høringer og et utvalg på ca. 20 personer der formannen i viltneemnda var leder. Utvalget utarbeidet forslag til forskrift og et antall løyper for snøscooterkjøring med bestemmelser for bruk av løypene. Det ga som resultat at det ble opprettet 8 løyper for isfiske og kjøring til hytter. Denne ordningen fungerte utmerket, behovene var stort sett dekket, det var liten søkning på dispensasjoner, og ikke minst - folk brukte løypene og det var svært lite kjøring utenom løypene.

Disse medlemmer viser til at Stortinget i 1987 vedtok nasjonal forskrift til motorferdselloven - og de kommunale forskriftene ble gjort ugyldige. Hattfjelldal hadde plutselig samme bestemmelsene for snøscooterkjøring som Risør, Utsira, Oslo og en del andre avsidesliggende områder mht. snøscooterkjøring. Alle løypene var da opphørt, det ble ville tilstander med kjøring overalt, og det kom så mange søknader om dispensasjoner at det gikk med en hel stilling bare til å saksbehandle søknadene.

Disse medlemmer viser til at kommunestyret i 1995 vedtok prinsippolitiske retningslinjer for snøscooterkjøring i Hattfjelldal. Det ble vedtatt at det skulle utarbeides en motorferdselsplan for Hattfjelldal, der en delte kommunen inn i soner og bestemte hvor det kunne foregå motorferdsel eller ikke, vilkår for kjøring, vilkår for dispensasjoner og målsetning for hva en ønsket av utvikling. Motorferdselsplanen ble godkjent av kommunestyret i 1998 som en delplan til kommuneplanen. Samtidig vedtok kommunestyret å søke om å få være forsøkskommune, der Hattfjelldal ønsket å prøve ut regulering av motorferdselen i kommuneplanens arealdel etter motorferdselsplanen.

Disse medlemmer viser til at Hattfjelldal kommune har opprettet ca. 180 km med snøscooterløyper i 4 forskjellige kategorier. Det er grønn løype som er allmenn løype, blå løype som er isfiskeløype, gul løype som er isfiskeløype med begrenset åpningstid og rød løype som er tilførselsløyper fra ulike grender til løypenettet. For å ha lov til å kjøre i løypenettet må en kjøpe en kjøretillatelse av kommunen. Tillatelsen består av et kart som viser løypenettet og bestemmelsene for bruk av løypene. Tillatelsen koster kr 250 og gjelder for ett år. Pengene kommunen får inn av salg av kjøretillatelse brukes til merking, rydding, skilting og slodding av løypenettet. Arbeidet utføres av snøscooterforeningen og grendelagene, og de får dekket utgif-

ter de har med arbeidet, men det gis ikke noe lønn for arbeidet.

Disse medlemmer viser til at kjøretillatelsene i Hattfjelldal selges over hele kommunen og er enkle å få kjøpt. For å kjøre i isfiskeløypene må en i tillegg ha gyldig fiskekort. 2 av løypene går over grensen til Sverige og inn i svenske friområder, der en kommer inn på svensk løypenett. Grenseovergangene er godkjent av tollmyndighetene som offisielle grenseoverganger, slik at en kan kjøre på lik linje som med bil etter vei. Løypenettet berører 54 grunneiere, og kommunen har skriftlig avtale med samtlige om å legge løype over deres grunn. På kjøretillatelsen er det en rubrikk der det føres opp når en kjører, formål med kjøringen og hvor langt en kjører. Kjøretillatelsene returneres til kommunen etter endt sesong, og kommunen lager statistikk på kjøremønster, mengde, formål m.m. Svært mange returnerer kjøretillatelsene, og Hattfjelldal får et godt grunnlag for å utarbeide statistikk. I 2002 kjørte i gjennomsnitt hver scooterkjører 3 turer, og det ble i gjennomsnitt kjørt ca. 70 km. I 2002 var sesongen svært kort, løypene ble klare først 9. mars, og siste kjøredag er 3. mai. De 2 siste årene har hver kjører kjørt mer, men trafikken er på langt nær det Naturvernforbundet har forsøkt å fremstille at ville bli resultatet.

Videre viser disse medlemmer til at når det gjelder kjøring til egen eller leid hytte i Hattfjelldal, er det ulike bestemmelser om hytta ligger i A- eller B-sone i kommuneplanen. For hytter i B-sone, så er det bare å varsle kommunen med å fylle ut et meldepliktskjema der en tegner inn traseen en skal benytte, og en har en generell dispensasjon for ett år. Her må kjøreren selv ordne med grunneiartillatelse. Når det gjelder hytter i A-soner, så må det søkes dispensasjon. Det gis dispensasjon for 6 turer pr. sesong til eier av hytta, øvrige blir henvist til å bruke leiekjører. 10 personer har løyve for å drive med leiekjøring i kommunen.

Disse medlemmer viser til at resultatene i Hattfjelldal etter 3 sesonger er som forventet - og meget positive. For det første har det ikke blitt noen økning i trafikken. I 2002 solgte Hattfjelldal 667 kjøretillatelser, i 2003 solgte Hattfjelldal 485, og i år ligger Hattfjelldal an til ca. 600 kjøretillatelser. Forklaringen på nedgangen i 2003 er at hele mars måned regnet bort, og Hattfjelldal fikk en ekstra tidlig vår. Et annet resultat er at den ulovlige kjøringa er borte. Politiet, UP, Lensmannskontoret og fjelltjenesten har holdt et meget aktivt oppsyn med følgende resultat: I 2002 ble ingen tatt for ulovlig kjøring, i 2003 ble 2 tatt for å kjøre utenom løypenettet, og så langt i år er ingen tatt for ulovligheter. Hattfjelldal har lagt løypenettet slik at alle som har utleiehytter har løypenettet forbi hyttefeltene. Det er etter ønske fra utleierne og har bidratt til økning i utleie av hytter. Hyttefelt som selger hyttetomter og ligger ved løypenettet, har fått økt etterspørsel etter hyttetomter, og hytter som har kommet på salg som ligger ved løypenettet, har blitt lette å selge og prisene har økt.

Disse medlemmer viser til at det kommer få søknader om dispensasjoner i Hattfjelldal, og saksbehandlingen er enkel og lite ressurskrevende. Innbyg-

gerne og tilreisende gir meget positiv tilbakemelding på ordningen - og er veldig fornøyd med måten Hattfjelldal har regulert trafikken på og servicen kommunen yter på dette området. Det er ikke ressurskrevende for kommunen, og det er stor velvilje fra frivillige til å bidra til at ordningen fungerer best mulig. Hattfjelldal har fått etablert flere nye arbeidsplasser i salg og service av scootere og utstyr, og det er kommet i gang guiding for turister som gir en fot til å stå på for de som skal leve av turisme.

Disse medlemmer viser videre til at Hattfjelldals erfaring er at dette er et område kommunene absolutt må ha ansvaret for, og ordningen bør bli permanent i et nytt lovverk. Den gir mulighet til å tilpasse ut fra lokale forhold, den tar hensyn til natur og miljø på en god måte, og den gir rom for at snøscooteren kan brukes også til rekreasjon, der det er ønsket av befolkningen, og forsvarlig med hensyn til natur og miljø. Og - ikke minst - det skaper trivsel og optimisme og arbeidsplasser i distriktene.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til at alle vedtak som er gjort i Hattfjelldal opp gjennom årene - i over 30 år i kommunestyret når det gjelder snøscootersaker, er enten enstemmige eller mot Sosialistisk Venstrepartis stemme.

Med bakgrunn i de erfaringer som er gjort bl.a. i Hattfjelldal kommune, og siden behovet er økende for å få lokal selvbestemmelse over snøscooterkjøringen, foreslår disse medlemmer tillegg:

"Tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell for kommunene."

Komiteens medlem fra Senterpartiet, Inger S. Enger, støtter forslaget om å overføre myndigheten til å regulere bruk av snøscootere fra fylkesmannen og til kommunene. Dette medlem

mener at lokale myndigheter er de beste til å håndheve lovverket om motorferdsel i utmark. Det er lokalt man har den beste oversikten over behovet for å nytte motoriserte kjøretøy. Det er også lokalt man merker om trafikken blir sjenerende for andre typer interesser, om det blir for mye støy, om friluftsliv og turisme blir skadelidende og om det går ut over naturverdier.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, slik at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell for kommunene.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til dokumentet og til det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:30 (2003-2004) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold, Ulf Erik Knudsen, Øyvind Vaksdal og Øyvind Korsberg om at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmann til den enkelte kommune - vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 5. mai 2004

Bror Yngve Rahm
leder

Hallgeir H. Langeland
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 12. mars 2004

Spørsmål om ferdigstilling av motorferdselsprosjektet

Jeg viser til energi- og miljøkomiteens brev av 8. mars 2004 vedr. dok.8:30 (2003-2004) og dok.8:36 (2003-2004), der departementet snarest bes opplyse om tidspunkt for ferdigstilling av motorferdselsprosjektet. En nærmere vurdering av forslagene vil følge i eget brev.

Forvaltningen av motorferdsel i utmark er for tiden gjenstand for et forsøksprosjekt i åtte kommuner, med grunnlag i lov om forsøk i offentlig forvaltning. Forsøket skal klarlegge hvorvidt formålet med motorferdselloven kan oppfylles bedre ved å koble praktiseringen nærmere opp til lokale planvedtak og planprosesser etter plan- og bygningsloven.

Som det fremgår av St. prp. nr. 1 (2003-2004) for Miljøverndepartementet hadde forsøket opprinnelig en ramme på tre år, men denne er foreløpig forlenget til å gjelde hele vintersesongen 2003-2004. Departementet har imidlertid, på bakgrunn av en ny henvendelse fra Utmarkskommunenes sammenslutning (på vegne av seks forsøkskommuner), under vurdering en forlengelse av forsøket til 1. mai 2005.

Ønsket om forlengelse av forsøket skyldes det faktum at flere av kommunene kom sent i gang med planarbeidet. Det er ønskelig fra et evalueringssynspunkt med et erfaringsmateriale som strekker seg over minimum to sesonger. Forsøket evalueres av NINA Lillehammer og sluttrapport forventes 2. halvår 2005.

Vedlegg 2

Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 26. mars 2004

Dokument nr 8:30 (2003-2004)

Jeg viser til forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen, Thore A Nistad, Per Roar Bredvold, Ulf Erik Knudsen, Øyvind Vaksdal og Øyvind Korsberg om at tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune.

Motorferdselloven ble i 1988 endret og Nasjonal forskrift ble vedtatt. Endringen var et svar på sterkt økende ukontrollert motorisert ferdsel i utmark, og en kommunal praktisering av loven som var svært varierende og til dels gikk ut over de rammer loven satte. Jeg minner i den forbindelse om at myndigheten til å fatte vedtak i henhold til den endrete loven og den nye forskriften fortsatt i hovedsak ble tillagt kommunene.

Reglene for motorferdsel i utmark har vært de samme gjennom mange år. Motorferdsellovens formål er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å beskytte naturmiljøet og fremme trivselen. Loven åpner for en rekke former for nyttekjøring, mens såkalt fornøyleeskjøring ikke har vært tillatt. Som nyttekjø-

ring regnes for eksempel: Fastboende som påtar seg ervervsmessig kjøring, transport av bagasje til private hytter, kjøring i utmarksnæring for fastboende, transport av ved, transport av funksjonshemmede og kjøring ved særlige behov som ikke knytter seg til turkjøring og som ikke kan dekkes på annen måte.

Motorferdselregelverket er som kjent for tiden gjenstand for et forsøksprosjekt i åtte kommuner. Forsøket skal klarlegge hvorvidt formålet med motorferdselloven kan oppfylles bedre ved å koble praktiseringen nærmere opp til lokale planvedtak og planprosesser etter plan- og bygningsloven. Forsøket planlegges slutført og evaluert medio 2005.

Den planlagte evalueringen skal kartlegge hvorvidt gjeldende regelverk virker i tråd med sin hensikt og i hvilken grad det er behov for endring av reglene. Evalueringsrapporten er således viktig som grunnlag for å vurdere hvorvidt lovgivningen bør endres og eventuelt hvordan.

Jeg finner det ikke naturlig å ta stilling til enkeltforslag om endringer i motorferdsellovgivningen før evalueringen av forsøket er gjennomført.