



Innst. S. nr. 220

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget frå energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:61 (2004-2005)

Innstilling frå energi- og miljøkomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane 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

SAMANDRAG

Fylgjande forslag vert framsatt 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 fylkesmannen til den enkelte kommune."

KOMITEEN SINE MERKNADER

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Grethe G. Fossum, Rolf Terje Klungland og Synnøve Konglevoll, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Siri A. Meling og Leif Frode Onarheim, frå Framstegspartiet, Øyvind Korsberg og Øyvind Vaksdal, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland og Jørund Leknes, frå Kristeleg Folkeparti, Ingmar Ljones og leiar Bror Yngve Rahm, og frå Senterpartiet, Inger S. Enger, viser til brev frå miljøvernministeren motteke her 6. mai 2005, og som følgjer vedlagt.

I brevet heiter det m.a.:

"Som kjent har motorferdselregelverket vært gjennstand for et forsøksprosjekt i åtte kommuner. Målset-

tingen har vært å prøve ut om formålet med motorferdselloven kan oppfylles bedre ved en kopling til plan- og bygningsloven. Forsøkskommunene har i kommuneplanens arealdel hatt mulighet til å fastsette egne regler, bl.a. å tillate rekreasjonskjøring med snøscooter i fastsatte løyper. De utvalgte kommunene er Kautokeino, Fauske, Hattfjelldal, Røros, Stor-Elvdal, Lom, Vinje og Sirdal. Prosjektet ble avsluttet 30. april i år.

Resultatene fra forsøksprosjektet skal nå evalueres. Som et ledd i sin evaluering skal Norsk institutt for naturforskning foreta en rekke dybdeintervju med kommunene for å skaffe kunnskap om hvorledes planprosessen har vært og om målsettingene for forsøket har blitt oppfylt."

Komiteen viser til at forsøksprosjektet som vart avslutta 30. april i år, no skal evaluerast. Komiteen viser vidare til at denne evalueringa skal avklara om gjeldande lov og forskrifter verkar slik lovgjevar har føresett eller om det er behov for å endra regelverket for snøscooterkjøring.

Komiteens flertall, medlemene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener derfor det er ønskelig at det også foretas en vurdering av hvordan gjeldende regelverk har fungert i forhold til nasjonale målsettinger, også i utmarkkommuner som ikke har vært omfattet av forsøksordningene.

Komiteen er enig i at forsøkskommunane får høve til å bruka regelverket frå forsøksordninga for kjøring med snøscooter fram til evalueringa er avslutta og eventuell prosess med endring av regelverket er avslutta.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at de gjennom oppslag i Kommunal rapport er blitt gjort kjent med at Regjeringen vil utvide prøveordningen for snøscootere til å gjelde i ytterligere 2 år.

Disse medlemmer mener det er merkelig, med tanke på at evalueringen av prosjektet nå kan startes

opp, og det bør være mulig med en langt raskere avklaring enn det Regjeringen legger opp til. Jo lenger et forsøksprosjekt varer, jo vanskeligere blir det å endre, dersom det er dette evalueringen konkluderer med. En forutsetning for at prøveprosjektet kan fortsette til eventuelt nye regler er på plass, må være at dette skjer raskt.

Ut frå det som er nemnt ovanfor, rår komiteen til at forslaget blir lagt ved protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at fri ferdsel i utmark er en gammel lovfestet rett i Norge. En slik ferdselsrett gjelder imidlertid ikke for motorferdsel. Bestemmelser som avgrenser motorferdsel i utmark er bl.a. inntatt i friluftsløven av 1957, altså lenge før moderne terrengkjøretøyer dukket opp i utmarkssammenheng.

Disse medlemmer mener behovet for lovregulering av motorferdsel i utmark og vassdrag utvilsomt er til stede. En stadig økende utbredelse av terrenggående motorkjøretøyer i privat eie fordrer et lovverk som avgrenser og begrenser bruken av disse i utmarksområder. Spesielt gjelder dette for bruk av snøscootere, som har hatt en særlig sterk økning i antall registrerte enheter de senere år.

Disse medlemmer viser til at utbredelsen av snøscootere er særlig sterk i landets nordligste fylker, og det er naturlig at den klassiske konflikten mellom bruksinteresser og naturverninteresser også er sterkest i denne landsdelen. Den styrke og intensitet som eksisterer i denne konflikten, stiller store krav til "edruelighet" i saksbehandlingen hos det forvaltningsorgan som er tillagt avgjørelsesmyndighet i medhold av lov- og forskriftsverk på området. Det er imidlertid berettiget grunn til å spørre om en slik forvaltningsmessig "edruelighet" i dag er et spesielt fremtredende trekk ved fylkesmannens miljøavdelingens håndhevelse av regelverket.

Disse medlemmer viser til at det er et faktum at store avstander, spredt bosetting og et næringsgrunnlag sterkt knyttet til primærnæringene, turisme, jakt og fiske, nødvendiggjør en helt annen holdning til snøscooterbruk i enkelte deler av landet.

Disse medlemmer understreker at snøscooterturisme er blitt stadig mer utbredt i Sverige og Finland, og etter hvert blitt en betydelig inntektskilde for næringslivet, spesielt for næringslivet ute i distriktene. I Norge har vi pga. hindringer i lovverket dessverre ikke de samme mulighetene for å utvikle en slik form for vinterturisme. I enkelte kommuner er det innført en prøveordning med merkede scooterløyper. Dette har ført til økt turisme, og utviklingen av det lokale næringsliv har skutt fart. Etter de erfaringer forslagsstillerne sitter inne med, har prosjektet ikke ført til miljømessige belastninger.

Disse medlemmer minner om at Norge, som et langstrakt land med store områder som ikke er befolket, har gode forutsetninger for å utvikle en slik form for turisme uten at det kommer i konflikt med annen turisme eller friluftsliv. For mange næringssvake områ-

der i Distrikts-Norge vil en åpning for en slik form for vinterturisme kunne gi positive resultater for både næringsliv og befolkning, noe også prøveprosjektet har vist.

Disse medlemmer mener det ikke dermed er sagt at man ikke skal ha regler som begrenser bruken av slike kjøretøyer, men at man i langt større grad enn i dag erkjenner at geografiske og lokale forhold umuliggjør en generell lov og forskrifter som favner alle berettigede behov som kan tenkes å oppstå.

Disse medlemmer viser til at den tidligere loven, før innføring av nasjonal forskrift av 1988, i langt større grad ivaretok muligheten til å fange opp lokale variasjoner og behov. Nasjonal forskrift av 1988 fratok kommunene mye myndighet, og overførte den til fylkesmannens miljøvernavdeling. Dermed fikk man en mer konsekvent, og i mange tilfeller "firkantet" håndhevelse av lovverket, som foruten å fjerne muligheten for lokale variasjoner og tilpasninger også syntes å være ensidig tuftet på naturverninteressenes premiser.

Disse medlemmer mener dette har bidratt til å skjerpe konflikten mellom de ulike interesser betraktelig. Umyndiggjøringen av lokale myndigheter, kombinert med kompromissløs håndhevelse av regelverket fra fylkesmannens miljøavdeling, bidrar til å bryte ned respekten for loven. På sikt vil dette skape større problemer enn hva man får ved tilbakeføring av myndighet til den enkelte kommune.

Disse medlemmer viser til avisa Nordlys 20. april 2005, som refererer en undersøkelse gjort blant landes ordførere om bruk av snøscooter og opprettelse av snøscooterløyper. 329 av landets ordførere har svart på spørsmålet om hvem som bør ha oppgaven med å tillate snøscooterløyper, og hele 82,1 pst. mener at primærkommunen bør ha dette ansvaret. Kun 3,6 pst. mener at dette var statens oppgave. Dette viser med all tydelighet at stortingsflertallet er på kraftig kollisjonskurs med lokaldemokratiet og sine egne lokalpolitikere.

Disse medlemmer mener med dette ikke at man skal legge seg flat for brukerinteressene, men bare å påpeke at lovverket kun får den tilsiktede effekt dersom det oppleves som rimelig hos majoriteten av dem det angår. Størstedelen av snøscooterbrukerne er ansvarlige mennesker som ser nødvendigheten av restriksjoner på motorferdsel i utmark. Nettopp dette letter håndhevelsen av et regelverk som oppleves å være rimelig. Det mindretall som tøyser grensene urimelig, vil foruten trusselen om å bli oppdaget av oppsynsmyndighetene også oppleve et betydelig press og risiko for å bli anmeldt av ansvarlige snøscooterbrukere.

Disse medlemmer fremmer forslaget i Dokument nr. 8:61 (2004-2005).

Komiteens medlem fra Senterpartiet 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, turisme eller lokal tjenesteyting blir skadelidende og om det går ut over naturverdier. Det er likevel viktig å påpeke at interkommunalt samarbeid ofte vil være en svært god løsning. Kommunene er ulike både i areal og bosettingsmønster, det kan være utslagsgivende for om hver enkelt kommune skal ha ansvaret eller om det skal oppfordres til interkommunalt samarbeid i regulering av snøscooterbruk. Dette medlem fremmer følgende forslag:

"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 og til den enkelte kommune."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

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 gjø-

res generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune.

Forslag frå Senterpartiet:

Forslag 2

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 og til den enkelte kommune.

KOMITEEN SI TILRÅDING

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:61 (2004-2005) - 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 - vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 1. juni 2005

Bror Yngve Rahm
leiar

Ingmar Ljones
ordførar

Vedlegg

Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 6. mai 2005

Om Dokument nr 8:61 (2004-2005)

Jeg viser til brev av 12. april 2005 med spørsmål knyttet til behandling av Dokument nr. 8:61 (2004-2005) med forslag om at tillatelse til bruk av snøscooter gjøres generell, og at myndigheten gitt med hjemmel i lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune.

Som kjent har motorferdselregelverket vært gjenstand for et forsøksprosjekt i åtte kommuner. Målsettingen har vært å prøve ut om formålet med motorferdselloven kan oppfylles bedre ved en kopling til plan- og bygningsloven. Forsøkskommunene har i kommuneplanens arealdel hatt mulighet til å fastsette egne regler, bl. a. å tillate rekreasjonskjøring med snøscooter i fastsatte løyper. De utvalgte kommunene er Kautokeino, Fauske, Hattfjelldal, Røros, Stor-Elvdal, Lom, Vinje og Sirdal. Prosjektet ble avsluttet 30. april i år.

Resultatene fra forsøksprosjektet skal nå evalueres. Som et ledd i sin evaluering skal Norsk institutt for naturforskning foreta en rekke dybdeintervju med kommunene for å skaffe kunnskap om hvorledes planprosessen har vært og om målsettingene for forsøket har blitt oppfylt.

Foreløpige observasjoner som Direktoratet for naturforvaltning har gjort, viser at selv om det var formulert relativt klare mål for forsøket, så har det vært stor variasjon i ambisjoner, målsettinger og arbeidsinnsats mellom de enkelte kommunene. Endelig godkjente kommuneplaner var - med unntak av Kautokeino kommune - først på plass i alle forsøkskommunene i desember 2004. Manglende plankompetanse og avklaring av innsigelser synes å være de viktigste årsakene til at det har tatt lang tid for kommunene å få godkjente planer på plass. Samtidig har det vist seg at mulighetene for å komme med innsigelser er et viktig virkemiddel for å sikre at kommunene følger nasjonale føringer.

Av de kommunene som har godkjente planer, har fem kommuner åpnet for rekreasjonskjøring i fastsatte løyper, mens to kommuner har valgt ikke å la planen omfatte løyper for rekreasjonskjøring.

Målsettingen om redusert ulovlig kjøring er etter en foreløpig vurdering delvis oppnådd - men da ved at kjøring som tidligere var ulovlig, er gjort lovlig. Etablering av løyper fjerner ikke nødvendigvis ulovlig kjøring, men flytter den til nye område utenom løypene. I tillegg etableres det ulovlige tilførselløyper til rekreasjonsløypene. Erfaring fra Troms og Finnmark, som har mer liberale regler, tyder også på at det å opprette løyper ikke løser problemet med ulovlig kjøring. Målsettingen om redusert støy- og trafikkbelastning er ikke oppnådd, i og med at det er åpnet for at kommuneplanens arealdel kan omfatte rekreasjonsløyper.

Det er vanskelig å si noe nå om motorferdselen i de mest sårbare naturområdene har blitt redusert. Jeg venter at Direktoratet for naturforvaltning vil ha mer informasjon om dette etter at Norsk institutt for naturforskning har avsluttet evalueringen. Per i dag har vi dokumentasjon for at det har vært ulovlig kjøring i slike områder, bl.a. i beiteområde for villrein og i nasjonalpark.

Vi vil nå gå videre med evalueringsprosessen for å se om det er nødvendig med regelverksendringer. For å unngå unødig merarbeid for forsøkskommunene i tiden fram til en eventuell regelverksendring, har jeg støttet deres søknad til Kommunal- og regionaldepartementet om at de kan fortsette med regelverket fra forsøksordningen ennå en tid mens evalueringen og regelverksprosessen blir slutført.

Når vi nå er kommet til avslutningen av forsøksprosjektet, mener jeg at evalueringen må slutføres før det evt. blir foretatt endringer i regelverket. Ut i frå dette vil jeg ikke tilrå at en vedtar forslaget i Dokument nr 8:61 (2004-2005).