



Innst. 216 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:40 S (2011–2012)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Gunnar Gundersen, Øyvind Halleraker, Torbjørn Røe Isaksen, Anders B. Werp og Svein Harberg om motorferdsel i utmark

Til Stortinget

Sammendrag

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

«I

Stortinget ber regjeringen i løpet av vårsesjonen 2012 legge frem for Stortinget evaluering av forsøksprosjektet om motorferdsel i utmark med utvidet kommunalt selvstyre i åtte utvalgte kommuner i perioden 2000–2005.

II

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og eventuelle andre lover slik at kommunene får økt myndighet – innenfor nasjonale retningslinjer – og der erfaringene fra forsøksprosjektet med økt lokalt selvstyre legges til grunn.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Marianne Marthinsen, Torstein Rudihaugen, Tor-Arne Strøm og Eirin Sund, fra Fremskrittspartiet, Per-Willy Amundsen, Oskar J. Grimstad og Henning

Skumsvoll, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bjørn Lødemel og Siri A. Meling, fra Sosialistisk Venstreparti, Snorre Serigstad Valen, fra Senterpartiet, lederen Erling Sande, og fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Hjemdal, viser til Representantforslag 40 S (2011–2012) fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Gunnar Gundersen, Øyvind Halleraker, Torbjørn Røe Isaksen, Anders B. Werp og Svein Harberg om motorferdsel i utmark.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at lokale myndigheter – i medhold av nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 5, etter skriftlig søknad – kan gi tillatelse til bruk av snøscooter til nærmere angitte formål. Dersom slik løyve blir gitt og det klages på vedtaket, er fylkesmannen klageinstans og kan overprøve det lokale skjønnet.

Flertallet viser til forsøksprosjektet med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark, som ble evaluert av Norsk institutt for naturforskning (NINA) i 2005. Evalueringen av forsøket var med på å legge grunnlaget for forslag til nytt motorferdselsregelverk fra Direktoratet for naturforvaltning i 2008. Flertallet viser videre til at regjeringen i 2009 gjennomførte flere forskriftsendringer som blant annet utvidet adgangen til bruk av motorkjøretøy til næringsformål i utmark.

Komiteen har merket seg formuleringen i Soria Moria II-erklæringen, hvor det heter at:

«Regjeringen vil fullføre gjennomgangen av lov om motorferdsel i utmark.»

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, viser i denne forbindelse til brev fra miljø- og utviklingsminister Erik Solheim av 6. februar 2012, som er vedlagt, hvor han skriver at:

«Regjeringen skal vurdere om det er behov for justeringer eller endringer utover det som ble gjennomført sommeren 2009. Det gjenstår blant annet å avklare om det skal åpnes for rekreasjonskjøring sør for Nord-Troms.»

Komiteen vil understreke at saken har tatt tid, og imøteser at gjennomgangen av lov om motorferdsel i utmark fullføres.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti peikar på at motorferdsle i utmark inneber ei avveging mellom ulike omsyn. På den eine sida folk sine ønskje om fred og ro når ein ferdast i naturen, å beskytte dyreliv mot skadeleg støy og førebygging av skadar i sårbar natur. På den andre sida behovet for nyttetransport til område i utmark, turisme, moglegheiter for rekreasjon og tilgjengelegheit til naturområde for personar med funksjonshemming. Det inneber også ei avveging mellom kommunalt sjølvstyre og retningslinjer for nasjonalt miljøvern.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet og Høgre meiner det er behov for endringar av dagens regelverk slik at det blir større fridom for den einskilde kommune når det gjeld motorisert ferdsle i utmark. På same tid må omsyn til natur og miljø sikrast gjennom nasjonale retningslinjer. Med meir kommunalt sjølvstyre vil det kunne bli meir ulik praksis frå kommune til kommune.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti viser til at det i perioden 2000–2005 vart gjennomført eit forsøksprosjekt med utvida lokalt sjølvstyre i åtte utvalde kommunar (Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal, Fauske og Kautokeino). Dei kommunane som har vore med i prosjektet har hatt løyve til å etablere både turistløyper og rekreasjonsløyper. Alle kommunane har det til felles at det berre er marginale delar av kommunane sitt areal som har blitt regulert med moglegheit for snøscootertrafikk i medhald av regelverket for prøveprosjektet og det lokale planverket.

Desse medlemene peikar på at forsøket etter planen skulle gå fram til 2005, og at Norsk institutt for naturforskning (NINA), på oppdrag frå Miljøverndepartementet, har lagt fram sine evalueringsrapportar frå prosjektet. Evalueringsrapportane har aldri vore lagt fram for Stortinget.

Desse medlemene viser til at rapportane konkluderer med at forsøket med lokal forvaltning av snøscooterløyper var ein suksess. Norsk institutt for naturforskning skriv i si evaluering at alle seks delmål for betre motorferdsle vart heilt eller delvis innfridd i forsøkskommunane. Befolkninga i kommunar utan snøscooterløyper var faktisk meir plaga av støy enn innbyggjarane i kommunar som deltok i prøveordninga.

Desse medlemene meiner at evalueringa av denne forsøksordninga må leggjast til grunn for endringar i regelverket for motorferdsle i utmark. Desse medlemene meiner også at dagens særreglar i Nord-Troms og Finnmark med meir liberale reglar for motorferdsle må vidareførast.

Desse medlemene peikar på at regjeringa fleire gonger har lova Stortinget å fremje forslag til endringar i lovreguleringa av motorferdsle i utmark. Desse medlemene viser blant anna til at dåverande miljøvernminister Helen Bjørnøy i brev, datert 30. mars 2007, til energi- og miljøkomiteen, lova at eventuelle lovendringar ville bli lagt fram for Stortinget våren 2008.

Desse medlemene meiner det er svært uheldig at det framleis, snart 7 år etter at dagens regjering overtok og meir enn 6 år etter at forsøksprosjektet formelt vart avslutta, ennå ikkje er lagt fram noka sak for Stortinget om motorferdsle i utmark. Dette til tross for at fleirtalet i energi- og miljøkomiteen i Innst. S. nr. 207 (2006–2007) bad regjeringa om at eventuelle lovendringar måtte komme til Stortinget så tidlig som mulig i 2008.

Desse medlemene har merka seg at i påvente av eventuelle endringar i regelverket for motorferdsle i utmark har dei utvalde kommunane frå forsøksprosjektet vidareført forsøket med utvida lokalt sjølvstyre i motorferdslesaker, medan dei andre kommunane, utanom i Nord-Troms og Finnmark, ikkje har slikt utvida lokalt sjølvstyre. Desse medlemene meiner det er uheldig at det ikkje har kome noka avklaring frå regjeringa om kva som skal skjje med forsøkskommunane i høve til ei vidareføring av utvida lokalt sjølvstyre. Det er uheldig for dei utvalde kommunane, som ikkje veit kva slags reglar dei må følgje i framtida, og det er uheldig for dei andre kommunane, som blir forskjellsbehandla ved at dei ikkje har høve til slikt utvida lokalt sjølvstyre.

Desse medlemene fremjer følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av vårsesjonen 2012 legge frem for Stortinget evaluering av forsøksprosjektet om motorferdsel i utmark med utvidet kommunalt selvstyre i åtte utvalgte kommuner i perioden 2000–2005.»

Desse medlemene har merka seg at Direktoratet for naturforvaltning, på oppdrag frå Miljøverndepartementet, våren 2008 la fram eit lovforslag til ei ny lov om motorferdsle i utmark for departementet. Dette lovforslaget har heller ikkje blitt lagt fram for Stortinget. Dette lovforslaget gjekk dessutan på mange sentrale punkt i motsatt retning enn kva resultat frå evalueringa av forsøksprosjektet burde tilseie ved at det vart foreslått mindre, og ikkje meir lokalt sjølvstyre. Dette lovforslaget kan derfor ikkje seiast å vere ei oppfølging av forsøksprosjektet.

Desse medlemene har merka seg at Balestrand kommune i Sogn og Fjordane har planar om å legge til rette for ei satsing på vinterturisme. Kommunen har presentert eit planlagt prosjekt i Planforum for å drøfte i kva grad det er opning i lovverket for bruk av motorisert transport med beltekøyretøy i ein fastlagd trasé. Etersom dette vil vere ein strengt regulert transport på snø i ein definert trasé, meiner kommunen at tiltaket ikkje vil få negative konsekvensar for anna friluftsliv. Desse medlemene har merka seg at Balestrand kommune er samd i lova sitt føremål om streng regulering av motorisert ferdsle i utmark. Men kommunen meiner at ein aktivitet og arealbruk som dette bør handsamast etter reglane i plan- og bygningslova. Ei brei høyring av saka vil då sikre at det blir teke omsyn til miljø, natur og friluftsliv.

Desse medlemene har vidare merka seg at Sogn og Fjordane fylkeskommune i samband med dette prosjektet meiner at forbodet mot motorisert ferdsle i utmark skal praktiseras forutseieleg og i tråd med intensjonane i lova. Fylkeskommunen seier i eit samrøystes vedtak i fylkesutvalet at lova om motorisert ferdsel i utmark med forskrift legg urimelege restriksjonar på ein lokalt ønska vinteraktivitet. Dersom konsekvensane for anna arealbruk, natur eller friluftsliv er avklart i ein ordinær planprosess etter plan- og bygningslova, meiner fylkeskommunen at kommunane bør ha mynde til å gjere vedtak i slike saker. Desse medlemene deler oppfatninga til Sogn og Fjordane fylkeskommune i denne saka.

Desse medlemene har merka seg at Sogn og Fjordane fylkeskommune derfor ber Miljøverndepartementet om å ta initiativ til å endre føreskriftene til lova slik at kommunane får vedtaksmynde etter ordinære planprosessar gjennom plan- og bygningslova. Fylkeskommunen ber om at det, i tida fram til forskriftene er endra, vert opna for ei prøveordning med motorisert ferdsel i samsvar med dei presenterte synspunkta.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet og Høgre fremjer følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa opne for at Balestrand kommune kan setje i verk eit forsøksprosjekt der

kommunen i sin arealplan kan regulere areal for motorisert transport med beltekøyretøy i ein fastlagd trasé etter plan- og bygningslova.»

Desse medlemene peikar på at det er mogeleg å overføre meir lokal forvaltning av motorferdsle i utmark med relativt enkle lovmessige grep gjennom å endre § 3 i dagens motorferdslelov med eit lite tillegg, slik at den blir lydande: «I utmark eller vassdrag er motorferdsel ikkje tillatt med mindre annet følger av denne lov eller med hjemmel i loven eller annen lov».

Desse medlemene viser vidare til at den nye plandelen i plan- og bygningslova trådte i kraft 1. juli 2009. Desse medlemene har merka seg at Miljøverndepartementet i sine lovkommentarar til plan- og bygningslova gjer klart at også snøscooterløyper er samferdsleanlegg, jf. lovkommentaren sitt kapittel 11, kommentarane til § 11-7 arealformål 2:

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

Desse medlemene peikar på at det på denne bakgrunnen ikkje er naudsynt med endringar i plan- og bygningslova for å gje kommunen høve til å regulere for snøscootertrasear innafor sine areal. Desse medlemene vil likevel presisere dette for å fjerne all tvil, og viser til følgjande lovendringsframlegg som ein vil kunne innta i plan- og bygningslova:

«§ 11-7 i plan- og bygningslova skal lyde:

§ 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 inndeles i angitte underformål.

Arealformål:

1. Bebyggelse og anlegg.

Underformål:

boligbebyggelse, fritidsbebyggelse, sentrumsformål, kjøpesenter, forretninger, bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting, fritids- og turistformål, råstoffutvinning, næringsbebyggelse, idrettsanlegg, andre typer anlegg, uteoppholdsarealer, grav- og urnelunder.

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Underformål:

veg, bane, lufthavn, havn, hovednett for sykkel, kollektivnett, kollektivknutepunkt, parkeringsplasser,

traseer for teknisk infrastruktur og områder eller traseer for motorferdsel på bar eller snødekt mark.

3. Grønnstruktur.

Underformål:

naturområder, turdrag, friområder og parker.

4. Forsvaret.

Underformål:

ulike typer militære formål.

5. Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift.

Underformål:

areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag,

areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse mv., jf. § 11-11 nr. 2.

6. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

Underformål:

ferdsel, farleder, fiske, akvakultur, drikkevann, natur- og friluftsområder hver for seg eller i kombinasjon.

I områder hvor arealplanen bare angir hovedformål for arealbruk, skal det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser som klargjør vilkårene for bruk og vern av arealene, jf. §§ 11-9 til 11-11.»

Desse medlemmene fremjer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa fremje forslag om endringer i lov om motorferdsle i utmark og vassdrag og eventuelle andre lover, slik at kommunane får auka mynde når det gjeld motorferdsle i utmark – innafor nasjonale retningslinjer – og der erfaringane frå forsøksprosjektet med auka lokalt sjølvstyre blir lagt til grunn.»

Disse medlemmer peker på at Sirdal kommune i Vest-Agder var som en av åtte kommuner med i «Prøveordning med lokalt vedtatte snøscooterløyper etter plan- og bygningsloven». Kommunen utarbeidet en kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag allerede i 2002. Kommunenes administrative og politiske ledelse peker på behovet for at departementet fremmer et endelig lovforslag. Det er nå nesten 7 år siden prøveperioden skulle vært avsluttet. Prøveperioden er utvidet hele tiden, med det resultatet at bare kommunene som er med i prø-

veordningen kan vurdere og selv gi tillatelse til motorferdsel i utmark.

Disse medlemmer mener at alle kommuner gjennom plan- og bygningsloven bør få ansvaret for å forvalte motorisert ferdsel i utmark. Denne retten vil styrke det lokale selvstyret over kommunens arealer. Dette vil medføre økt interesse i kommunene til å gjennomføre god planlegging med nødvendig kartlegging av de mest sårbare naturområdene.

Disse medlemmer peker på at det å gi kommunene ansvar for motorferdsel i utmark vil også bety en større interesse fra forvaltningen og lokalpolitikere for en grundig og god saksbehandling.

Disse medlemmer mener at med kommunalt ansvar for motorferdsel i utmark vil oppståtte konflikter lettere kunne løses enn de som oppstår ved at overordnet myndighet gir tillatelse til bl.a. snøscooterkjøring.

Disse medlemmer viser til at i svarbrevet datert 6. februar 2012 fra miljø- og utviklingsminister Erik Solheim står det bl.a.: «Regjeringen skal vurdere om det er behov for justeringer eller endringer, ut over det som ble gjennomført sommeren 2009. Det gjenstår blant annet å avklare om det skal åpnes for rekreasjonskjøring sør for Nord-Troms».

Disse medlemmer mener at alle kommuner som ønsker å åpne for rekreasjonskjøring, skal kunne vurdere dette. Det er urimelig at det nå bare er tillatt med rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms, samt de åtte prøvekommunene. Disse medlemmer peker imidlertid på nødvendigheten av strenge regler, slik at rekreasjonskjøring ikke blir gjenstand for irritasjon og plager i de kommunene som åpner for denne type kjøring på fastsatte områder.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i løpet av vårsesjonen 2012 legge frem for Stortinget evaluering av forsøksprosjektet om motorferdsel i utmark med utvidet kommunalt selvstyre i åtte utvalgte kommuner i perioden 2000–2005.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa opne for at Balestrand kommune kan setje i verk eit forsøksprosjekt der kommunen i sin arealplan kan regulere areal for motorisert transport med beltekøyretøy i ein fastlagd trase etter plan- og bygningslova.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa fremje forslag om endringar i lov om motorferdsle i utmark og vassdrag og eventuelle andre lover, slik at kommunane får auka mynde når det gjeld motorferdsle i utmark – innafor nasjonale retningslinjer – og der erfaringane frå forsøksprosjektet med auka lokalt sjølvstyre blir lagt til grunn.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:40 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Gunnar Gundersen, Øyvind Halleraker, Torbjørn Røe Isaksen, Anders B. Werp og Svein Harberg om motorferdsel i utmark – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 8. mars 2012

Erling Sande

leder

Marianne Marthinsen

ordfører

Vedlegg

Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 6. februar 2012

Representantforslag 40 S (2011-2012)

Jeg viser til brev av 10. januar 2012 fra Energi- og miljøkomiteen vedlagt representantforslag 40 S (2011-2012). Representantforslaget gjelder forslag om å legge frem for Stortinget evalueringen fra 2005 av forsøksprosjektet med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark i åtte kommuner, samt forslag om at regjeringen fremmer forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark slik at kommunene får økt myndighet, med grunnlag i erfaringene fra forsøksprosjektet.

På bakgrunn av forslag fra Direktoratet for naturforvaltning til nytt motorferdselregelverk i 2008, gjennomførte Regjeringen i juni 2009 flere endringer i forskrift 15. mai 1988 nr 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Av endringene kan nevnes utvidelse av adgangen til bruk av motorkjøretøy ved transport av materiell og utstyr til utmarksnæring, til gruppeturer med snøscooter for beboere på helse- og omsorgsinstitusjoner m.v. og for kommunalt organiserte akuttiltak for å redusere påkjørselsrisiko for elg og annet hjortevilt ved vei eller jernbane.

Regjeringen besluttet også at det ikke skulle gjøres endringer i reglene for bruk av motorkjøretøy på snødekt mark i Finnmark og Nord-Troms eller i

regelverket for bruk av snøscooter mellom bilvei og hytte som ligger mer enn 2,5 kilometer fra brøytet bilvei. Når det gjaldt bruk av kjøretøy på barmark i Finnmark, mente regjeringen at det var behov for innstramming. Miljøverndepartementet satte derfor i gang barmarksprosjektet i Finnmark i januar 2010. Rapport med forslag til tiltak ble avgitt 15. februar 2011.

I år 2000 startet et forsøksprosjekt med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark i åtte kommuner. Prosjektet ble evaluert av Norsk institutt for naturforskning (NINA) i 2005 (NINA rapport 90). Rapporten er offentlig tilgjengelig. Da Direktoratet for naturforvaltning i 2008 fremmet forslag til nytt motorferdselregelverk for Miljøverndepartementet, utgjorde erfaringene fra forsøksprosjektet en del av underlagsmaterialet.

Regjeringen skal vurdere om det er behov for justeringer eller endringer, ut over det som ble gjennomført sommeren 2009. Det gjenstår blant annet å avklare om det skal åpnes for rekreasjonskjøring sør for Nord-Troms. Når dette er avklart, vil regjeringen ha grunnlag for å vurdere om det skal foreslås flere justeringer eller endringer i regelverket knyttet til motorferdsel i utmark.

