



Innst. 309 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:63 S (2013–2014)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland og Ola Elvestuen om å avslutte det utvidede forsøket med bruk av snøscooter, samt endre lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen avslutte den utvidede forsøksordningen med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark.
2. Stortinget ber regjeringen snarest mulig legge fram forslag til endring av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer økt lokal forvaltning innenfor tydelige, nasjonale retningslinjer inntatt i loven, slik at en endring av loven kan bli rettskraftig så snart som mulig.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Eva Kristin Hansen, Per Rune Henriksen, Anna Ljunggren og Terje Aasland, fra Høyre, Nikolai Astrup, Tina Bru, Odd Henriksen og Eirik Milde, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk

Venstreparti, Heikki Eidsvoll Holmås, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til at Norge helt siden «Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag» ble vedtatt i 1977 har hatt en restriktiv lovgivning om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Formålet med motorferdselloven er å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen. Loven slår fast at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag ikke er tillatt med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven. Loven og tilhørende forskrifter tar i dag sikte på å begrense snøscooterkjøringen til nødvendig ferdsel til anerkjente nytteformål. Unntaket er Nord-Troms og Finnmark, hvor det gjelder egne regler.

Kommunal- og regionaldepartementet innførte i 2001, i samarbeid med Miljøverndepartementet, et forsøk for åtte kommuner som innebar en dispensasjon fra forbudet knyttet til motorferdsel i utmark. Formålet med forsøket var å vurdere om, og i tilfelle hvordan, plan- og bygningsloven og motorferdselloven burde endres for å gi bedre styring av motorferdsel i utmark. Forsøket var hjemlet i forsøksloven.

I mars 2013 foreslo den rød-grønne regjeringen at denne forsøksordningen skulle erstattes av et nytt forsøk i 40 kommuner. Forsøksordningen skulle omhandle etablering av snøscooterløyper for fornøyleseskjøring. Det ble åpnet opp for at kommuner som ønsket å delta i ordningen, kunne søke om slik deltakelse. Regjeringen rakk ikke å iverksette ordningen før den gikk av.

Komiteen viser til at dagens regjering i regjeringsplattformen skriver at de vil «la kommunene forvalte motorisert ferdsel i utmark». Klima- og miljødepartementet annonserte fredag 15. november 2013 at den planlagte forsøksordningen skulle utvides til å omfatte alle kommuner som hadde meldt sin interesse i å få delta i forsøket. Det var 108 kommu-

ner som hadde søkt om å få delta, og forsøksordningen ble således besluttet å omfatte 108 kommuner. Komiteen merker seg at regjeringen samtidig varslet at den skulle forberede et lovforslag til Stortinget.

Klima- og miljødepartementet har utarbeidet en standardisert forskrift som gir rammene for forsøket. Kommuner som skal delta i forsøket må vedta forskriften, med eventuelle tilpasninger. Forskriften sendes til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for stadfesting. Etter en slik stadfesting vil det være tillatt å etablere snøscooterløyper for fornøyeskjøring i den aktuelle kommunen, under forutsetningene vedtatt i forskriften. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har nå stadfestet 104 lokale forskrifter om kommunalt forsøk med snøscooterløyper.

Komiteen mener muligheten til å oppleve naturen fri for forstyrrelser og støy er et viktig felles gode i Norge, og at fellesskapet derfor må legge de overordnede føringene for bruken av vår felles naturarv.

Komiteen mener motorferdsel i utmark må reguleres slik at en sikrer områder for friluftsliv, ikke påfører naturen skader og ivaretar de lokale næringsinteressene. Det er behov for å finne fram til tydelige prinsipper og prosedyrer som på en god måte regulerer adgangen til bruk av motorkjøretøy innenfor ulike områder.

Komiteen mener det er et viktig mål å skjerme natur- og friluftslivsinteresser mot unødvendig støy og andre belastninger ved motorisert ferdsl. Norge har fortsatt betydelige naturområder der man kan oppleve naturen fri for forstyrrelser og motorstøy. Det er en verdi som er viktig å ta vare på.

Komiteen konstaterer at det foregår en hel del ulovlig snøscooterkjøring i norske skoger og fjell i dag, og deler også oppfatningen om at det er viktig med tilstrekkelig oppsyn og kontroll for å få bukt med ulovlig snøscooterkjøring. Komiteen mener derfor kravene til oppsyn og kontroll må styrkes i loven. Komiteen mener videre tiltak som krav om kjørebok, et høyere bøtenivå, prikkbelastning i førerkort, muligheter for inndragning av kjøretøy og krav om tydeligere kjøretøyregistrering vil bidra til å øke risikoen for å bli tatt for ulovlig kjøring, og må vurderes innført.

Komiteen understreker behovet for god dialog med grunneiere ved inngåelse av avtaler om motorisert ferdsl, at de lokale fjellstyrene må gi samtykke til motorisert ferdsl for statsallmenningene, og at grunneiere må gis en reell mulighet til å reservere seg mot unødvendig kjøring over egen eiendom.

Leiekjøring i tilknytning til godkjente transportformål gir grunnlag for lokal næringsutvikling. Komiteen mener derfor krav om leiekjøring må innføres

i områder der dette er mulig å gjennomføre på en tilfredsstillende måte.

Komiteen viser til reiselivsstrategien «Destinasjon Norge», hvor ett av tre hovedmål er å tilby flere unike og kvalitativt gode opplevelser som tiltrekker seg flere gjester.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at det er et flertall i Stortinget for økt lokal forvaltning av motorferdsel i utmark. Flertallet ber regjeringen så raskt som mulig utarbeide og legge frem forslag om endring av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag til behandling i Stortinget.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest mulig legge fram forslag til endring av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige, nasjonale retningslinjer inntatt i loven.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, forutsetter at regjeringen påser at en lokal forvaltning må skje innenfor rammene av statlige retningslinjer fastsatt i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Retningslinjene bør inneholde forbud mot å legge løyper i verneområder, villreinområder, viktige friluftslivsområder og områder som er særlig viktige for enkelte fugle- og dyrearter og annet naturmangfold. Videre skal scooterløypene ikke være til sjenanse for hytteliv, fastboende og annet friluftsliv. Det må i tillegg tas hensyn til kulturminner og kulturmiljø.

Dette flertallet ber regjeringen i forbindelse med lovarbeidet særlig vektlegge ovennevnte forhold, og sørge for at retningslinjene faktisk bidrar til at en ny forvaltningsmodell legger til rette for en praksis som oppfyller formålsparagrafen i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet forutsetter at en lokal forvaltning skjer innenfor rammene av nasjonale retningslinjer fastsatt i lov. Retningslinjene bør inneholde forbud mot å legge løyper i verneområder og nasjonale villreinområder. Det må tas hensyn til støy, ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti,

Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, mener det ikke er hjemmel i «Lov om forsøk i offentlig forvaltning» (forsøksloven) for en så omfattende forsøksordning som regjeringen nå har innført. Formålet med loven er ifølge § 1

«gjennom forsøk å utvikle funksjonelle og effektive organisasjons- og driftsformer i den offentlige forvaltning, og en hensiktsmessig oppgavefordeling mellom forvaltningsorganer og mellom forvaltningsnivåer».

Flertallet mener regjeringens forsøksordning, slik den er formulert i den standardiserte forskriften fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet 15. november 2013, går langt ut over det å prøve ut en annen organisering av den offentlige forvaltning. Ordningen som nå er innført, gir kommunene mulighet til å fravike bestemmelsene i motorferdselloven som forbyr unødvendig snøscooterkjøring. I strid med motorferdselloven gis kommunene mulighet til å åpne for fornøyleseskjøring med snøscooter. Det gir ikke forsøksloven hjemmel for.

Flertallet mener videre at regjeringens ordning heller ikke har karakter av å være et forsøk. I forarbeidene til forsøksloven, jf. Ot.prp. nr. 54 (1991–1992), uttales det at formålet med ordningen er å åpne for

«reelle forsøk som krever avvik fra gjeldende regelverk og forvaltningsstruktur, som ledd i en klar utviklings- og/eller reformstrategi».

Med formuleringene i regjeringsplattformen oppfatter flertallet at regjeringen allerede har konkludert i saken. Det vil heller ikke være tid til å bruke erfaringene fra den utvidede forsøksordningen til å utarbeide lovendringsforslaget. Forsøket skal virke for perioden 2014–2018, samtidig som regjeringen har signalisert at de vil legge fram et lovendringsforslag i 2014 eller 2015.

Flertallet viser til at forarbeidene til loven videre understreker at det ikke er meningen å åpne for en alminnelig dispensasjonsmulighet. I Ot.prp. nr. 54 (1991–1992) står det følgende om begrepet «forsøk»:

«Forsøksvirksomhet er kjennetegnet ved at et begrenset antall forsøksenheter er involvert, at forsøkene gjennomføres over en avgrenset tidsperiode og at forsøkene er bevisst iverksatte tiltak innrettet mot et definert mål.»

Når regjeringen gir alle kommuner som ønsker det mulighet til å delta i forsøket, slik at over 100 kommuner skal være med, mener flertallet dette ikke kan sies å være i tråd med forarbeidene til loven.

Flertallet er kjent med at Den Norske Turistforening, Friluftslivets Fellesorganisasjon og Virke har klaget inn regjeringens vedtak til Sivilombudsmannen 25. november 2013. Disse organisasjonene vurderer at det ikke foreligger hjemmel for å beslutte gjennomføring av forsøksordningen, og at vedtaket derfor må anses som ugyldig. Stortingets utredningskontor og flere uavhengige jurister har også vurdert at det ikke er hjemmel for å bruke forsøksloven slik regjeringen har gjort.

Flertallet deler oppfatningen til dem som fremholder at det som regjeringen har satt i gang, ikke er et forsøk, slik det gis hjemmel for i forsøksloven. Regjeringen har i praksis gitt kommunene en generell adgang til å fravike motorferdsellovens forbud mot unødvendig snøscooterkjøring. Flertallet mener det er alvorlig at regjeringen på denne måten setter til side sentrale bestemmelser i motorferdselloven uten å ta opp loven til behandling i Stortinget.

Flertallet viser til sivilombudsmannens uttalelse datert 12. juni 2014 om vurdering av spørsmålet om forsøksordningen med kommunale løyper for snøscooter er i samsvar med forsøksloven.

I uttalelsen heter det:

«Klima- og miljødepartementet sendte 30. mai ut en høring om endring i regelverket for motorisert ferdsel i utmark. Høringsbrevet inneholdt også en invitasjon til enkelte kommuner til å delta i en forsøksordning som åpnet for at kommuner, gjennom kommunale forskrifter og planvedtak, kunne vedta løyper for fornøyleseskjøring med snøscooter i utmark. I invitasjonen var det satt tak på 40 kommuner. Den nye regjeringen utvidet i november 2013 ordningen slik at alle kommuner som hadde meldt sin interesse kunne delta. Samlet sett utgjorde dette 108 kommuner. Det ble samtidig opplyst at arbeidet med å utarbeide et høringsbrev med forslag til endringer i motorferdselloven var igangsatt. Den Norske Turistforening, Friluftslivets fellesorganisasjon og Virke brakte i november 2013 saken inn for ombudsmannen.

Slik saken er opplyst har jeg kommet til at forsøksordningens omfang ligger utenfor de rammer forsøksloven setter. Departementet bør derfor foreta en ny vurdering av forsøksordningen, og da særlig behovet for antall kommuner».

Flertallet mener regjeringen må legge avgjørende vekt på vurderingen som sivilombudsmannen kommer med. Dersom regjeringen ikke gjør det, må Stortinget sørge for at forsøksloven praktiseres innenfor forsøkslovens rammer.

Flertallet mener på bakgrunn av sivilombudsmannens uttalelse at det er naturlig at Stortinget pålegger regjeringen å stoppe forsøksordningen.

Flertallet ber derfor regjeringen avslutte den utvidede forsøksordningen med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avslutte den utvidede forsøksordningen med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark».

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at forsøket med kommunal myndighet til å etablere snøscooterløyper ble initiert av den forrige regjeringen. Nåværende regjering har iverksatt forsøket og utvidet det til å omfatte drøyt 100 kommuner, mot opprinnelig 40. Disse medlemmer merker seg at forslagsstillerne ønsker en forvaltningsmodell for snøscooterkjøring som er helt i tråd med regjeringens politikk. Forsøksordningen med lokal forvaltning av snøscooterkjøring innebærer økt lokalt selvstyre innenfor tydelige nasjonale retningslinjer. Kommunene som deltar i forsøket er gitt større råderett og ansvar i eget lokalmiljø. Samtidig tillater forsøket kun kjøring i egne traseer, og det innføres strenge rammer for hvor kommunene kan anlegge slike traseer og hvilke hensyn som skal vektlegges når løypene etableres. Dette omfatter hensyn til viktige naturverdier. Scooterløypene skal heller ikke være til sjenanse for hytteliv, fastboende og annet friluftsliv.

Disse medlemmer viser til sivilombudsmannens uttalelse om forsøksordningen, datert 12. juni 2014, der han skriver at forsøksordningens omfang ligger utenfor de rammene forsøksloven setter. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen gjør en grundig vurdering av sivilombudsmannens uttalelse, og kommer tilbake med hvilke konsekvenser denne eventuelt vil få for forsøksordningens innretning og omfang.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at ifølge en undersøkelse gjennomført av TNS Gallup i 2012, sier om lag 75 prosent av den norske befolkningen at de ikke ønsker mer motorferdsel i naturen.

Flertallet konstaterer at det foreligger lite eller ingen systematisk kartlegging av viktige friluftslivsarealer og opplevelsesverdier. Flertallet viser i den forbindelse til rapporten «Evalueringsrapport om forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark» (NINA Rapport 90), som fremhever at dårlig plangrunnlag spesielt angående friluftslivsinteresser har vanskeliggjort hensyn til denne interessen i arealsoneringen.

Flertallet mener det er behov for nasjonale retningslinjer som sikrer en særlig restriktiv dispensasjonspraksis innenfor de store sammenhengende områdene av nasjonal og regional betydning for vinterfriluftsliv, viktige og svært viktige friluftslivsområder, verneområder og andre områder som er særlig

viktige for naturens mangfold, nasjonale villreinområder, vinterbeiteområder for hjortevilt og driftsområder for tamrein. Retningslinjene må videre fastsette støykrav i henhold til «Veileder for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442), slik at verdiene innenfor hensynssonene ivaretas.

Flertallet mener et plangrunnlag av tilfredsstillende kvalitet er avgjørende for en forsvarlig interesseavveining mellom ulike interesser. Flertallet viser til rapporten «Evalueringsrapport om forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark» (NINA Rapport 90), hvor det fremkommer at Fylkesmannen har spilt en viktig rolle for å kvalitetssikre hensynet til sårbare områder, og videre at alle forsøkskommunene understreket at det var svært ressurskrevende å gå ut over plan- og bygningslovens minimumskrav til informasjon og medvirkning. Flertallet mener på denne bakgrunn at det må opprettes et system for kvalitetssikring av plangrunnlaget, og at et nasjonalt planverktøy tilgjengelig for allmennheten må på plass før ny lov kan iverksettes.

Flertallet deler oppfatningen om at kombinasjonen av storslått natur og kulturarv i landskapet utgjør et viktig fundament og fortrinn for reiselivsnasjonen Norge, og mener reiselivsnæringens ønsker og behov for stillhet og ro som reiselivsprodukt må ivaretas i det videre arbeidet med endring av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Flertallet mener vi i dag vet for lite om konsekvensene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse til å åpne for fornøylesløyper for snøscooterkjøring, og at det derfor er behov for en grundig analyse av eventuelle konsekvenser før forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag legges fram.

Flertallet viser til at forsøksordningen som ble iverksatt i 2001 har blitt evaluert i rapporten «Evalueringsrapport om forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark» (NINA Rapport 90). Evalueringen konkluderer med at den totale støy- og trafikkbelastningen økte i forsøksperioden, fordi nye kjøreforhold ble innført. Det vises likevel til at grunnlagsmaterialet for evalueringen er begrenset, og at det er et stort behov for mer kunnskap om utviklingen i forsøkskommunene og i norske kommuner generelt.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet har programfestet et ønske om lokal forvaltning av motorferdsel i utmark. Dette bør skje gjennom en permanent lovendring som tillater lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer.

Dette medlem viser til at å avslutte prøveordningen med etablering av snøscooterløyper uten at et forslag om endring av motorferdselloven er

framlagt, kan gi oss en mer restriktiv forvaltning av motorferdsel i utmark enn det både den rød-grønne regjeringen og dagens regjering la opp til. Det kan også skape usikkerhet overfor de kommunene som nå er i gang med prosesser knyttet til forsøksordningen. Dette medlem kan derfor ikke støtte dette. Dette medlem mener imidlertid at det er avgjørende at prøveordningen avløses av en permanent lovendring som gir en sikker rettstilstand på området.

Dette medlem har registrert den uttalelse som Sivilombudsmannen har kommet med angående forsøksordningen. Dette medlem er av den oppfatning at det er opp til regjeringen selv å vurdere om denne uttalelsen bør innebære at omfanget av prøveordningen reduseres. Dette medlem mener uansett at Sivilombudsmannens uttalelse understreker behovet for at det så raskt som mulig legges fram et forslag til permanent lovendring.

Komiteen viser til at antallet dispensasjoner fra motorferdselloven øker. Ifølge KOSTRA økte antall nye dispensasjoner som er innvilget av kommunene fra 2011 til 2012. Tallet på gamle, fortsatt gjeldende dispensasjoner øker også. Samlet sett betyr det at antall gjeldende dispensasjoner i 2012 var på om lag 26 800. Dette er 2 900 flere enn i 2011, og er en økning på 12 prosent. Andelen av søknader som ble innvilget i 2012, var på 95 prosent. Komiteen viser videre til prosjektet «Motorferdsel og samfunn (MOSA)» (NIBR-rapport 2006:15) hvor det ble godt dokumentert at en del kommuner fører en dispensasjonspraksis som ligger langt fra motorferdsellovens intensjon.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet mener dette viser behovet for å løse opp og få på plass et tydelig lovverk for å redusere den byråkratiske og arbeidskrevende dispensasjonsordningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, deler på denne bakgrunn oppfatningen til MOSA, om at det er behov for å innføre virkemidler som i større grad enn i dag bi-

drar til at kommunene følger lovens intensjon. Flertallet mener i likhet med MOSA at det også er behov for en presisering og avklaring av vilkårene for å innvilge dispensasjon, og samtidig mer direkte enn i dag kunne sanksjonere mot kommuner som avviker fra loven.

Komiteens tilråding

Tilrådingens romertall I fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Tilrådingens romertall II fremmes av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til Dokument 8:63 S (2013–2014) og rå Stortinget til å gjøre slike

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen snarest mulig legge fram forslag til endring av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige, nasjonale retningslinjer inntatt i loven.

II

Stortinget ber regjeringen avslutte den utvidede forsøksordningen med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark.

III

Dokument 8:63 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland og Ola Elvestuen om å avslutte det utvidede forsøket med bruk av snøscooter, samt endre lov om motorferdsel i utmark og vassdrag – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 17. juni 2014

Ola Elvestuen
leder

Heikki Eidsvoll Holmås
ordfører

1 PORTAL



**DET KONGELIGE
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortinget, Energi og miljøkomiteen
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Var ref
14/1628

Dato
15 MAI 2014

Representantsforslag 63 S (2013-2014)

Jeg viser til brev 7. mai 2014 fra energi- og miljøkomiteen vedlagt representantsforslag 63 S (2013-2014). Representantforslaget gjelder forslag om å avslutte det utvidete forsøket med bruk av snøscooter og endring av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Forsøket med kommunal myndighet til å etablere snøscooterløyper ble initiert av forrige regjering. Nåværende regjering har iverksatt forsøket og utvidet det til å omfatte drøyt 100 kommuner mot opprinnelig 40.

Forslagsstillerne viser til at Klima- og miljødepartementet parallelt med iverksettingen av forsøket har startet arbeidet med et høringsbrev om endringer i lov om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag, og mener at regjeringen med denne fremgangsmåten tilsidesetter motorferdselloven uten at noe lovendringsforslag er forelagt for og vedtatt av Stortinget og uten at sentrale interesser er blitt hørt. Forslagsstillerne mener regjeringen bør legge forsøksordningen til side og konsentrere seg om raskest mulig å utarbeide og fremlegge et lovendringsforslag for Stortinget. Forslagsstillerne konstaterer samtidig at det er flertall i Stortinget for økt lokal forvaltning av motorferdsel i utmark. Forslagsstillerne legger til grunn at slik lokal forvaltning må skje innenfor rammene av nasjonale retningslinjer som inntas i lovverket.

Jeg har notert meg at forslagsstillernes syn på ny forvaltningsmodell er helt i samsvar med regjeringens politikk. Forsøksordningen innebærer nettopp økt lokal forvaltning av snøscooterkjøring innenfor tydelige nasjonale retningslinjer. Kommunene som deltar i forsøket er gitt større råderett og ansvar i eget lokalmiljø. Samtidig tillater forsøket bare kjøring i egne traseer, og det gjelder strenge rammer for hvor kommunene kan legge traseene og hvilke hensyn de må ta når løypene skal legges.

Jeg mener det vil være både uheldig og gi liten mening å stanse forsøket nå. Regjeringen har iverksatt det utvidete forsøket for å få et bedre erfaringsgrunnlag. Dette gjelder særlig med tanke på planprosessene i kommunene og kommunenes avveining av ulike hensyn ved behandling av planforslagene, herunder erfaring med grenseoverskridende løyper mellom kommuner. Det er også ønskelig med erfaring fra planprosessene i kommuner med høyere befolkningstetthet enn de kommunene som tidligere har deltatt i forsøk. Forsøket vil gi bedre grunnlag for å vurdere hvilke lovendringer som bør fremmes for Stortinget.

Det er riktig at Klima- og miljødepartementet har startet arbeidet med et høringsbrev med forslag til endringer i reglene om motorferdsel i utmark. Forsøket skal bidra til å belyse hvilke lovendringer som bør fremmes for Stortinget. Det vil ikke være hensiktsmessig å sette i verk et lovarbeid uten at man samtidig sikrer et bedre kunnskapsgrunnlag. Innholdet i høringsbrevet vil derfor blant annet baseres på erfaringer fra kommunenes planlegging og iverksetting av forsøksordningen.

Forsøket skal evalueres. Den delen av evalueringen som gjelder planprosessen i kommunene forventes å komme i gang om kort tid. Noe nærmere tidspunkt for utsending av høringsbrev er ikke fastsatt og vil blant annet avhenge av fremdriften i evalueringsarbeidet, som igjen avhenger av fremdriften i kommunenes arbeid. Departementet har av denne grunn heller ikke tatt stilling til når et lovforslag skal fremmes for Stortinget.

Med hilsen



Tine Sundtoft