



Innst. 236 L

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:11 L (2012–2013) og Dokument 8:15 LS (2012–2013)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om 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 snøscooter i traseer), og om representantforslag fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Bjørn Lødemel, Øyvind Halleraker, Anne Karin Olli, Anders B. Werp og Svein Harberg om motorferdsel i utmark

Til Stortinget

Sammendrag

Følgende forslag fremmes i Dokument 8:11 L (2012–2013):

«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.»

Følgende forslag fremmes i Dokument 8:15 LS (2012–2013):

«A

Stortinget ber regjeringen i løpet av vårsesjonen 2013 legge frem for Stortinget evaluering av forsøksprosjektet for motorferdsel i utmark med utvidet kommunalt selvstyre i 8 utvalgte kommuner i perioden 2000–2005.

B

Vedtak til lov

om endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og i plan- og bygningsloven

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

II

I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling skal § 11-7 nr. 2 lyde:

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.

III

Loven trer i kraft straks.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Eirin Sund, fra Fremskrittspartiet, Per-Willy Amundsen, Oskar J. Grimstad og Henning Skumsvoll, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bjørn Lødemel og fung. leder Siri A. Meling, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Egeland, fra Senterpartiet, Knut Magnus Olsen, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til forslagene i Dokument 8:11 L (2012–2013) fra Robert Eriksson, Per-Willy Amundsen, Kenneth Svendsen, Tord Lien, Bård Hoksrud, Oskar J. Grimstad og Øyvind Korsberg, og til forslagene i Dokument 8:15 LS (2012–2013) fra stortingsrepresentantene Linda C. Hofstad Helleland, Bjørn Lødemel, Øyvind Halleraker, Anne Karin Olli, Anders B. Werp og Svein Harberg.

Begge representantforslagene omhandler spørsmålet om motorferdsel i utmark. Komiteen mener det derfor er hensiktsmessig å behandle Dokument 8:11 L (2012–2013) og Dokument 8:15 LS (2012–2013) i samme innstilling.

Komiteen er kjent med at det er et betydelig engasjement i deler av landet for bruk av snøscooter i utmark. Komiteen er også kjent med at temaet er omstridt mange steder. Komiteen viser til at forslagsstillerne bak de to forslagene har noe ulik inngang til – og forslag til løsning på – samme problemstilling.

Spørsmålet om motorferdsel i utmark knytter seg til flere viktige og vanskelige avveininger. Konsekvensene for klassisk friluftsliv, naturmangfold, belastning på naturen, næringsvirksomhet og mulighetene for å trekke nye grupper ut i naturen må veies mot hverandre. Det har over tid foregått forsøk i flere kommuner med tillatelser til motorferdsel i utmark etter kommunalt vedtak, i egne løyper.

Komiteen er kjent med evalueringen av forsøkene, og resultatene fra disse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at formålsparagrafen i motorferdselloven bygger på følgende tre hovedelementer: samfunnsmessig helhetssyn, vern om naturmiljøet og det å fremme trivselen. Flertallet viser til at en viktig overordnet målsetting med forsøksordningen med utvidet lokalt selvstyre over motorferdsel i 2000–2005 var at formålsparagrafen i motorferdselloven skulle oppfylles bedre enn i dag.

Flertallet viser til at hovedgrepet i forsøksordningen var å ta i bruk plan- og bygningsloven for å se om forvaltning av motorferdsel i utmark etter denne loven kunne ivareta det samfunnsmessige helhetssynet på en bedre måte. Ved å soneinndelegge arealene i kommunen med hensyn til om motorferdsel skulle tillates eller ikke, ønsket man å kanalisere motorisert ferdsel til områder som er mindre sårbare og hvor negative effekter på naturmiljøet reduseres.

Flertallet viser til at et viktig element i forsøket var at det ble gitt mulighet for etablering av egne løyper for rekreasjonsformål. Evalueringen viste imidlertid store variasjoner med hensyn til hvorvidt forsøkskommunene valgte å benytte muligheten til å legge ut åpne snøscooterløyper. I enkelte kommuner som Lom var det aldri aktuelt å etablere rekreasjonsløyper, mens man andre steder valgte å legge planene på is på bakgrunn av opphetet debatt i lokalsamfunnet. Noen kommuner valgte å etablere både rekreasjonsløyper og isfiskeløyper. Flertallet mener evalueringen nettopp viser at kommunene er i stand til å foreta disse avveiningene på en god måte, og at det er fullt mulig å opprettholde en restriktiv nasjonal politikk for motorferdsel – selv om en åpner for utvidet lokalt selvstyre og er åpen for lokale variasjoner.

Flertallet viser til at motorferdselloven og nasjonal forskrift i forsøksordningen delvis var erstattet av en egen «Forskrift for forsøk vedrørende forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag». Paragraf 6 i forsøksvedtektene åpnet for soneinndeling av kommunens areal etter hvor motorferdsel kan og ikke kan foregå, og påla kommunen å gi utfyllende bestemmelser som sikret motorferdsel kun i løyper/traseer, og avgrensning for eksempel i tid.

Flertallet forutsetter at samme formål og begrensninger som var gjeldende for forsøksprosjektet i 2000–2005, også skal ligge til grunn ved åpning for økt kommunalt selvstyre over motorferdsel i utmark.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«A

I

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

§ 3 (forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag)

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.

B

Stortinget ber regjeringen legge til grunn de samme formål og begrensninger som var gjeldende for forsøksordningen i 2000–2005, ved innføring av økt kommunalt selvstyre innen motorferdsel i utmark.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser for øvrig til forslag fremsatt i Dokument 8:11 L (2012–2013).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til brev fra miljøvernminister Bård Vegar Solhjell av 21. november 2012, som er vedlagt, og hvor det framgår:

«Det er krevende avveininger som må gjøres. Vi må være sikre på at eventuell økt lokal myndighet på motorferdselsfeltet lar seg gjennomføre uten at vi risikerer vesentlige konsekvenser for friluftsliv og naturmangfold. Dette gjelder både på kort og på lang sikt. Vi må også ha med oss at en åpning for rekreasjonskjøring vil fjerne det prinsipielle skillet mellom nyttekjøring og kjøring uten nytteformål, som er hovedlinjen som motorferdselregelverket bygger på. Dette vil kunne gjøre det vanskeligere å sette grenser ved fremtidige krav om ytterligere utvidet adgang til kjøring i utmark.

Miljøverndepartementet foretar nå grundige vurderinger av mulige løsninger. De erfaringer forsøkskommunene har gjort utgjør en del av grunnlaget som vi bygger våre vurderinger på. Jeg kan ikke love noe nå om når spørsmålet om rekreasjonskjøring vil være avklart, men vi arbeider med det og vil ikke la det gå for lang tid. Dersom regjeringen beslutter å sende et forslag på høring, vil det skje i innværende stortingsperiode.»

Disse medlemmer er glad for at det arbeides mot en løsning på denne problemstillingen.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i løpet av kort tid vil presentere endringer i regelverket for motorferdsel i utmark. Disse medlemmer imøteser endringer i regelverket og avventer at de blir presentert.

Disse medlemmer foreslår at representantforslagene Dokument 8:11 L (2012–2013) og Dokument 8:15 LS (2012–2013) ikke imøtekommes.

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti, vil understreke at moglegheita til å nyte naturen og at det framleis skal vere fred og ro må stå sentralt i forvaltninga av den norske fjellheimen. Fleirtalet vil derfor understreke at auka lokalt sjølvstyre innan motorferdsle i utmark ikkje skal innebere eit totalt frislepp for køyring med snøscooter i norsk natur. Det må berre føregå innanfor avgrensa område og innanfor strenge nasjonale ret-

ningslinjer. Auka kommunalt sjølvstyre føreset at kommunane tek sitt ansvar for å sørge for at viktige natur- og friluftssinteresser blir ivaretekne.

Fleirtalet viser til at det i perioden 2000–2005 vart gjennomført eit forsøksprosjekt med utvida lokalt sjølvstyre i 8 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 til felles at det berre er marginale deler av kommunane sitt areal som har blitt regulert med moglegheit for snøscootertrafikk i medhald av regelverket for prøveprosjektet og det lokale planverket.

Fleirtalet viser til at forsøket vart avslutta i 2005, og at Norsk institutt for naturforskning (NINA) – på oppdrag frå Miljøverndepartementet – har lagt fram sine evalueringsrapportar. Fleirtalet viser til at rapportane frå NINA viser at forsøket med lokal forvaltning av snøscooterløypar har vore ein suksess. NINA skriv i sin evaluering at alle seks delmål for betre motorferdsel 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.

Fleirtalet har merka seg at statsråden i brev til komiteen, datert 21. november 2012, viser til svar i spørjetimen 10. oktober 2012, der han stadfestar at han ser på moglegheita for å gje kommunane større myndigheit til å bestemme sjølv om dei vil opne for etablering av snøscooterløyper til rekreasjonskøyering. Statsråden skriv vidare:

«Miljøverndepartementet foretar nå grundige vurderinger av mulige løsninger. De erfaringer forsøkskommunene har gjort utgjør en del av grunnlaget som vi bygger våre vurderinger på. Jeg kan ikke love noe nå når spørsmålet om rekreasjonskjøring vil være avklart, men vi arbeider med det og vil ikke la det gå for lang tid.»

Fleirtalet peikar på at det no har gått meir enn 7 år sidan forsøksprosjektet med utvida sjølvstyre i utvalte kommunar vart avslutta, og at regjeringa enno ikkje har kome til Stortinget med forslag til endringar i lovverket for motorferdsel basert på erfaringane frå prosjektet. Fleirtalet er samde i at det er krevjande avveingar som må gjerast, og at det er viktig med grundige vurderingar av dette i Miljøverndepartementet, men peikar på at 7 år er altfor lang tid. Denne saka ber tydeleg preg av at regjeringa ikkje er i stand til å ta avgjerd, og at den er råka av beslutningsveg-ring her

Fleirtalet er glad for at statsråden no skriv at det ikkje vil gå for lang tid før dette spørsmålet blir avklart i regjeringa, men minner på same tid om at dåverande miljøvernminister Helen Bjørnøy i brev

datert 30. mars 2007 til energi- og miljøkomiteen lova at eventuelle lovendringar ville bli førelagt Stortinget våren 2008. Sidan dette har 6 år gått og 2 nye miljøvernministrar har kome, men lite eller ingenting har skjedd i denne saka. Dette til tross for at stortingsfleirtalet i Innst. S. nr. 207 (2006–2007) ba regjeringa om at eventuelle lovendringar skulle kome til Stortinget så tidleg som mulig i 2008.

Fleirtalet viser til at det lovteknisk er enkle grep som kan gjerast for å gje kommunane auka sjølvstyre innan motorferdsel i utmark.

Fleirtalet foreslår:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av vårsesjonen 2013 legge frem for Stortinget evaluering av forsøksprosjektet for motorferdsel i utmark med utvidet kommunalt selvstyre i 8 utvalgte kommuner i perioden 2000–2005.»

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet og Høgre tek opp forslag framsett i Dokument 8:15 LS (2012–2013):

«I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling, skal § 11-7 nr. 2 lyde:

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.»

Disse medlemmer peker vidare på at motorferdsel i utmark innebærer en avveining mellom ulike hensyn. På den ene siden ønsket om fred og ro når man ferdes i naturen, å beskytte naturlivet mot støy og forebygge skader i sårbar natur. På den andre siden behovet for nyttetransport i områder i utmark, turisme og tilgjengelighet til naturområder for mennesker med funksjonshemninger.

Disse medlemmer mener det er behov for endringer av dagens regelverk for å sikre større frihet for den enkelte kommune når det gjelder bestemmelser om motorferdsel i utmark. Disse medlemmer mener alle kommuner gjennom plan- og bygningsloven bør få retten til å forvalte motorisert ferdsel i utmark. Dette vil medføre økt vilje i kommunene til å gjennomføre god kommunal planlegging og kartlegging av de mest sårbare naturområdene, og vil utmerket godt kunne ivareta alle interessene tilknyttet forvaltningen av motorferdsel i utmark.

Disse medlemmer mener det er svært uheldig at dagens regjering, på tross av løfter og 7 år etter at forsøksprosjektet var avsluttet, ennå ikke har lagt frem sak for Stortinget om motorferdsel i utmark.

Medlemene i komiteen frå Høgre 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. Ettersom 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 medlemmene har merka seg at Balestrand kommune er samd i lova sitt føremål om streng regulering av motorisert ferdsel 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 medlemmene har vidare merka seg at Sogn og Fjordane fylkeskommune i samband med dette prosjektet meiner at forbodet mot motorisert ferdsel i utmark skal praktiserast føreseieleg 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. Derksom 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 medlemmene deler oppfatninga til Sogn og Fjordane fylkeskommune i denne saka.

Desse medlemmene 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.

Desse medlemmene fremjar 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 medlemmene har vidare merka seg lokale ynskjer om snøscooterleder i Røros i Sør-Trøndelag, både til rekreasjon og næringsformål. Røros har areala som trengst, utan at det kjem i konflikt med eksisterande bruk av naturen, og snøscooterkøyring kan utnytte næringspotensialet for fleire. Tidlegare vart slik turisme eksportert over grensa til Sverige, i staden for at ein kunne utnytte potensialet

lokalt. Ein understrekar samtidig også lokalt at ein scooterled ikkje må kome i konflikt med skiløyper, populære utfartsområde eller reindrifta.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:11 L (2012–2013) og Dokument 8:15 LS (2012–2013) – bifalles ikke.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

I lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling, skal § 11-7 nr. 2 lyde:

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.*

Forslag fra Høyre:

Forslag 3

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.

Komiteens tilråding

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

vedtak:

A.

I

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

§ 3 (forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag)

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.

B.

Stortinget ber regjeringen legge til grunn de samme formål og begrensninger som var gjeldende for forsøksordningen i 2000–2005, ved innføring av økt kommunalt selvstyre innen motorferdsel i utmark.

C.

Stortinget ber regjeringen i løpet av vårsesjonen 2013 legge frem for Stortinget evaluering av forsøksprosjektet for motorferdsel i utmark med utvidet kommunalt selvstyre i 8 utvalgte kommuner i perioden 2000–2005.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 13. mars 2013

Siri A. Meling

fung. leder

Tor-Arne Strøm

ordfører

Vedlegg**Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen,
datert 21. november 2012****Representantforslag 8:11 L (2012-2013) og representantforslag 8: 15 LS (2012-2013) om endring i lov om motorferdsel i utmark**

Jeg viser til to brev fra energi- og miljøkomiteen, begge datert 9. november 2012, vedlagt henholdsvis representantforslag 8: 11 L (2012-2013) og representantforslag 8: 15 LS (2012-2013). Begge representantforslagene gjelder forslag om å endre lov om motorferdsel i utmark slik at kommunene skal kunne etablere løyper for rekreasjonskjøring med snøscooter gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Forslag 8: 15 LS (2012-2013) gjelder i tillegg mindre endringer i plan- og bygningsloven for ytterligere å klargjøre kommunenes anledning til å anlegge slike løyper.

Siden forslagene i hovedsak gjelder det samme og har samme frist for tilbakemelding, svarer jeg på begge forslagene gjennom dette brevet.

Jeg uttalte meg om spørsmålet om økt kommunal myndighet på motorferdsselfeltet senest i spørretimen 10. oktober i år. Da bekreftet jeg, slik jeg også har gjort tidligere, at jeg ser på muligheter for å gi kommunene større myndighet til å bestemme om de vil

åpne for etablering av snøscooterløyper til rekreasjonskjøring.

Det er krevende avveininger som må gjøres. Vi må være sikre på at eventuell økt lokal myndighet på motorferdsselfeltet lar seg gjennomføre uten at vi risikerer vesentlige konsekvenser for friluftsliv og naturmangfold. Dette gjelder både på kort og på lang sikt.

Vi må også ha med oss at en åpning for rekreasjonskjøring vil fjerne det prinsipielle skillet mellom nyttekjøring og kjøring uten nytteformål, som er hovedlinjen som motorferdselregelverket bygger på. Dette vil kunne gjøre det vanskeligere å sette grenser ved fremtidige krav om ytterligere utvidet adgang til kjøring i utmark.

Miljøverndepartementet foretar nå grundige vurderinger av mulige løsninger. De erfaringer forsøkskommunene har gjort utgjør en del av grunnlaget som vi bygger våre vurderinger på.

Jeg kan ikke love noe nå om når spørsmålet om rekreasjonskjøring vil være avklart, men vi arbeider med det og vil ikke la det gå for lang tid. Dersom regjeringen beslutter å sende et forslag på høring, vil det skje i innværende stortingsperiode.

