



Dokument nr. 8:57

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Tord Lien, Ketil Solvik-Olsen, Torbjørn Andersen, Bård Hoksrud, Anders Anundsen, Jan Arild Ellingsen, Per Roar Bredvold, Jan Henrik Fredriksen og Ulf Erik Knudsen

Forslag fra stortingsrepresentantene Tord Lien, Ketil Solvik-Olsen, Torbjørn Andersen, Bård Hoksrud, Anders Anundsen, Jan Arild Ellingsen, Per Roar Bredvold, Jan Henrik Fredriksen og Ulf Erik Knudsen om utvidet deltakelse i forsøket med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark

Til Stortinget

BAKGRUNN

Fri ferdsel i utmark er en gammel lovfestet rett i Norge. En slik ferdselsrett gjelder imidlertid ikke for motorferdsel. Lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag ga en større grad av kommunal bestemmelse over kjøring i utmark, men dette ble igjen begrenset i 1988 da Stortinget innførte en felles nasjonal forskrift som avløste de kommunale forskriftene for motorkjøretøyer. Denne endringen overlot i realiteten forvaltningen av motorisert ferdsel i utmark til embetsverket hos fylkesmannens miljøavdeling.

Formålet med sistnevnte endring var å gi færre dispensasjoner til nyttekjøring, som også begrenser behovet/ønsket for å eie egen snøscooter. Dermed medførte det at man naturlig nok fikk en mer konsekvent, men samtidig også en langt mer "firkantet" håndhevelse av lovverket. Lokale variasjoner og tilpasninger får i liten grad spille inn i utøvelsen av motorisert ferdsel. Endringen har medført at verdiskaping og rekreasjon rundt motorisert ferdsel ikke er særlig ivaretatt, og fremstår som ensidig tuftet på naturverninteressenes fokus på ro og stillhet. Dette har bidratt til å skape en betydelig konflikt mellom ulike interesser. Umyndiggjøringen av lokale myndighe-

ter, kombinert med kompromissløs håndhevelse av regelverket fra fylkesmannens miljøavdeling, bidrar til å bryte ned respekten for loven. Dette må Stortinget gjøre noe med.

Forslagsstillerne vil understreke at man erkjenner behovet for lovregulering av motorferdsel i utmark og vassdrag, og at det ikke er i noens interesse å ha en "lovløs" situasjon rundt motorisert ferdsel i utmark. En stadig økende utbredelse av terrenggående motorkjøretøyer i privat eie fordrer et lovverk som avgrenser og begrenser bruken av disse i sårbare områder. Spesielt gjelder dette bruk av barmarkskjøretøyer generelt, og firehjulinger spesielt. Disse kjøretøyene kan etterlate sår i naturen som ofte tar mange år før de leges. Forslagsstillerne mener slike barmarkskjøretøyer også i fremtiden bare bør kunne benyttes når det er tvingende nødvendig, og der naturens evne til restituering er størst.

Beltedrevne kjøretøyer som snøscooter og beltevogn skader imidlertid ikke faunaen så lenge de blir brukt på snødekket mark. Likevel er det også sterke restriksjoner på disse kjøretøyer, og man opplever ofte et betydelig konfliktnivå mellom lokalbefolkningens interesser på den ene siden og den statlige forvaltningen på den andre siden. Den følelsesmessige intensitet i disse konfliktene stiller store krav til saksbehandlingen hos avgjørende myndigheter. Mange reagerer på det de opplever som kompromissløs håndhevelse av regelverket fra fylkesmannens miljøavdeling, hvor man i liten grad ønsker eller kan praktisere noe lokalt skjønn i det hele tatt. Landet vårt har store avstander, spredt bosetting, og et næringsgrunnlag sterkt knyttet til primærnæringene, turisme, jakt og fiske. Dette tilsier at man burde ha en langt mer fleksibel holdning til snøscooterbruk i mange deler av landet.

I en anerkjennelse av de mange lokale variasjoner inviterte Miljøverndepartementet i 2000 åtte kommuner (Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal, Fauske og Kautokeino), til å være med på et 3-årig forsøk for å prøve ut nye måter å praktisere motorferdselloven på. I ettertid er forsøksperioden utvidet med to år. Forsøksordningen er grundig evaluert i de tre rapportene 90, 91 og 99 fra Norsk institutt for naturforskning (NINA) 2005. I tillegg har Hattfjelldal kommune laget en egen evalueringsrapport: "Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark."

Rapportene fra NINA kan vise til en rekke positive effekter av prøveprosjekter. I mange av kommunene har det blitt mindre ulovlig kjøring, mer taxi- og turistkjøring, mindre kjøring i de mest sårbare områdene, bedre kommunal planlegging, og sterkere inndrenging i scootermiljøene. De kommunene som har vært med i prosjektet, har hatt anledning til å etablere turistløyper og rekreasjonsløyper som har latt både tilreisende og lokalbefolkningen komme seg ut i marka. Ikke alle deltakerkommunene har etablert slike løyper, for eksempel har Sirdal ikke etablert slik rekreasjonsløype. Fauske kommune er en av kommunene som har etablert løype, den ligger i Sulitjelma. Ordningen med rekreasjonsløyper har gjort at eldre og funksjonshemmede har kunnet komme seg ut i naturen også på vinterstid. Likeens har det ført til at reiselivsbedriftene i kommunene har kunnet tilby sine gjester naturopplevelser på snøscooter, slik alle svenske reiselivsbedrifter har mulighet til. Stor-Elvdal har etablert en rekreasjonsløype, men den er bare for medlemmer av den lokale scooterklubben. Disse tre tilnærmingene til rekreasjonsløyper viser at det er gjort lokale tilpasninger til beste for det lokale miljøet, fritidstilbudet og næringslivet. Alle kommunene har til felles at det er bare marginale deler av kommunene som har blitt regulert med mulighet for snøscootertrafikk, i medhold av regelverket for prøveprosjektet og det lokale planverket.

Evalueringen fra Hattfjelldal peker på at det er primært voksne mennesker (snittalder på 42 år), som har benyttet seg av dette tilbudet. Ungdommen som er interessert i motoriserte hobbyer, kjører i stor grad på bane i rekreasjonsøyemed. Videre har forsøket vært "et av de mest positive initiativ som har skjedd de senere år for innbyggernes trivsel."

I evalueringsrapporten fra Hattfjelldal vises det til at Den norske kirke i Hattfjelldal støtter prosjektet. I et brev til rapporten kommer det frem at: "For Hattfjelldal menighet har det vært en stor glede de to siste årene å kunne samarbeide med Hattfjelldal snøscooterklubb om "Scootergudstjeneste" i påsken." Og at: "regulert bruk av snøscooter ser vi i kirken på som et positivt tiltak, og det kan bli enda et hjelpemiddel til å føre folk nærmere hverandre." Evalueringen fra Hattfjelldal konkluderer med at:

"Resultatene av evalueringen av forsøket viser at Hattfjelldal kommune har klart å oppfylle intensjonene gjennom lokal forvaltning av motorferdsel loven. Med å begrense omfanget av motorisert ferdsel... En forventer derfor at erfaringene fra forsøket legges vekt på og resulterer i en ny motorferdsellov som bygger på lokal forvaltning og har ramme som åpner for kjøring i faste løyper også til rekreasjon og friluftsliv."

I kommunestyret i Hattfjelldal er 10 av 17 arbeidspartirepresentanter. I Vinje kommune peker ordfører Arne Vinje (SV) på at:

"Skuterklubbene har også gjort eit godt haldningsskapande arbeid blant medlemmene sine",

og at

"Prøveordninga med rekreasjonsløyper har utan tvil ført til mindre ulovleg kjøring."

Og at

"Dersom dagens ordning skulle falle vekk og ein er tilbake til gamle ordningar for 700 lovleg innkjøpte skuterar som stort sett vil vera ulovleg å bruke, er ein straks tilbake til tilstandar som skapar konflikstar og liten respekt for lovar og regelverk." (Varden 27. januar 2006.)

Forslagsstillerne viser også til Senterpartiets utspill den 8. mars 2005 om miljøvernpolitikk, og at partiet ønsker å overføre ansvaret for lov om motorferdsel i utmark til lokale myndigheter. I utspillet fra de nåværende stortingsrepresentantene Lars Peder Brekk og Ola Borten Moe, sparker de mot sentral overstyring av motorferdsel i utmark. De sier ironisk:

"Statlige byråkrater må ha all makt, hvis ikke blir det snøscootere å finne under hvert grantre i hele Norge!"

De mener konsekvensene av dagens strenge politikk er åpenbare:

"Dette fører i praksis til at pensjonister og funksjonshemmede mister muligheten til å komme seg ut i marka, mens det i mange områder hersker en vill tilstand fordi lovgiver er fundamentalt i uttukt med opinion og realiteter. At kommunestyrene bestemte dette ville etter Senterpartiets mening regulert kjøringen effektivt, fordi man da skapte legitimitet, hindret stupiditeter som at staten saksøker gamle damer på scootertur i Tydal og ikke minst vitalisert lokaldemokratiet."

Norge, som er et langstrakt land med store områder som ikke er befolket, har gode forutsetninger for å utvikle turisme i tilknytning til snøscooterløyper, uten at det kommer i konflikt med annen turisme eller friluftsliv. For mange næringssvake områder i Distrikts-Norge vil en åpning for en slik form for vinter-

turisme kunne gi positive resultater for både næringsliv og befolkning, noe også prøveprosjektet har vist.

Dagens generelle ordning, hvor myndighet er tillagt fylkesmannens miljøvernavdeling, er ikke egnet til å tilgodese lokale forhold og krav til tilpasning og variasjoner. Dersom man gjennom lovverket legger seg på en linje som bryter sterkt med tyngdepunktet i folks rettsoppfatning, vil man bryte ned respekten og forståelsen for og nødvendigheten av lovverket. Resultatet kan meget vel bli det motsatte av lovgivers intensjon; - en ukontrollert og lovstridig bruk av motorkjøretøyer i utmark. Dette vil kunne skje uten at lovgiver og kontrollmyndigheter har noen mulighet til å gjenvinne kontrollen over situasjonen.

I den omtalte forsøksordningen har fylkesmannens miljøvernavdeling en større grad av fleksibilitet for å gi tillatelse til å kjøre snøscooter, men samtidig opprettholdes en betydelig påvirkningskraft på hvor det skal kunne kjøres snøscooter. Fylkesmannen vil gjennom sin innsigelsesrett til kommunalt planarbeid kunne påvirke hvilke områder som åpnes for motorisert ferdsel i utmark. Men fylkesmannen vil ikke lenger få noen direkte innflytelse på hvem som skal få kjøre i de områder som er åpnet i det kommunale planverket for motorferdsel.

Prosjektene har som sagt vært forvaltet svært forskjellig i de forskjellige kommunene som har vært med, det som er felles er at samtlige av de syv kommunene som har fortsatt prosjektet, er positive til prosjektet og mener det bør videreføres. Det bør være et sterkt signal om hva lokale folkevalgte mener om denne problematikken.

Konklusjon

Erfaringene fra "Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark" viser at det er overvekt av positive erfaringer. Likevel får andre kommuner foreløpig ikke benytte seg av de samme mulighetene som forsøkskommunene. Forslagsstillerne mener prosjektet bør utvides, slik at alle norske kommuner gis mulighet til å delta i dette prosjektet inntil MoSa-prosjektet er ferdigstilt i 2007 eller 2008. Det bør primært åpnes for deltakelse for de kommuner som har vist et godt kommunalt planverk og har god oversikt over sine mest sårbare naturområder. Dette vil også være et incitament for kommunene til å gjennomføre slik planlegging. Lov om motorisert ferdsel i utmark skal revideres i løpet av perioden, og et utvidet prosjekt vil gi et bredere beslutningsgrunnlag enn det som foreligger per i dag. I første omgang bør kommunene få retten til å forvalte motorisert ferdsel i utmark på vinterstid. En naturlig videreføring kan være at de kommuner som lykkes i sitt arbeid, får anledning til også å forvalte kjøring på barmark.

FORSLAG

Det fremmes derfor følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen åpne for at alle landets kommuner kan søke om deltakelse i "Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark", inntil ny lovhjemmel har trådt i kraft.

15. mars 2006

