

**Møte torsdag den 11. mai kl. 19.55**

President: J o r u n n R i n g s t a d

D a g s o r d e n (nr. 27):

1. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore Aksel Nistad og Torbjørn Andersen om lov om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. (Tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og myndighet gitt med hjemmel i denne lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune) (Innst. O. nr. 56 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:29 (1998-1999))
2. Referat

## S a k n r . 1

*Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore Aksel Nistad og Torbjørn Andersen om lov om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. (Tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og myndighet gitt med hjemmel i denne lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune) (Innst. O. nr. 56 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:29 (1998-1999))*

**Tore Nordtun (A)** (komiteens leder og ordfører for saken): Denne innstillingen fra energi- og miljøkomiteen har sin bakgrunn i Dokument nr. 8:29 for 1998-99, som er et forslag fremmet av Kenneth Svendsen, Thore Aksel Nistad og Torbjørn Andersen.

La meg på komiteens vegne si at innstillingen er gjennomstyret av enighet om at noe må gjøres på dette området. Det kan man trygt si, selv om det kommer ut litt forskjellige forslag. Men la oss ta utgangspunkt i 1977. Da fikk vi en egen lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Bakgrunnen for denne loven var at en stadig økende motorisert ferdseil kunne bli et alvorlig miljøproblem. Siktemålet med loven var å kunne begrense ferdseil som tjente anerkjente nyttebehov. Videre var utgangspunktet for loven at en i stor grad skulle ha kommunal selvbestemmelse når det gjaldt denne ferdseil.

Etter ti års erfaring må vi i dag bare konstatere at kommunenes praktisering av loven varierer til dels meget sterkt. Noen kommuner følger en langt mer liberal praktisering av reglene enn forutsatt, hvis vi ser på bakgrunnen for den loven som ble vedtatt den gangen.

Ved en innstramning av regelverket i 1988 ble det kommunale selvstyret erstattet med en sentral forskrift. En har ikke på en hensiktsmessig måte greid å regulere den kraftige økningen i motorisert ferdseil i utmark og vassdrag selv med denne omleggingen. Fortsetter denne utviklingen, er det klart at vi fjerner oss langt fra det som var hensikten med loven, og det som er nødvendig og normal motorferdseil. Vi må nå som lovgiver gjennom det lovverket som jeg skal komme tilbake til, sørge for at

det er miljøhensyn og miljøbeskyttelse som ligger – og skal ligge – i bunnen for lovgivningen på dette felt.

Flertallet legger i sin merknad følgende klare føringer:

- at det er behov for en rekke endringer av dagens regler med sikte på å klargjøre kommunens rolle i motorferdseilforvaltningen

- at loven ikke bør svekke hensynet til naturmiljø, biologisk mangfold, og at trivsel må opprettholdes

- at lovens hovedprinsipp i § 3, om forbud mot motorferdseil, må opprettholdes som et generelt utgangspunkt

- at kommuner som ønsker en restriktiv praktisering, må ha mulighet til det. Andre kommuner må kunne tilrettelegge etter nærmere prosedyre og planlegging.

Vi ser nødvendigheten av å kunne koble den kommunale planleggingen av motorferdseil opp mot plan- og bygningsloven.

Flertallet ser det videre helt nødvendig at Regjeringen gjennom en melding eller på en annen egnet måte kommer tilbake til Stortinget for en nødvendig opprydding og klargjøring, slik at en uheldig utvikling på dette området ikke fortsetter. Vi ser det også som nødvendig at Regjeringen kommer snarest mulig tilbake, slik at vi kan få reglene på plass før sesongen nå begynner.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Lov om motorferdseil i utmark og vassdrag av 1977 gav en større grad av kommunal bestemmelse over kjøring i utmark. En innstramning i kommunalt selvstyre ble til ved at det ble innført en felles nasjonal forskrift av 1988, som avløste de kommunale forskrifter for motorkjøretøyer, og som ble justert noe i 1990. Formålet var å gi færre dispensasjoner til nyttekjøring, og at slik kjøring skulle henvises til forhåndsgodkjente leiekjørere.

Fremskrittspartiets hensikt med forslaget nå er å tilbakeføre myndigheten, gitt i medhold av loven om motorferdseil i utmark og vassdrag av 1977, til den enkelte kommune samt at adgang til å bruke snøscooter i særskilte løyper i utmark og på islagte vassdrag gjøres generell.

Dagens ordning med myndighet tillagt fylkesmannens miljøvernnavdeling, er ikke egnet til å tilgodese lokale forhold og lokalt selvstyre i kommunen samt krav til tilpasning og variasjoner, og undergraver dermed lovens betydning. Det eksisterer store geografiske forskjeller mellom forskjellige deler av landet, og også innenfor de enkelte landsdeler. I store deler av landet er det spredt bosetting, og det er store avstander. Dette skaper et behov for motorisert ferdseil i utmark. Primærnæringer som jakt og fiske skaper også behov for motortransport hele året. I tillegg vil jeg også peke på potensialet for snøscooterturisme, som har hatt en meget stor suksess i både Sverige og Finland.

Fremskrittspartiet mener derfor at det er behov for en større grad av fleksibilitet i regelverket. Vi mener at det er enklest for dem som bor i et område, selv å vurdere behovene for økte muligheter til ferdseil i utmark og på vassdrag. Det er nærmiljøet som lettest ser eventuelle økte behov for motorferdseil, eller ser problemene med støy og andre miljøbelastninger på naturen i de aktuelle områdene.

Fremskrittspartiet ønsker derfor at noe mer myndighet skal tilbakeføres til kommunene til å regulere ferdsele i utmark.

Fremskrittspartiet ønsker derfor å åpne for at den enkelte kommune skal få mulighet til å opprette egne, særskilt merkede løyper for motorferdsel. Disse må selvsagt opprettes i samarbeid med grunneier. Det bør også tilstrebes at disse løypene legges til områder hvor belastningene på særskilt verdifulle naturområder er minimale.

Fremskrittspartiet mener videre at det bør kunne åpnes for motorferdsel på skogsbilveier og på islagte vassdrag hvor det er adgang til å kjøre med motorbåt i sommertiden.

Jeg må få lov til å minne om at det vanligvis er Senterpartiet og sentrumspartiene som roper høyest om kommunalt selvstyre, og de vil ha folk til å bo i bygdene. Når det kommer til den praktiske politikken, er det Fremskrittspartiet som vil gi innbyggerne gode levevilkår og muligheter i Distrikts-Norge. Saken her i dag er atter et bevis på at Senterpartiet og sentrumspartiene ikke mener noe særlig med tilrettelegging for utkantnæringene.

Så vil jeg til slutt få lov til å legge fram det forslag som er tatt inn i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Thore Aksel Nistad har sett fram det forslaget han refererte til.

**Jan Tore Sanner (H):** Jeg tegnet meg kun for å ta opp det forslag fra Høyre som er inntatt i innstillingen.

Vi er tilfreds med at det nå synes å være et flertall som ønsker å endre loven for å sikre større grad av fleksibilitet i regelverket, og vi håper at flertallet vil trekke den nødvendige konsekvens av det.

**Presidenten:** Då har representanten Jan Tore Sanner teke opp det forslaget han refererte til.

**Gunnar Halvorsen (A):** Lov om motorferdsel i utmark er en lov som regulerer motorferdsel både sommer og vinter, og jeg er i utgangspunktet positiv til at vi har en streng lov. Spesielt på barmark tror jeg det er viktig også å få en vurdering av om disse firehjulsterrengsyklene som nå har fått et stort omfang, bør begrenses. Spor i myr og i magert terreng blir stående i mange år, og jeg vil be miljøvernministeren ta det med i vurderingen videre.

Det som er til debatt i dag, er bruk av snøscooter, og det at vi har hatt en streng lov, gjør at vi har en viss mulighet for en gjennomgang og justering i dag. Det er i dag 40 000-50 000 snøscootere i dette landet. I Sør-Norge foregår det svært mye ulovlig kjøring, og sannsynligvis i områder der snøscooteren aldri skulle ha vært. Det er også mange som mener at scooteren ikke er spesielt god å manøvrere på offentlig vei, men der er det altså lov å kjøre. Derimot er den konstruert for å kjøre i terrenget, der det stort sett er forbudt.

Jeg tror at alle ville være tjent med at det ble åpnet for såkalte rekreasjonsløyper. Snøscooterfolket ville få en løype som er regulert og lovlig, og miljøet og skifolket ville slippe scooteren. Det ville også føre til mer respekt

for lovverket. Mange snøscooterfolk og bygdefolk mener at det er urimelig at de blir regulert, mens båtfolket kan kjøre med større og større båter.

Nå tror ikke jeg det blir enkelt å få til rekreasjonsløyper i Sør-Norge. For det første har vi mange små grunneiere som må være med, og kommunen må bruke ressurser på planlegging og regulering. Det er heller ikke enkelt i disse for kommunene økonomisk trange tider. Jeg tror at interessen for oppretting av løypetraseer vil begrense seg til svært få kommuner. Men i de kommunene som har lange og stabile vintre, vil det være viktig å ha et lovverk som gir rom for oppretting av slike løyper.

Mindretallets forslag er for så vidt greit, men det mangler etter min vurdering overordnet styring fra miljø- og verneinteressesynspunkt og fra et regionalt overordnet synspunkt. Flertallet sier at kommunene som ønsker å opprette egne løyper, skal kunne gjøre det på spesielle forutsetninger og etter nærmere prosedyrer og planlegging. Det er jeg enig i. Islagte vann og tilsnødde skogsbilveier som ikke er i miljøområder, er velegnet til det formålet. Jeg forutsetter at miljøvernministeren kommer til Stortinget med en justert lov og eventuelt en forskrifts-endring i tråd med det som flertallet har uttalt i sine merknader, som jeg synes er gode.

**Torbjørn Andersen (Frp):** Det er bare å beklage at dette gode forslaget ikke blir vedtatt. Vi har i over fire timer tidligere i dag debattert norsk distriktspolitikk i denne sal. Det kommunale selvstyret var en av ingrediensene i debatten, og en skulle la distriktene få utnytte sine stedlige fortrinn til turisme, og gjøre det attraktivt og trivelig å bo i Distrikts-Norge. Spesielt var det viktig å skape gode og spennende tilbud til ungdom i distriktene for at det skulle være attraktivt å bli boende der. Men fem-seks timer etter denne debatten, etter at det nærmest var kappløp om å hylle distriktenes muligheter og lovprise det lokale selvstyret, så behandler altså Odelstinget et forslag fra Fremskrittspartiet som nettopp går ut på å øke det lokale selvstyret, og samtidig gjøre bygdene mer attraktive, gjennom å tillate – i et beskjedent omfang – et meget spennende rekreasjonstilbud som mange, både unge og eldre, ute i distriktene kunne ha stor glede av. Og da ser vi at de distriktsglade partiene ved første korsvei, når de kan gi ordene i sine festtaler et snev av reelt innhold, altså sier nei til det de sa ja til for seks-syv timer siden. Det er litt underlig.

Dette var ypperlig distriktspolitikk, samtidig som det var et reelt tilskudd til økt kommunalt selvstyre. I både Sverige, Finland, USA og Canada er dette stor business, en stor distriktsnæring, og det har en stor rekreasjonsverdi for folk som bor på disse stedene. I Finnmark er det et løypesystem som fungerer meget bra der oppe. Så hvorfor i all verden skal ikke folk også her sørpå kunne nyte de samme godene? Resultatet nå blir en masse ulovlig snøscooterkjøring. Enkelte plasser er det så ille at politiet nå allerede har gitt opp. Og vi har sett det før, når lovene blir for dumme i folks øyne, bryr ikke folk seg om dem lenger. Da ler de av politikerne, og folk gjør stort sett som de vil.

Denne saken viser at Fremskrittspartiet og Høyre på mange måter er distriktenes beste venner og lokaldemokratiets største forsvarere. En kan ikke si det samme om de andre partiene i denne sal.

**Statsråd Siri Bjerke:** Jeg registrerer at et flertall i komiteen mener at det kan være behov for en rekke endringer av dagens regler, bl.a. med sikte på å klargjøre kommunenes rolle i motorferdselvalvningen.

Utviklingen av motorferdselen, både når det gjelder kjøring på snødekket mark og ikke minst barmarkskjøring, tilsier at vi nå må ta en ny gjennomgang av denne problemstillingen. Jeg tar derfor imot komiteens utfordring om å foreta en vurdering og komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med Regjeringens vurderinger og forslag i denne saken.

Det er viktige føringer komiteflertallet legger for gjennomgangen av motorferdselloven og praktiseringen av den. Jeg har merket meg komiteens syn om at lovens formål ikke bør svekkes, at viktige miljøverdier skal ivaretas, og at hovedregelen om forbud mot motorferdsel skal opprettholdes som et generelt utgangspunkt.

Jeg har videre merket meg at på de punkter der komiteen antyder konkrete endringer i mulighetene for å kjøre snøscooter, understrekes også at dette må skje på en slik måte og etter slike planleggingsprosedyrer at miljøbelastningene blir minimale.

Etter min vurdering vil en kopling av motorferdselen opp mot arealplanvurderinger etter plan- og bygningsloven være den riktige måten å sikre at miljøbelastningene blir minst mulig på. Det må derfor være mulig å gjøre en soneinndeling av arealene i nasjonalt/regionalt verdifulle områder, der det bør være strenge regler og praktisering, og i lokale soner, der det kommunale skjønn blir avgjørende for praktiseringen.

På denne bakgrunn er jeg tilfreds med at flertallet ikke går inn for forslaget i Dokument nr. 8:29 for 1988-99. Jeg merker meg likevel at også mindretallet mener at unødvendig og omfattende kjøring med snøscootere er en belastning for miljøet og skaper sjenanse gjennom støy og forurensning. Jeg noterer også at mindretallet legger til grunn at ved en utvidet adgang må snøscooterkjøring skje i områder hvor belastningene på særlig verdifulle naturområder er minimale. Jeg håper derfor at også mindretallet er enig i at planleggingen er et viktig redskap for å få redusert skadevirkningene av snøscooterkjøring.

Jeg vil altså komme tilbake til Stortinget i denne saken.

**Presidenten:** Fleire har ikkje bede om ordet til sak nr. 1. (Votering, sjå nedanfor)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutt, sa

**presidenten:** Odelstinget skal då votere i sak nr. 1.

#### *Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten er det sett fram to forslag. Det er:

- forslag nr. 1, frå Thore Aksel Nistad på vegner av Framstegspartiet
  - forslag nr. 2, frå Jan Tore Sanner på vegner av Høgre
- Presidenten vil først referere forslag nr. 2, frå Høgre: «Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om endringer i lov om motorferdsel i utmark som gir den enkelte kommune myndighet gjennom forskrift til å opprette merkede løyper for motorferdsel, og som åpner for motorferdsel på skogsbilveier, og på vassdrag hvor det er adgang til å kjøre motorbåt.»

Forslag nr. 2 vert i samsvar med forretningsordenens § 30 fjerde ledd å sende til Stortinget.

Forslag nr. 1, frå Framstegspartiet, lyder:

«I

I lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag gjøres følgende endringer:

§ 4a oppheves.

§ 5 (generelle tillatelse etter vedtak) skal lyde:

Kommunestyret kan gi forskrift om adgang til:

- a) (Ny) bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag til nødvendig transport i forbindelse med jakt, fangst, fiske, bærsanking og/eller når det foreligger andre særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften,
- b) (Ny) bruk av snøscooter på vinterføre langs særskilte løyper i utmark og på islagte vassdrag. Vedkommende kommune skal sørge for merking av og informasjon om løypene,
- c) landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag. Adgangen kan begrenses til landing og start til bestemte formål, til bestemte tider og til å gjelde selskaper eller enkeltpersoner som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet,
- d) bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften.

Kommunestyrets myndighet kan ikke delegeres. Uttkast til forskrift sendes fylkeskommunen og berørte statlige organer til uttalelse.

§ 7 skal lyde:

§ 7 (myndighet for departementet til å gi særlige bestemmelser for viktige natur- og friluftsområder og til begrensnng av kommunens myndighet etter § 5 og § 6).

Departementet kan gi nærmere retningslinjer om kommunens bruk av myndigheten etter § 5 og § 6 og kan fastsette at det ikke skal kunne gis tillatelse til visse former for motorferdsel eller visse bruksformål.

Departementet kan for særlig verdifulle natur- og friluftsområder ved forskrift forby eller gi nærmere bestemmelser for motorferdsel som ikke er tillatt etter § 4.

II

Denne lov trer i kraft straks.»

Det vil verte røysta alternativt mellom dette forslaget og tilrådinga frå komiteen.

Komiteen hadde tilrådd:

Dokument nr. 8:29 (1998-1999) – om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore Aksel Nistad og Torbjørn Andersen om lov om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. (Tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og myndighet gitt med hjemmel i denne lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune) – avvises.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom tilrådinga frå komiteen og forslaget frå Framstegspartiet vart tilrådinga frå komiteen vedteken med 57 mot 14 røyster.  
(Voteringsutskrift kl. 20.22.40)

S a k n r . 2

*Referat*

**Presidenten:** Det ligg ikkje føre noko referat.

Møtet slutt kl. 20.25.

---