

23.04.2025

Energi- og miljøkomiteen

Innspill - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), Prop. 61 L

Den Norske Turistforening (DNT) jobber for et enkelt og naturvennlig friluftsliv, og å sikre mulighetene til å oppleve natur fri for støy og andre forstyrrelser. Motorisert ferdsel er ikke definert som friluftsliv eller del av allemannsretten. Motorferdsel i utmark er en del av det samlede arealpresset som påvirker natur- og friluftslivsinteresser negativt. Vi er opptatt av at hensynet til natur- og friluftsliv må være et grunnleggende premiss i ny motorferdsellov, i tråd med Stortingets anmodningsvedtak, og at motorferdsel i utmark i hovedsak begrenses til det som er nødvendig. Samtidig er vi opptatt av at loven ivaretar kjøring til nytteformål på en god måte.

Vi mener at hensynet til natur- og friluftslivsverdier må styrkes ytterligere i lovforslaget. Vi støtter forslagene om å bruke plan- og bygningsloven for å fastsette områder for motorferdsel, men mener at loven må fastsette tydeligere rammer. Dette gjelder særlig for planlegging og fastsetting av snøskuterløyper. For de nytteformålene som tillates, mener vi det er rom for ytterligere forenklinger. Videre bør det utarbeides forskrifts- og vedtaksmaler, forskrift om automatisert saksbehandling, samt ny veileder.

DNT støtter:

- at hensynet til natur- og friluftsliv fortsatt skal være et grunnleggende premiss
- at det fortsatt skal være strenge regler for barmarkskjøring, og at dette begrenses til nyttekjøring
- at loven bør være mest mulig teknologinøytral
- å bruke plan- og bygningsloven for å fastsette løyper og områder for motorisert ferdsel.
- et mest mulig likt regelverk for hele landet, og at behov for differensiering må vurderes med bakgrunn i skadepotensiale og naturens sårbarhet
- at dispensasjonsmyndigheten kan flyttes hvis kommunen fører en dispensasjonspraksis som ikke er i tråd med regelverket
- at frikjøring med snøscooter, cat- og heliskiing skal være forbudt
- at vedtak etter motorferdselloven skal registreres i miljøvedtaksregisteret, sammen med rapportering av løyper for motorferdsel

Regulering av motorferdsel i planer etter plan- og bygningsloven

DNT støtter forslagene om å bruke plan- og bygningsloven der kommunene gir generell adgang til motorferdsel. Dette vil kunne gi en mer helhetlig vurdering av arealbruk og bedre prosesser for medvirkning og konsekvensutredning.

For å sikre hensynet til natur- og friluftsliv, mener vi imidlertid at kommunene må gis myndighet innenfor klarer definerte rammer, og at det må fastsettes bestemmelser også for viktige natur- og friluftsområder i § 25 2.ledd.

§ 25 2. ledd ny bokstav e:

Arealer etter første ledd bokstav b til f kan ikke legges i (...) områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for verdifulle natur- og friluftslivsområder.

Videre mener vi det er viktig at kommunene har en helhetlig plan for kommunens løypenett, og at det fastsettes overordnede bestemmelser og retningslinjer for motorferdsel og snøskuterløyper i kommuneplanens arealdel. I tillegg mener vi at bredden på rastsonen rundt snøskuterløyper må fastsettes i loven, til maks 100 meter.

Det er behov for tilstrekkelige krav til kunnskapsgrunnlag og utredninger om natur og friluftsliv, og vurderinger av samlet belastning og utvikling over tid. Erfaring med praktisering av gjeldende lovverk, og kommunens arbeid med fastsetting av snøskuterløyper, er at natur- og friluftslivsinteresser ikke ivaretas på en tilfredsstillende måte til tross for krav og føringer i gjeldende regelverk. Dette er også dokumentert i NINA sin evaluering av snøskuterløyper fra 2020 som viser at flertallet av alle kommuner som har vedtatt snøskuterløyper, har lagt disse i områder som er verdsatt som svært viktige friluftslivsområder.

Drift av betjente turistanlegg (§ 13)

Bestemmelsen omfatter unntak for nødvendig transport av personale og gods til drift av betjente turistanlegg. DNT vil imidlertid bemerke at det kan være behov for transport av personer ifm. service- og vedlikehold (rørlegger, branntilsyn o.l.) for å sikre drift av anlegg og som ikke faller inn under § 37 om byggearbeid. Vi ber komiteen tilføye følgende:

“(…) transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg, samt transport ifm. nødvendig service- og vedlikehold.”

Motorferdsel for personer med funksjonsnedsettelse

DNT støtter formålet om å sikre personer med funksjonsnedsettelse bedre tilgang til natur og friluftsliv. Et regelverk som bidrar til økt inkludering, og som samtidig ivaretar natur- og friluftslivsverdier, er prinsipielt viktig.

Forslag til endring

DNT mener unntak fra motorferdselsforbudet må knyttes både til type hjelpemiddel og dokumentert personlig behov. Når unntaket i hovedsak knyttes til hjelpemiddelet alene, foreligger det etter DNTs vurdering en betydelig risiko for misbruk. Selv om dokumentasjon kan oppleves som en ulempe for den enkelte, er dette nødvendig for å sikre at ordningen treffer målgruppen og begrenser uønsket motorferdsel. Makshastighet bør knyttes til faktisk ganghastighet i utmark, om lag 6 km/t, og ikke trafikkreglenes 15 km/t.

Videre mener vi at tillatelse til bruk av snøskuter o.l. utenfor etablerte snøskuterløyper bør avgrenses til nyttekjøring og bestemte formål også for personer med redusert bevegelsesevne.

Avgrensning av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traséer (§ 40)

DNT støtter i hovedsak prinsippet i § 40 om at kommunen kun skal gi tillatelser til antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet. Når det gjelder byggearbeider (§ 37) kan det være vanskelig å forutsi behovet for nøyaktig antall turer. Vær og føre kan også legge begrensninger for når motorferdselen kan gjennomføres, spesielt ifm. transport i fjellet. Det er derfor nødvendig at kommunen kan legge til rette for noe fleksibilitet i sine tillatelser, både når det gjelder antallet turer og aktuelt tidsrom for gjennomføring.

I dag er det stor variasjon i hva slags vilkår som legges til grunn for kommunenes tillatelser. Noen kommuner gir f.eks. flerårige tillatelser til kjøring til turisthytter der hvor transportbehovet er relativt konstant, mens andre kommuner forutsetter årlige søknader. Til § 40 fjerde ledd vil vi bemerke at det er ønskelig med god veiledning til kommunene for å sikre mest mulig enhetlig praksis ved

vurdering av søknader og fastsetting av vilkår. Der det er et konstant behov for nyttekjøring, mener vi at tillatelser som hovedregel bør gis for 4 år av gangen.

Små innsjøer (§ 24)

Når det gjelder motorferdsel på vann og vassdrag under to km² mener vi at forslaget om at kommunene skal kunne åpne for all type motorferdsel uavhengig formål gir for vidt handlingsrom, og at endringen mangler en god begrunnelse. Loven bør fastsette ytre rammer på samme måte som for andre områder for motorferdsel som foreslås fastsatt gjennom plan- og bygningsloven. Hjemmelen bør være begrenset til særlige behov slik som tidligere.

Videreføring av særlige bestemmelser om motorferdsel (§ 55)

For DNT sin drift, og for vintertilbudet og sikkerheten i fjellet er det viktig at mulighetene til persontransport videreføres der dette har vært tradisjon. Vi viser til adgangen i § 55 til videreføring i forskrift, og ber om at det sikres at ny forskrift som ivaretar dette er på plass samtidig som motorferdselloven trer i kraft.

Droner

Vi ser en økning i omfang og bruksformål for droner, og det er grunn til å tro at denne trenden vil vokse. Vi er bekymret for utviklingen og den negative påvirkningen dette kan ha for dyreliv og friluftsliv, også utenfor eksempelvis verneområder, og manglende adgang kommunen har til å regulere dette. DNT ber derfor komiteen om å fremme følgende merknad:

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan bruk av droner i utmark kan reguleres for å sikre nødvendig hensyn til dyreliv og friluftsliv.

Saksbehandling i verneområder

Vi ber komiteen oppfordre til at det etableres ett søkepunkt som koordinerer søknader etter hhv. motorferdselregelverket og verneforskrift.