



Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres referanse
Vår referanse 2013/3651-0 444 ASV
Saksbehandler Asbjørn Valla, tlf. 61 26 60 30

Dato 08.07.2013

Høringsuttalelse - 1) forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag - 2) invitasjon til å delta i forsøksordning med etablering av snøskuterløyper

Fylkesmannen viser til departementets høringsbrev av 30. mai 2013 med forslag til endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988. I høringsbrevet inviterer også Miljøverndepartementet kommuner som ligger i det distriktpolitiske virkeområde til å søke om å delta i en forsøksordning i perioden 2014-18, der kommunene kan etablere snøskuterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven.

Våre merknader er i hovedsak sammenfallende med kapittelinnstillingen som utredningen i høringsbrevet. Kapitteloverskriftene mv. er gjengitt for de deler der vi har merknader til høringsbrevet.

1. Innledning - generelt

Uberørt og uforstyrret natur er noe av det mest særpregede i norsk natur. For å styrke påvirkning fra motorisert ferdsel har regelverket om motorferdsel i utmark og vassdrag virket positivt. Økende fritidsbruk av motoriserte hjelpemidler innebærer en utvikling med mange negative konsekvenser for befolkningens helse og for en bærekraftig utvikling i en retning av en stadig mer passiv livsstil med lite fysisk aktivitet og bruk av ikke fornybare ressurser framfor muskelkraft.

Motorisert ferdsel skaper støy og kommer derfor i konflikt med de viktigste kvalitetene ved friluftslivet som er stilhet og ro.

I tillegg til skadene fra selve kjøringen, fører motorisert kjøretøy til økt aksjonsradius og dermed økt menneskelig aktivitet i naturområder som til nå har vært relativt uberørt.

Ett enkelt motorisert kjøretøy behøver isolert sett ikke å medføre vesentlig skade eller ulempe. Men summen av mange kjøretøyer vil uten tvil være en belastning for naturmangfoldet og friluftslivet. Det er derfor viktig at man ikke ser på den enkelte tur isolert sett, men vurderer kjøringen i et helhetsperspektiv, for på den måten best mulig å følge opp intensjonene i bestemmelsene om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Fylkesmannen mener at dagens regelverk om motorferdsel i utmark og vassdrag dekker de viktigste behovene i forbindelse med nærings- og nyttefordring (samfunnsnyttig kjøring). All annen trafikk må derfor begrenses mest mulig. En rekke undersøkelser slår fast at det store flertallet i Norge ikke ønsker mer motorferdsel.

Dagens motorferdsellovgiving har vært omdiskutert og under stadig press for endringer. Slik regelverket blir praktisert i dag, mener Fylkesmannen det bare er unntaksvis at en søker får avslag på søknad om tillatelse til bruk av motorkjøretøy i utmark. Vi mener derfor at det ikke er nevneverdig behov for endringer i dagens regelverk - med unntak av oppheving av overflødige (sovende) bestemmelser.

2. Bakgrunnen for forslagene til forskriftsendringer og for ny forsøksordning

Departementet viser i sitt høringsbrev til at det i de senere år har kommet ønsker fra blant annet flere kommunestyre og fylkesting om etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring, både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng. Det hevdes at snøskuterturisme kan være en viktig inntektskilde enkelte steder. Blant annet har det vært fremmet ønsker om løyper som fører til løypenett i Sverige.

Departementet foreslår derfor at det i grensekommuner åpnes for at Fylkesmannen etter forslag fra kommunestyrene kan etablere tilførselsløyper til nabolandet.

I høringsbrevet gir departementet uttrykk for at vi i dag vet for lite om konsekvensene for naturmangfold, friluftsliv og helse, både på kort og lang sikt, til at det er forsvarlig å åpne for etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring over hele landet.

Fylkesmannen deler her departementets oppfatning om konsekvensene, men mener at en begrenset fornøyleskjøring over hele landet vil innebære en form for frislipp av snøskuterkjøring og ha negative konsekvenser både for naturmangfold, friluftsliv og helse. Dette harmonerer også dårlig med departementets utkast til nasjonal strategi for et aktiv friluftsliv som nylig har vært på høring. I St. meld. nr. 39 (2000-2001) *Friluftsliv – ein veg til høgare livskvalitet*, som fikk bred tilslutning i Stortinget, er dette forslag i gal retning. Både motorferdsellovens formålsparagraf og Stortingets behandling av stortingsmelding om friluftslivet og rikets miljøtilstand understreker at økt motorferdsel i utmark er en trussel mot naturen, en trussel mot miljøet – og en trussel mot folks friluftsopplevelse. Diskusjonen om bruken av motoriserte kjøretøy i utmark, er etter Fylkesmannens syn et spørsmål om kultursymbolverdier eller et forfallstegn.

Vi viser ellers til felles opprop fra Den Norske Turistforening, Norges Jeger- og Fiskeforbund, Norges Skogeierforbund, Norges Fjellstyresamband, Friluftslivets Fellesorganisasjon, Norges Bondelag, Norskog, WWF Norge, Framtiden i våre hender, Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom av 8. januar 2008 til Direktoratet for naturforvaltning (DN), hvor organisasjonene er opptatt av å kunne videreføre og videreutvikle våre friluftslivstradisjoner innenfor en ikke-motorisert ramme. Alle disse organisasjonene støtter prinsippet om et restriktivt regelverk for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Rekreasjonskjøring (fornøyleskjøring) mener organisasjonene skal være forbudt.

3. Næringskjøring

Regjeringen ønsker å utvide adgangen til næringskjøring gjennom åpning for fornøyleskjøring som en del av utmarksnæring i form av snøskutersafari etter løype. Vi er enig i at det bør legges til rette for anerkjent nytte- og næringskjøring slik gjeldende regelverk i stor grad legger til rette for i dag. Landbrukets allsidige behov for nødvendig motorisert ferdsel i utmark kunne etter vårt syn med fordel ha vært nærmere presisert i lovens formålsparagraf og bestemmelser.

Selv om departementet legger til grunn at reiselivsvirksomhet forutsetter tillatelse, vil det likevel føre til en rekke ulemper og skader, som støy, slitasje på vegetasjon, forstyrrelser av dyrelivet og føre til åpenbare konflikter med friluftslivet. Vi har derfor ingen konkrete forslag til hvordan fornøyleskjøring som en del av næringskjøring skal utformes, ettersom vi er i mot at en slik ordning skal etableres.

4. Forsøksordning med etablering av snøskuterløyper

Prøveprosjektet som ble gjennomført i tidsrommet 2000 til 2005 med 7 kommuner spredt over hele landet, hvor blant annet Lom kommune i Oppland deltok, ga ikke tilstrekkelig svar på de utfordringene en sto overfor. Selv om departementet åpner for en ordning der inntil 40 kommuner som ligger i det distriktspolitiske virkeområdet skal kunne etablere løyper for fornøyleskjøring med snøskuter i en avgrenset periode på fire år, har vi liten tro på dette vil gi nytt erfaringsgrunnlag utover det vil allerede vet i dag.

Det fremgår av høringsbrevet at søknad om forsøksordningen med fornøyleskjøring skal sendes departementet, og at kommunene skal velges ut etter søknad. Vi forutsetter at det er departementet selv som skal foreta utvelgelsen av søknadskommunene.

Fylkesmannens utgangspunkt har vært at det trengs en opprydding i regelverket for motorferdsel, og ikke et forslag til endringer som vil føre til en liberalisering sammenlignet med det som er situasjonen i

dag. All erfaring tilsier at det å tillate fornøyelseskjøring, vil føre til en stor økning i presset på naturen. Det har vært stor enighet fram til i dag, at hensynet til naturen skal være en grunnleggende verdi når motorisert ferdsel reguleres. Motorferdsel skal ha samfunnsnytte for å kunne aksepteres. Samfunnsnyttan vil i denne sammenheng innebære at fordelene ved ferdselen skal veie opp ulempene. Fylkesmannen har derfor vanskeligheter med å se at fordelene ved fornøyelseskjøring kan veies opp for ulempene. Formålet med dagens regelverk har på mange måter ikke blitt etterlevd. Det burde være en målsetting å gjøre regelverket mer tydeligere, slik at det hadde blitt mindre rom for tolking og dermed lettere å etterleve lovens hensikt.

Det fremgår at kommunene som velges ut til å delta i forsøksprosjektet, vil kunne etablere snøskuterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen legger til grunn at all behandling av snøskuterløyper i kommunale planer skal være i samsvar med lov av 10. juni 1977 om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrifter gitt i medhold av denne loven. Vi legger videre til grunn at planer hjemlet i plan- og bygningsloven, ikke kan fastsette regler som er i strid med motorferdselloven med forskrifter.

Fylkesmannen ser det som positivt når det først åpnes for fornøyelseskjøring i forsøksprosjektet, at det innarbeides i kommunale planprosesser og at det i planer gis signaler om regulering av motorferdsel. Slik regulering må ligge innenfor det kommunale skjønnet som motorferdselregelverket tillater. En innarbeiding av snøskuterløyper i kommunale planer, vil kunne lette saksbehandlingen for kommunen og bidra til økt forutsigbarhet for allmennheten.

Fylkesmannen har merket seg at det gjennom forskriften om kommunalt forsøk med snøskuterløyper, vil gjelde et absolutt forbud mot å opprette løyper i verneområder, foreslåtte verneområder og nasjonale villreinområder som enda dessverre ikke er vedtatt for Oppland fylkes vedkommende. Som et plaster på såret har vi også merket oss at forsøksordningen kun gir hjemmel for etablering av løyper for snøskuter på snødekt mark, og at løypene skal etableres uten terrenginngrep.

Vi er for øvrig enige i at kommunen bare kan vedta snøskuterløyper på eiendommer der grunneierne har samtykket, jf. motorferdselloven § 10.

5. Forskriftsendringene

Tilførselsløyper til løypenett i Sverige

Ettersom Oppland fylke ikke grenser til noen naboland, vil tilførselsløyper til det åpne løypenettet i Sverige ikke være noen relevant problemstilling for Fylkesmannen i Oppland. Vi antar at dette vil skape en god del utfordringer og merarbeid for de fylkesmennene som her blir berørt.

Motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt utenom ordinær jakt

Fylkesmannen støtter forslaget om at det tas inn en direkte hjemmel i motorferdsselforskriften som åpner for bruk av motorkjøretøy til dette formålet. Dette er stort sett i samsvar med den kommunale praksisen i dag.

Oppheving av § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Fylkesmannen tiltrer departementets forslag om at § 5 første ledd bokstav d) oppheves, ettersom nasjonal forskrift § 5a åpner for tillatt transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Vi er enig i at det er uhensiktsmessig å ha to bestemmelser i samme forskrift som hovedsakelig regulerer samme rettsområde.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Fylkesmannen er enig i at forslagene vil medføre behov for økt tilsyn og kontroll i regi av Statens naturoppsyn og politiet for å sikre at kjøring skjer i tråd med regelverket. Vi er videre enig i at det vil være behov for ressurser til dokumentasjon av kjøring, herunder fly, og behov for innkjøp av snøskutere samt andre driftsutgifter.

Fylkesmannen mener også at forslagene vil medføre merarbeid for kommunene som ønsker etablering av løyper og hos fylkesmennene med behandling av forslag og søknader.

Det vil også være behov for kurs, veiledning og informasjon for de kommuner og fylkesmenn som blir berørt av den nye ordningen. Vi forutsetter at staten dekker alle merutgiftene i forbindelse med den foreslåtte gjennomføringen.

Kristin Hille Valla

Vebjørn Knarrum
avdelingsdirektør

Kopi: - Kommunene i Oppland
- Miljødirektoratet
- Statens naturoppsyn i Oppland
- Nasjonalparkstyrene i Oppland
- Forum for natur og friluftsliv Oppland