

Oslo den 27. juni 2013

Tilsvar til høring om motorferdsel

NORSKOG ser et klart behov for økt lokal forvaltning av motorferdsel. Forståelse av lokale forhold og nærhet til konsekvenser og effekter sikrer en fornuftig avveining mellom ulike felter i en samlet vurdering. Det har kommet fortolkninger av arbeidet i prosjektet «Motorferdsel og samfunn» som vi har problemer med å kjenne igjen fra utvalgsarbeidet. Det som udiskutabelt var en kjensgjerning var at de åtte forsøkskommunene hadde en diametralt ulik innfallsvinkel til forvaltningen av motorferdselen. Ut fra dette kan man konkludere med at behovet for lokal forvaltning av saksfeltet er helt nødvendig.

NORSKOG er spesielt opptatt av mulighetene for motorferdsel i utmarksnæring. Regjeringens standpunkter fra mars då. som også omhandler nettopp utmarksnæringen, kan NORSKOG ikke se innarbeidet i høringsforslaget. NORSKOG ber derfor spesielt om at Miljøverndepartementet påse at Regjeringens ønsker etterfølges.

Bakgrunn

NORSKOG fulgte tett forsøksordningen med åtte kommuner som en periode fikk forvalte motorferdselspolitikken etter egne utformede retningslinjer. Kommunene spente fra kommuner med restriktiv holdning til motorferdsel til kommuner som åpnet for regulert bruk av snøscooter langs definerte løyper til fastsatte tider. Forsøket viste en geografisk ulik holdning til motorferdsel i utmark. Dette syntes allikevel ikke å være problematisk, rett og slett fordi den jevne oppfatningen i lokalbefolkningen kom til uttrykk i kommunens forvaltning. Noe som synes åpenbart fornuftig. Forsøksordningen dannet grunnlaget for et utvalg bestående av en rekke organisasjoner, herunder NORSKOG, som skulle gi sin anbefaling for en ny forvaltning av motorferdsel i utmark. Prosjektet hadde tittelen «Motorferdsel og samfunn» og ble ledet av Norsk institutt for By og regionforskning (NIBR). NORSKOG understreket her behovet for bruk av motorkjøretøy også innenfor det utvidede landbruksbegrepet. Med dette mentes mulighet til å transportere proviant, utstyr og personer innenfor nye grener av landbruket, slik som naturbasert reiseliv. NORSKOG var imidlertid skeptisk til et frislipp slik man har sett i Sverige. Etter at utvalget avsluttet sitt arbeid i 2006 har saken blitt liggende i Miljøverndepartementet, inntil Regjeringen i mars la frem sine prinsipper for forvaltning av motorferdsel.

Prinsippene

Den prinsipielle diskusjonen har vært om kommunene skulle underlegges et felles nasjonalt regelverk for dette saksfeltet, eller om kommunene selv gjennom Plan- og Bygningsloven skulle utforme sin lokale motorferdselspolitikk - innenfor sentralt fastsatte retningslinjer.

Forbud mot rekreasjonskjøring

NORSKOG mener det er nødvendig med et generelt forbud mot rekreasjonskjøring med snøscooter, men da med åpning for dispensasjoner. Disse skal utstedes i tråd med kommunale planer for næring, fornøyelseskjøring på bane, turisme, aktiviteter for bevegelseshemmede, kjøring på ubrøytede skogsbilveier og faste løyper til hyttefelt. Når Dette er helt i tråd med tidligere standpunkter hos NORSKOG om å unngå tilsvarende tilstander som man ser i Sverige og deler av Nord-Norge, der motorferdselen foregår med ytterst få begrensninger. NORSKOG ønsker en liberalisering i tråd med kommunale planer – til og med for «fornøyelseskjøring». NORSKOG mener grensedragningen mellom uakseptabel «rekreasjonskjøring» og akseptabel «forlystelseskjøring» vanskelig kan gjøres i generelle retningslinjer, men besluttet lokalt, helt i tråd med erfaringene fra MOSA. Etter NORSKOG sin vurdering, går skillet mellom bruk av snøscooter som en «allemannsrett» på den ene siden og etter normalt restriktive kommunale retningslinjer på den andre.

Oppsummering

NORSKOG mener bruk av snøscooter skal være underlagt restriktiv regulering, spesielt fordi man kan påføre vilt skader i en sårbar periode ved ukritisk motorferdsel. I tillegg er motorstøy og beltespor sjenerende i ellers naturlige omgivelser, noe som eksempelvis påvirker attraktiviteten ved norsk natur for flertallet av tilreisende. Begge aspektene kan imidlertid greit ivaretas gjennom kommunal planlegging og tillatelse etter søknad. Traseer som i liten eller ingen grad påvirker vilt eller mennesker kan etter NORSKOG sin fortolkning av oppropet brukes til «forlystelseskjøring» og bl.a gjerne brukes som et ledd i reiselivsnæring, etter kommunal behandling. Disse prinsippene må i større grad innarbeides i forslaget som nå er på høring.

Med vennlig hilsen
NORSKOG

sign

Gaute Nøkleholm
(Kommunikasjons- og organisasjonssjef)