



Klima- og Miljødepartementet
Postboks 8013 DEP
0030 OSLO

Hørings svar - NOU 2024 - 10 Ny motorferdsellov

Vedtatt av Balsfjord kommunestyre 23.09.2024 i sak 128/24

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 2021. Foranledningen for nedsettelsen av utvalget var et stortingsvedtak der Solberg-regjeringen ble bedt om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt. Motorferdsellovutvalgets NOU ble overlevert klima- og miljøminister den 21. mai 2024

Utvalget skriver blant annet slik om sine overordnede føringer for arbeidet, slik:

«Utvalget ønsker ikke å legge til rette for mer motorferdsel enn i dag – verken faktisk eller rettslig. Vi foreslår derfor å videreføre dagens ordning der utgangspunktet er at motorferdsel er forbudt. Samtidig foreslår vi å videreføre ordningen med at ferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunen skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål.»

Balsfjord kommune ser, på prinsipielt grunnlag, ingen grunn til at det ikke bør kunne tillates mer motorferdsel utmark i Norge – så lenge det skjer innenfor de til enhver tid gjeldende regler og at de nødvendige hensyn blir ivaretatt. Balsfjord kommune er dermed kritisk til at utvalgets utledning fra dette utgangspunktet, er et førende prinsipp om at det ikke skal legges til rette for mer motorferdsel enn i dag. Slik Balsfjord kommune ser det, burde lovutvalget konsentrert seg om å revidere regelverket med sikte på å oppnå den balansen som Stortinget og regjeringen har pekt på i mandatet.

Det prinsipp som utvalget har lagt seg på, fremstår som at utvalget på eget initiativ har foretatt et politisk valg, noe som er egnet til å svekke utredningens legitimitet. **I forlengelsen av dette stiller Balsfjord kommune spørsmål ved hvorvidt denne selv pålagte føringen kan ha fått konsekvenser for utvalgets vurderinger og forslag, og anmoder departementet om å ha særlig oppmerksomhet på dette forholdet i sin videre oppfølging av saken.** Utvalget har i sin utredning satt friluftslivet i høysete, mens økt lokalt selv styre og redusert byråkrati ikke ser ut til å være i utvalgets fokus i det hele tatt.

Bestillingen til utvalget var bla at «formålet med motorferdselloven skal stå fast». Utvalget velger å tilføye begrepet «bærekraftig» og fjerne begrepet «trivsel» fra eksisterende formålsparagraf. Hva

som ligger i at motorferdsel skal foregå på en bærekraftig måte er ikke nærmere beskrevet i lovforslaget. I NOU'en er det satt likhetstegn mellom begrepet «bærekraft» og menneskers mulighet til å nyte naturen, deres utøvelse av friluftsliv og samisk kulturutøvelse. At motorisert ferdsel, på generelt grunnlag, forhindrer mulighetene til en bærekraftig bruk av naturen, er etter Balsfjord kommunes oppfatning, en kraftig utvidelse av bærekraftbegrepet, som Balsfjord kommune ikke støtter. Balsfjord kommune er enige i at motorisert ferdsel i naturen må reguleres, men vi er sterkt uenige i at man legger til grunn at all motorisert ferdsel forhindrer en bærekraftig bruk. Ettersom bærekraftbegrepet er brukt, bør det også tydeliggjøres hva som ligger i begrepet, slik at man unngår et større rom for tolkning i framtiden.

Det er ikke lenger et fokus på at folk skal trives i naturen, nå skal all motorisert ferdsel ta hensyn til alle andre aktører, uavhengig av hvordan den motoriserte ferdselen påvirker trivselen. Motorisert ferdsel er med lovforslagets formålsparagraf ansett som noe unødvendig og negativt. Å nærmest kriminalisere motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er etter Balsfjord kommune oppfatning et stort skritt i feil retning. Balsfjord kommune vil etter den konteksten også anse bruk av snøscooter som en likeverdig del av friluftsliv.

Formålsparagrafen i ny lov er innskjerpet i forhold til vår forståelse av bruken av natur. I gjeldende lov er formålet ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivsel. I ny motorferdsellov er formål at loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse. Hva en konkret legger i ordet samisk kulturutøvelse er noe mer uklart. Vi tar som utgangspunkt at dette gjelder konkret reindriftsutøvere.

Motorisert ferdsel i utmark spesielt ved bruk av snøskuter er viktig også for naturopplevelser og friluftsliv, det er stor forskjell hva vi mener om friluftsliv, da basert på hvor vi bor i landet.

Bo og bli lyst er viktig for å kunne opprettholde bosetning i distriktene og da særlig i vår nordligste landsdel. Vi ønsker alle å bevare den naturen vi er en viktig del av på en best mulig måte.

Når det gjelder bruk av snøscooter på vinteren er det viktig å huske på at da benyttes det oppmerkede gode løyper og ferdsel skjer på snø og ikke bar mark.

Dagens lov med tilhørende forskrifter er på mange måter stivbent og mangler forståelse for vår kultur og bruk av naturen gjennom generasjoner.

Balsfjord kommune er enig med utvalget at naturen må bevares. Definisjonen av friluftsliv og hva en mener med samisk kulturutøvelse, vil i praksis kunne føre til en utelukkelse av vårt tradisjonelle friluftsliv som innbefatter bruk av naturen til først og fremst høstingsformål, men også som viktig trivselsfaktor og for rekreasjon. Det er igjen meget viktige faktorer når det gjelder bo og bli lyst i Balsfjord, samt i mange andre kommuner.

I forståelsen av hva som ligger i hensyn til friluftslivet, så er det viktig å huske på at det er kommunene selv som har foretatt kartleggingen av bruken av områdene. De har dermed den beste oversikten over hvilke aktiviteter som foregår hvor og samlet sett den beste oversikten over bruken av de ulike arealene. Kommunene sitter også med lokal kunnskap om de ulike naturgitte forholdene og har totalt sett en oversikt over hva som ellers bør tas hensyn til. Kommunene er derfor i stand til å ta lokale beslutninger på hvilke hensyn som bør tas og hva som skal veie tyngst.

NOU 2024:10 legger opp til at bruk av motoriserte fremkomstmidler, ikke er å regne som friluftsliv. Definisjonen på friluftsliv er: «Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse». Balsfjord kommune ønsker å presisere at snøscooteren har

bidratt til fysisk aktivitet i friluft, miljøforandring og naturopplevelser for innbyggerne i mange kommuner i over 50 år.

Balsfjord kommune mener at formålet med motorferdsel må favne viere enn det lovutvalget legger til grunn. I formålsparagrafen må begrepet "friluftsliv" byttes ut med ordet trivsel. Innholdet i formuleringen "fremmer trivsel" sikter som i nåværende motorferdsellov til at loven skal tilgodese "rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser".

Vårt geografiske område er stort og de fleste steder lite befolket. Folk har naturlig tatt i bruk tekniske hjelpemidler som kjøretøy for å høste av naturen og motorferdsel er blitt en naturlig del av friluftslivet på vinterføre i snøskuterløypene. Forslaget til nytt formål i motorferdsellov har mindre legitimitet og aksept i befolkningen fordi den mangler forståelse av vår tradisjonelle utøvelse av friluftsliv og høstingskulturen av naturen til eget og storfamiliens forbruk av bær og fisk som er vår felles kultur i mange kommuner uavhengig av folks bakgrunn.

Formålsparagrafen blir da slik: Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til samisk kulturutøvelse og fremmer trivsel.

Endring av formålsparagrafen støttes ikke av Balsfjord kommune, da den både er uklar og har en strengere innramming av lovforståelsen.

NOU 2024:10 argumenterer for at det nye lovforslaget må gi likelydende regler for hele landet og har derfor fjernet visse geografiske særregler. Å anse de klimatiske og naturgitte forhold i Norge som like er i beste fall en misforståelse. Ulikhetene taler for at det fortsatt bør være visse geografiske særregler. Det vil også fortsatt være tillatt med motorisert ferdsel som foregår i umiddelbar nærhet til utmark, slik som på sjøen. I NOU'en hevdes det at støy kan være en utfordring for dyrelivet, og forstyrrende for friluftslivet. Det synes merkelig at støy på land er et problem, men at støy fra motorisert ferdsel på sjøen ikke engang er diskutert.

Balsfjord kommune ønsker en smidig lov som er mer tilpasset vår bruk og kultur. Vi mener at hver enkelt kommune gjør den beste forvaltningen av motorisert ferdsel i utmark. Dersom en kommune ikke har tilstrekkelig kompetanse til å gjøre faglig gode vurderinger i motorferdselsaker, er det naturlig med interkommunalt samarbeid og kommunen kan innhente råd og veiledning fra for eksempel Statsforvalteren slik det allerede gjøres på en rekke andre fagområder. Vi representerer et stort område og enkelte steder med liten tetthet av innbyggere. For at befolkningen skal kunne og leve og utvikle seg i nord er vi avhengig av at lovverk og forvaltning er tilpasset lokale forhold.

Noen tall:

Det var registret nesten 94.000 snøskutere i Norge i 2023 (SSB). Dette er en nedgang de siste to år, men en økning på 5 % de siste fem år. Det er ingen statistikk som skiller mellom snøskutere i offentlig bruk, snøskutere eid av frivillige organisasjoner eller privatpersoner.

En undersøkelse i 2017 gjennomført av TØI ([getfile.php \(toi.no\)](http://getfile.php(toi.no))) viser at 45 % av respondentene brukte skuteren kun til fritidsformål, mens de øvrige 55 % også brukte skuteren til næring/redning/arbeid. 20 % brukte skuteren kun eller mest til andre formål enn fritid.

Balsfjord har 703 registrerte snøscootere fordelt på ca.2700 husholdninger. Over 25% av husholdningene eier snøscooter, men Balsfjord har kun noen få km med løype i utkanten av kommunen.

Innspill til lovforslaget:

Teknologien har gjennomgått en revolusjon i forhold til støy og miljøutslipp fra inntreden av snøskutere på 70-tallet og frem til i dag, støy og utslipp kan ikke sammenlignes med hva det bare var for 10 år siden, takket være ny teknologi og nye motorer. Dette på linje med utviklingen på motorer ellers i samfunnet.

Høringsinnspill til NOU 2024:10 "Ny motorferdsellov"

Generelt:

1. Utvalget leverer i svært liten grad på bestillingen om økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati.
2. Det er urovekkende at utvalget på eget initiativ ser ut til å ta et politisk valg, når de som et førende prinsipp legger til grunn at det ikke skal legges til rette for mer motorferdsel enn i dag.
3. Endring av motorferdselloven støttes, men lovforslaget støttes ikke.

Om lovforslaget:

4. Formålsparagrafen er strengere, men samtidig uklar. Endringen støttes derfor ikke.
5. Vi mener at det er riktig med geografiske særregler og at den nye loven må åpne for slike ulikheter, ref § 2. Hele Nord-Norge bør ligge i særsonen, men som et minimum bør hele Troms inkluderes, Det er ugunstig å unødvendig byråkratisk å ha to forskjellige regelverk for kommunene i Troms.
6. Grunneiere, hytteeiere og personer med redusert bevegelsesevne må være unntatt fra forbudet om motorisert ferdsel på ubrukte veier, innenfor gitte rammer, ref § 3.
7. Loven må være tydeligere på hva som menes med "nevneverdig større skadepotensial", ref § 4.
8. Utvalget peker på at støy fra motorisert ferdsel kan være til skade for naturen og friluftslivet. Det er imidlertid tillatt å kjøre med fritidsbåter, som støyer innover land, også utmark. Hvorfor?
9. Vi er generelt kritisk til at statsforvalteren gis myndighet til å kunne forby motorferdsel i utmark som ellers er tillatt. Vi kan ikke se at utvalget har gitt noen begrunnelse for å gi statsforvalteren denne myndigheten, ei heller kan vi se at dette på noen måte vil være riktig. Vi er bekymret for at dette gir Statsforvalteren uinnskrenket myndighet til å forby motorisert ferdsel i et større omfang. Utvalgets forslag er heller ikke i tråd med bestillingen til utvalget om å øke det kommunale selvstyret. Dersom muligheten til slikt forbud opprettholdes i loven, må det kunne etterprøves og kommunene må gis adgang til å kunne klage på vedtaket. Løyper skal kun kunne stenges midlertidig og for kortere perioder, ref § 9
10. Vi mener det er urimelig at motorferdsel i utmark til faste bosteder avslås, der kjøring til bostedet etter vei er mulig, men bare med en betydelig lengre kjørestrekning, ref § 16. Balsfjord

kommune mener at det må kunne dispenseres for dette formålet, der dispensasjon klart vil medføre en enklere og kortere transport, så lenge transporten ikke påfører unødvendig skade eller ulempe for naturen eller andre

11. Unntaksregelen om vedtransport med beltekjøretøy på snødekt mark, ref § 17, må også gjelde nærmeste familie og den/de som ellers hugger på vegne av grunneier. Kommunen må også i lokal forskrift kunne åpne for at nærmeste familie og den/de som ellers hugger på vegne av grunneier på barmark kan ta ut ved med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy.
12. Vi gjør oppmerksom på at det finnes ulike definisjoner av begrepet «turvei», gitt av ulike offentlige instanser og at flere definisjoner skaper uryddighet og tolkningsmuligheter, ref § 18. Vi mener det må åpnes for at kommunene, gjennom forskrift, kan åpne for bruk av mindre elektriske kjøretøy, på lukkede baner og etter gitte kriterier.
13. Det er unødvendig byråkratisk og ressurskrevende å kreve at skiløyper og kjøreopplæring må inn i arealplanen, ref § 21 og § 23. Balsfjord kommune mener at kommunene bør kunne gi dispensasjon til motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag.
14. Opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker, for allmenheten og for konkurranser, når den foretas av kommunen selv, turistbedrifter, hjelpekors, idrettslag, turlag, grendelag eller tilsvarende, må være direktehjemlet, ref § 21. Det vises forøvrig til § 3 e) i gjeldende forskrift om motorferdsel
15. Eksisterende og allerede godkjente snøskuterløyper må kunne videreføres uten at disse må inn i en reguleringsplan, ref § 22, Balsfjord kommune mener at de løypene som allerede er etablert må kunne videreføres uten krav til reguleringsplan
16. Det må være mulig å foreta mindre endringer på etablerte snøskuterløyper, også de som ikke har reguleringsplan, i medhold av pbl § 12-14 "endring og oppheving av reguleringsplan"
17. Det må være mulig å kunne gi dispensasjon til landing utenom fastsatte landingsplasser, dersom det dreier seg om enkelthendelser, ref § 25
18. Det må være tillatt med næringstransport på barmarks traseer andre steder enn i Finnmark, ref § 28. Kommunen mener at tillatelsen for godt etablerte barmarks traseer bør være generell og ikke kun for Finnmark. Det finnes f eks en rekke barmarks traseer i Troms, som en konsekvens av bla reindrift og disse må også kunne benyttes til transport i utmarksnæring så langt det er mulig. Selv om disse traseene ikke kan dokumenteres å ha eksistert siden før 1977, så vil disse traseene forbli i uoverskuelig framtid og bør derfor kunne benyttes av andre i næringsøyemed
19. Det må være mulig å tillate motorferdsel på snødekt mark og islagt vann når ferdselen er nødvendig for preparering av hundeløyper, ref § 30
20. Det må være tillatt med persontransport av hytteeiers nærmeste familie, til hytte, etter en godkjent og kartfestet trase, ref § 33. Vi mener at slik dispensasjonen skal gjelde så lenge søker er eier av hytta. Kommunene kan i forskrift sette regler for slik kjøring, f eks tidspunkt, fart. Dispensasjon for kjøring til egen hytte, må kunne vare så lenge søker er eier av hytta.
21. Vi støtter definisjonen om at en varig tilstand tilsvarer minst to år, slik den beskrives i merknadene til loven (s394), ref § 36

22. Vi mener at alle, som av lege er definert til å ha varig redusert bevegelsesevne skal kunne innvilges dispensasjon, ref § 36.
23. Eventuelle krav til en legeerklæring må tydeliggjøres, ref § 36
24. Vi mener at §38 bør inneholde et generelt unntak for personer med varig redusert bevegelsesevne. Hvis lege har erklært en person for å ha livsvarig redusert bevegelsesevne, så bør en dispensasjon også kunne være livsvarig.
25. Det må være mulig å gi enkeltpersoner dispensasjon for isfiskekjøring til ett vann som det ellers ikke går løype til, dersom dette forøvrig er vurdert og tillatt etter naturmangfoldlovens § 8-12. Denne muligheten må også omfatte personer som er bevegelsehemmet på grunn av alder, ref § 36
26. Vi mener at § 37 struper kommunenes handlingsrom slik den foreligger. Vi er samtidig svært kritisk til forslaget om at kommunene ikke skal ha myndighet, kun statlig eller regionalt organ. Vi støtter derfor ikke avsnitt to i §37.
27. Kommunene må selv kunne avgjøre hvor lenge en dispensasjon skal kunne gjelde, ref § 38
28. Dispensjon for vedtransport og transport til hytte, må kunne vare så lenge vedkommende har de nødvendige rettigheter til å hente ut ved, eller fortsatt er eier av hytta, ref § 38
29. Det må være opp til det lokale selvstyret å vurdere hvor mange turer den enkelte skal få, etter § 33 (godstransport hytte), ref § 38
30. Det kommunale selvstyret må tillegges vekt når klager skal vurderes, ref § 42
31. Balsfjord kommune er enige i at særskilt samtykke fra grunneier ikke videreføres. Nye planprosesser vil sikre at grunneier blir informert og hørt på annen måte. Balsfjord kommune støtter bruk av PBL § 16.2 og mener det også må være mulig å bruke paragrafen til opprettelse av nye løyper i LNFR områder. Ref §43
32. Skutersesongen bør kunne vare til 17. mai, med mulighet for dispensasjon til 31.mai. Kommunene må selv kunne vurdere om løyper må stenges tidligere, ref § 44
33. Overgangsbestemmelser Denne gjelder kun i fem år. Da må ny runde om utredninger i alle kommuner slik det var ved forrige lov endring, noe som påførte den enkelt kommune flere hundrede tusen i unødvendige utgifter. Kommunene må få adgang til uten kostnader å overføre dagens forskrifter direkte til ny løsning. (det være seg PBL dersom den blir valg
34. Utvalget foreslår at løyper må følge forskrift om konsekvensutredning, og vedlegg 1. det betyr konsekvensutredning på samme måte som rå olje raffineri, kjernekraftverk, jernbane, flyplass over 1600 m, 4 felt motorvei over 10 km. Så lenge løypen skal være over 500 m, eller når en må legge om en løype over 500 m pga eks ras. Det sier seg selv at dette vil være helt umulig for en kommune å forholde seg til. Dette er en fin måte å få snikinnført et nei til flere løyper.

35. Balsfjord kommune mener at elsykler og andre små elektriske kjøretøy må likestilles i lovverket. Ny motorferdselslov må basere seg på et prinsipp om teknologinøytralitet. Kommunen fremhever videre at små elektriske kjøretøy bør ha direkte unntak i loven fra det generelle forbudet mot motorferdsel, på lik linje med elsykler og tyngre rullestoler. Balsfjord kommunen ønsker å understreke viktigheten av at kommunen får mulighet til å avsette areal til løyper for motorferdsel ikke må avgrenses til kun å gjelde snøscooter, men at denne adgangen også må ta hensyn til andre teknologier som er egnet for løypekjøring.

Med hilsen

Laila Johannessen

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur