

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep.
8013 OSLO

postmottak@kld.dep.no

18. September 2014

Høringsuttalelse – forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vann

Vi viser til høringsbrev av 10.07.2014 angående forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vann.

Generelle merknader

Norge har i dag en restriktiv regulering av motorisert ferdsel i utmark. Hensynet til friluftslivet og viltet er tungtveiende grunner til dette, noe som er naturlig og som bør tas hensyn til også i fortsettelsen. Dette er imidlertid et komplekst saksfelt og ethvert tilfelle er unikt. Derfor mener NORSKOG at lokalkjennskap og bruk av kommunale verktøy vil forbedre saksbehandlingen.

Det er samtidig viktig å erkjenne at bruken av naturen endres i takt med utviklingen. Sett fra vår generasjons kulturelle ståsted, og med vår nedarvede atferd, vil bruk av motorkjøretøy i naturen virke sjenerende. Det stanser likevel ikke utviklingen, og det er en kjensgjerning at bruk av scooter er en ettertraktet aktivitet for noen. Dette ønsket er så sterkt at mange tar loven i egne hender og kjører ulovlig. Forvaltningen må derfor enten akseptere situasjonen og legge til rette for kjøring som ikke påfører uakseptabel skade, eller ta belastningen med en stadig økende ukontrollert og ulovlig kjøring. Etter vårt syn innebærer det siste alternativet et stort skadepotensial. Ulike geografisk betingede kulturer på dette området, gav grunnlag for motorferdselsforsøket som ble gjennomført med åtte kommuner, og der NORSKOG var representert i fagutvalget. Senere var vi også representert i Motorferdsellovutvalget.

NORSKOG vil innledningsvis poengtere at evalueringen av Motorferdselsforsøket resulterte i noen konklusjoner vi ikke kjenner oss igjen i. Det ble eksempelvis gjort et poeng av at forsøket ikke hadde ledet til mindre kjøring enn situasjonen var før prosjektet startet. Derfor konkluderte sekretariatet med at forsøket ikke underbygde at lokal forvaltning bidro til forbedring. Denne konklusjonen var stikk i strid med den lokale erfaringen fra forsøket. I den grad forsøket bidro til økt kjøring totalt, så var den i så fall gjort på lovlig vis. Videre ble praktiske forsøk under intervjuundersøkelse i etterkant av eksponering for motorstøy gjennomført slik at resultatene nødvendigvis ble sterkt påvirket.

Det er viktig prinsipp at regelverket skiller klart mellom nyttekjøring og rekreasjonskjøring.

Vi mener regelverket i større grad må ta hensyn til landbrukets allsidige behov for nødvendig motorisert ferdsel i utmark, og er derfor skuffet over at høringsforslaget kun fokuserer på rekreasjonsløyper for snøskuter og at omtalen av kjøring i næringsøyemed nærmest ikke er viet oppmerksomhet i høringsnotatet.

Utmarksnæring og forholdet til gjeldende praksis

Vi mottar henvendelser fra medlemseiendommer som nektes transporttillatelse for nyttekjøring, begrunnet med at det vil komme endringer i denne retningen. NORSKOG vil derfor anmode departementet om å informere kommunene om at det signaliserte tiltaket ikke skal være til hinder for praktiseringen av kjøring i næringsøyemed.

I dag oppleves motorferdselloven som en flaskehals for landbrukseiendommer som driver aktivt jordbruk, skogbruk, eller naturbasert reiseliv. Lovens § 4 c gir unntak for motorferdselsforbud for "nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og børsanking regnes ikke som næring i denne forbindelse". Undertegnede organisasjoner ønsker å knytte unntaket fra motorferdsel til et *utvidet landbruksbegrep* som inkluderer naturbasert reiseliv, jaktturisme, fisketurisme, tilsyn med beitedyr i uveisomme områder, m.m. Vi mener regelverket må ta hensyn til at mange gårdsbruk utnytter et bredt spekter av utmarksressursene samtidig og at nyttekjøring er et inntektsgrunnlag for næringsutøvere i landbruket.

NORSKOG vil også understreke at det var bred enighet i Motorferdsellovutvalget om behovet for utvidelse av næringsbegrepet. I den grad det var divergens i utvalget så gikk dette på transport av personer, der hensikten var turen i seg selv. Derfor er det med undring vi registrerer at man ikke har tatt denne problemstillingen inn i arbeidet, spesielt i en situasjon der naturbasert reiseliv er sterkt politisk fokusert.

Det er nødvendig med en restriktiv politikk og styring av motorferdsel i utmark og som har rekreasjon som formål. Samtidig er det riktig å tilpasse regelverket til nye behov og å gi kommunene økt myndighet til å forvalte regelverket. Slik vi ser det, har lokaldemokratiet de beste forutsetningene for å finne løsninger for regulering av snøskuterkjøring, og vi støtter derfor at beslutningsmyndigheten nå i større grad legges til den enkelte kommune.

Grunneieres anledning til å benytte skutertraseer kommersielt

Høringsnotatet er svært vagt formulert når det gjelder avgrensning til bestemte brukergrupper og betaling (punkt 5) og vi savner departementets nærmere omtale om muligheten for at grunneiere kan bruke snøskuterløyper som et salgbart produkt i naturbasert reiseliv. Vi ser imidlertid heller ingen restriksjoner i regelverket som skulle tilsi at dette ikke kan gjøres. Opplevelseskjøring med snøskuter vil åpenbart kunne være et interessant produkt å selge. Anlegg av slike traseer vil selvsagt måtte følge regelverket med høringsrunder og nødvendig vurdering av ulike interesser. Prismekanismen vil medføre at det blir redusert bruk og bidra til å hindre uønskede konsekvenser av traseen. Det samme gjelder naturmangfoldlovens reguleringer i forhold til den samlede belastningen av slike tiltak.

Det må etter dette forventes at departementet i det videre arbeidet tydeliggjør bedre hvilke grenser og forutsetninger som regelverket er ment å ha.

Forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4

Vi forutsetter at grunneierne blir involvert i planprosessen for plassering av løypene og at de fritt kan reservere seg mot å tillate ferdsel på sin grunn, jamfør bestemmelsene i lov om motorferdsel § 10 forholdet til grunneier o.a. Da grunneiers tillatelse er en forutsetning for rekreasjonskjøring med snøskuter mener vi at dette også bør stå i § 4 a, første ledd:

"Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vann bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet og etter tillatelse fra den enkelte grunneier"

Grunneierlag må kunne være initiativtaker til skuterløyper. Vårt forslag er at «etablere» endres til «tillate» i forslag til ny bestemmelse, slik at denne lyder (uthevet her):

«Departementet kan i slik forskrift gi kommuner myndighet til å *tillate* løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. Forskriften kan omfatte nærmere regler om kommunens bruk av myndigheten.»

Bakgrunnen for endringsforslaget på dette punktet er at det i en del tilfeller vil være andre initiativtakere enn kommunen som vil etablere og drifte løyper (typisk grunneierlag eller reiselivsoperatører, eller begge i samarbeid). Slike initiativ vil i en del tilfeller også være en forutsetning for at det skal være aktuelt å opprette løyper. Kommunens rolle kan i slike tilfeller være mer avgrenset enn hva ordet «etablere» kan gi inntrykk av, dersom denne først og fremst omhandler en tillatelse til en bestemt arealbruk gjennom areal- og reguleringsplan, samt utarbeide forskrift med vilkår for bruken av de tillatte løypene. Dette utelukker ikke at kommuner også kan være mer delaktig i etablering og drift av løypene.

NORSKOG støtter at skuterløypene ikke skal legges i verneområder og nasjonale villreinområder, men mener det ikke kan legges bånd på muligheten for å etablere skuterløyper i *foreslåtte* verneområder. Skuterløyper er ikke irreversible inngrep, og forslag om å etablere et verneområde bør ikke stanse et velbegrunnet trasevalg for skuterløype.

Forslag om endring i forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag

§ 4a sjette ledd – grunneiers samtykke

Vi vil påpeke at grunneiers rett til å reservere seg mot å få en skuterløype over sin eiendom må være reell. Det vil i mange kommuner bli et press på enkelte grunneiere om å tillate skuterløype over sin eiendom, slik at ønsket skutertrasé kan realiseres. Mange vil trolig oppleve det som en belastning å få et forslag om arealplan med skuterløype over sin eiendom. Vi vil derfor påpeke behovet for at grunneiers rett til å motsette seg skuterløyper over sin eiendom må sikres allerede i planprosessen. Dette kan presiseres ved at § 4a, sjette ledd andre bokstav andre punktum ved at det også blir satt krav om at grunneier gir sitt samtykke før planen blir vedtatt:

”Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløyper eller juridisk bindene planer om slike over en eiendom før grunneier har samtykket til slik løype eller en plan om slike.”

Oppsummering

NORSKOG er etter dette positive til forslaget som er fremmet, men savner et større fokus og bedre avklaringer av grunneieres muligheter for å benytte snøskuter i næringsøyemed.

Med vennlig hilsen
NORSKOG



Arne Rørå

Administrerende direktør



Mari Gjølstad
Næringspolitisk sjef