



Motorferdsellovutvalget@kld.dep.no

Saksbehandler, innvalgstelefon

John Haakon Stensli, 73199392

Gabriella Fure Briceno, 73199383

Innspel til Motorferdsellovutvalget frå Statsforvaltaren i Trööndelag

Motorferdselsutvalget skal revidere reglane for motorferdsel i utmark og vassdrag og føreslå endringar i dette. I den forbindelse har SFTL i Trööndelag (vidare forkorta SFTL) vurdert behov for endringar og forenklingar. Vi har fylgjande merknadar:

Behov for nytt regelverk

Det regelverket vi har i dag, har vore endra mange gonger, og det framstår i dag som lite heilskapleg og med litt for mange moglegheiter for ulik tolking og praktisering. Vi imøteser difor ei ny lov.

Det er viktig at regelverket er eintydig og enkelt å forstå. Det er i dag stort sprik i praktiseringa av regelverket i dei ulike kommunane. Det er difor viktig med tydeleg språk i lovteksten som ikkje opnar for tvitydige tolkingar. Vi ser også at reglane er noko inkonsekvente, med tanke på kva som er i lov og forskrift. Dette bør det ryddast opp i. Der det er uklårt kan det utfyllast med rettleiarar, men vi ynskjer at det jobbast mot mest mogeleg utfyllande og presist regelverk.

Vurdering i samsvar med naturmangfaldlova

Prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8 – 12 skal leggjast til grunn som rettleiing ved utøving av offentlig mynde, og vurderinga skal gå fram av avgjerda, slik det er formulert i naturmangfaldlova § 7. SFTL registrera at det ofte er manglande vurderingar etter naturmangfaldlova, og meina det kan inkludera ei direkte tilvising til naturmangfaldlova §§ 8 - 12 i føresegnene i motorferdselsregelverket som gjer høve til løyve eller dispensasjonar, både i lov om motorferdsel og forskrift for bruk av motorkøyretøy i utmark og på slagte vassdrag (vidare forkorta NF, nasjonal forskrift). Det er i dagens regelverk krav om vurdering etter naturmangfaldlova, men vi erfara at dette likevel ikkje blir gjort. Ei tydeleggjering i regelverk og i rettleiarar vil difor kunne gjer det tydelegare for kommunane kva for føresetnadar som må vere oppfylte for å kunne gi løyver til motorferdsel etter regelverket. Vi ber difor om at det vurderast å inkludere informasjon som er tilgjengeleg i rettleiarar og rundskriv i lovverket.

Samla belastning



Vurdering av samla belastning er eit av prinsippa i naturmangfaldlova, men vi vel å kommentere dette særskilt, mellom anna fordi dette prinsippet også har gyldigheit for reindrift og friluftsliv. Vi har dei siste tiåra sett ei auke i talet på køyretøy som er tenkt å nyttast i utmarka, og ei tilsvarande auke i omfanget av køyring, både lovleg og ulovleg. Det er grunn til å forvente at denne trenden vil fortsette. Vi ser at slik lovverket er innretta i dag, er det inga vurdering av samla belastning av direkteheimla køyring, snøscooterløyper, enkeltløyver og ulovleg køyring. Dette blir særleg tydeleg der fleire kommunar har kvar sin bit av til dømes eit felles fjellområde. Manglande vurdering av samla belastning ser vi som ein stor mangel ved systemet slik det er i dag, og vi ønskjer at eit nytt regelverk kan bidra til at dette i større grad blir teke omsyn til.

Snøscooterløyper for fornøyleskøyling og konflikt med friluftsliv – kva veg tyngst?

Det er i dag høve til at kommunen kan fastsette løyper for snøscooter, såkalla «fornøyleskøyling», jf. NF § 4a. Det kjem fram av rundskriv T-1/96 s. 13 at reglane ikkje tek sikte på å hindre naudsynt ferdsel som tener til anerkjente nyttebehov, men at det er den unaudsynte og fornøylesprega ferdselen regelverket skal hindre. Her er det difor etablert ein praksis i kommunane med oppretting av løyper som blir nytta til varierende føremål. Det har vore tilfelle der det har oppstått konflikt mellom køyring i fastsette løyper og friluftslivet i områder. Det er i dagens regelverk teke inn tilvising til at kommunen skal ta særskilt omsyn til ulemper for friluftslivet, men ved utøving av det lokale sjølvstyret ser vi at omsynet til andre interesser her snøscooterinteressene, blir veid tyngre enn omsynet til friluftslivet.

SFTL meina det i større grad må prioriterast omsyn til friluftsliv når ein fastsett løyper. Det kan også takast inn ein definisjon av kva som reknast som friluftsliv, og om motorisert ferdsel er meint å skulle fremje friluftslivet. Dette sidan enkelte miljø forstår friluftsliv som køyring med scooter. Det bør også takast inn i vurderinga ein heilskapleg tankegang der ein ser på tilgang til løyper ikkje berre i kommunen, men i regionen. I tillegg ser vi behov for ei lovpålagt vektning av samla belastning for natur, reindrift og friluftsliv i vurderinga av kvar, og om, ein skal fastsette snøscooterløyper. Det kan vurderast å inkludere tilvising til vurdering av samla belastning på naturen i samsvar med naturmangfaldlova. SFTL har også vert gjort merksam på at det i enkelte område er konflikt mellom rekreasjon og reindrift, og at det er reindriften som må ta støytten mot i disse diskusjonane. Det vil difor verke positivt, i den grad det er mogeleg, å tydeleggjer rettane til reindrift i regelverket, for å unngå tvil eller konflikter.

Statistikk for å avdekke samanheng mellom omfang av køyring og lovendingar

SFTL ser at det er behov for statistikk over omfanget av køyring for å kunne vurdere konsekvensar av lovendingar. Døme på dette er mellom anna fjerning av 2,5 km-kravet for transport av bagasje til hytte i NF § 5 c). Krav i føresegnene om køyrebøker, oversikt over løyver og løyper, vil difor kunne gi ei god oversikt over praksis og køyring i ulike kommunar og inngå som ein del av kunnskapsgrunnlaget til forvaltninga.

Kommunanes frie skjøn, «kan-skjønet»

SFTL opplever at det er ei auke i gjevne løyver når ein fjernar krav i lovverket, og at kommunane føler seg pressa til å gje løyver i dei tilfella det blir opna for å gi løyver i lovverket. Det er derfor mogeleg at ei «kan-fråsegn» i regelverket blir oppfatta av enkelte kommunar som ei «skal-fråsegn». SFTL meina difor at fråsegnene som gir mogelegheit for kommunane til å gi løyve må presiserast slik at det går



tydeleg fram at det er ei «kan-fråsegn». Det kan også med fordel inkluderast ein passus om at løyve berre skal innvilgast etter ei vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12.

Kunnskapsgrunnlag om køyrespor og terrengskadar

Det er behov for meir kunnskap om naturens evne til å rette seg opp igjen etter køyrespor og terrengskadar. Til dømes i dei omstenda det er gjeven løyve eller dispensasjonar som etablera skadar i terrenget. Plikt til å kartlegge konsekvensar av køyring kan vurderast inkludert i fråsegnene.

Moglegheit for kommunane til å ta sakshandsamingsgebyr

Vi ser at mange kommunar bruker mykje ressursar på å sakshandsame søknadar om løyve til å køyre i utmark. Vi tenker det er rimeleg at kommunane kan ta gebyr for å sakshandsame søknadane, på lik linje som til dømes byggesaker etter plan- og bygningslova og søknadar om utsleppsløyve etter forureiningslova. I tillegg til at kommunen kan få dekt sine kostnader til sakshandsaminga, ser vi for oss at eit gebyr kan bidra til å redusere talet på søknadar om «unødig køyring», til dømes der det er høve til å nytte eit leigekøyningstilbod framfor å søke om eige løyve. Dette vil også kunne bidra til å bevare leigekøyningstilbod (sjå meir om dette under).

Køyring til eiga hytte med snøscooter – behov for forenklingar

Einskilde kommunar har framleis ei streng praktisering av løyver til å køyre til eiga hytte, og tilviser hytteeigarane til å nytte leigekøyrarar. Dei fleste kommunane har likevel ein liberal praksis. Vi ser at mange kommunar brukar mykje ressursar på å handsame eit stort tal søknadar om løyve som uansett vert innvilga. Vi ser at det hadde vore betre om kommunane hadde nytta ein del av denne tida til heller å redusere omfanget av skadeleg køyring og ulovleg køyring.

Ein moglegheit kan vere å gje kommunen høve til å opne for å lage regionale eller kommunale forskrifter som gjev heimel for å køyre med snøscooter langs definerte køyretraséar i enkelte område. Ein annan moglegheit kan vere å gjere det same gjennom å nytte plan- og bygningslova.

Ei slik forenkling forutset etter SFTL si meining at det er nokre nasjonale vilkår som må vere på plass, på same måte som for løyper for fornøyelseskøyning. Dette gjeld til dømes at ei slik forenkling ikkje bør være aktuelt i sårbare villreinområde eller andre område med sårbar natur. Prosessen med å opne område/trasear for forenkla handsaming av køyring til eiga hytte, bør være like grundig som for løyper for fornøyelseskøyning.

Leigekøyning som redusera anna køyring

SFTL er av den oppfatninga at leigekøyning etter NF § 5 a) verkar reduserande på anna køyring. Dette i motsetning til om ein har eigen scooter, som oftast fører til bruk i eit større omfang enn det å køyre til hytta. Ved leigekøyning kan ein til dømes samle køyringa for fleire hytteeigarar. Det kan difor vurderast å stramme inn rammene for anna køyring i tilfelle der leigekøyning kan nyttast.

Digitalisering av løypetrasé og løyver

For å kunne vekke behov for snøscooterløyper, barmarkskøyning og generelt motorferdsel opp i mot andre omsyn som natur, friluftsliv og reindrift, er det naudsynt med god oversikt og kunnskapsgrunnlag. Det er naudsynt å ha både kommunal, regional og nasjonal oversikt og omfanget av køyring med snøscooter og på barmark. Det er allereie krav om digitalisering av snøscooterløyper i NF § 4a siste ledd, men SFTL registrera at det likevel ikkje blir gjennomført i alle kommunar. Det er difor naudsynt å finne årsaka til dette og eventuelt justere regelverket.



Det er ikkje tilsvarande krav i dagens regelverk om å digitalisere eller rapportere inn oversikt over enkeltløyper som blir gjevne etter NF. SFTL ber difor om at eit slikt krav blir teke inn i det nye regelverket. Det er naudsynt å ha ei slik oversikt for å kunne vurdere samla belastning på naturen. Ei slik oversikt vil kunne inngå i kunnskapsgrunnlaget som skal leggest til grunn i fastsettinga av løyper, vurdering av løyper og dispensasjonar. Ei digitalisering av søknadsprosessen bør også kunne gjere det enklare for søkarane og forenkle samordninga etter anna lovverk, som til dømes verneforskrifter. Ei god standardisering av søknadsprosessen vil óg effektivisere forvaltingsmyndene si sakshandsamingstid.

Digitalisering av køyrebøker for å oppnå etterprøving

SFTL ser også behovet for å digitalisere køyrebøker for å lett kunne få oversikt over lovleg køyring. Dette vil kunne lette arbeidet til forvaltninga og Statens naturoppsyn. Det kan med fordel inkluderast ei føresegn om digitalisering av køyrebøker.

Reell behovsprøving av søknadar

Det er i dag ofte ingen reell behovsprøving av søknadar for kva som er naudsynt køyring etter NF § 6. Kommunane tillét ofte køyring der dei fire kumulative vilkåra i NF § 6 ikkje er oppfylt, og i fleire slike tilfelle har vi oppheva kommunen sitt løyve, av di det er ulovleg. Alle dei omgjeringsvedtaka som er påklaga, er stadfesta av Miljødirektoratet.

Krav om bruk av slede for å avgrense unødig snøscooterkøyning og forenkle oppsynet

SFTL ser det er tilfelle der det køyrast med løyve for ulike formål, som til dømes transport av bagasje til eiga hytte etter NF § 5 c), men at det i praksis handlar om persontransport. Fråsegnene skal dekke og gi anledning til eit reelt transportbehov av bagasje, og ikkje kunne misbrukast til persontransport som er fordekt som transport av bagasje og utstyr. Det vil bli mindre køyring både i tillaten trasé til hytta og "tullkøyning" utanfor traséen dersom det er krav om at slede skal vere tilkopla. Då vil det ikkje bli brukt fleire transportmiddel enn naudsynt. Eit krav om at slede skal vere tilkopla, vil gjere jobben til naturoppsynet mykje enklare. Kommunane har sjølv sagt høve til å sette vilkår om slede, og mange kommunar gjer det. Men alt for mange gjer det ikkje, og vi ser difor behovet for at eit slikt krav kjem inn i det nasjonale regelverket.

Delegering av direkteløyper

Direkteløyper kan delegerast, dette går mellom anna fram av rettsavgjerder HR-1994-31-B og LH-2000-376. Vi ser at dette kan misbrukast. Vi har hatt tilfelle innanfor såkalla «drengeskøyning» i reindrifta, der ein har gått utanfor rammene for heimelen. Vi viser også til det som er skriven om oppkøyning av skiløyper nedanfor. Vi vil tru dette i hovudsak handlar om informasjon og haldningar, og at det ikkje er naudsynt å endre regelverket. Det er openbart føremålstenleg at det er mogleg å nytte andre til å gjennomføre arbeid som krevjar motorferdsel i utmark og ein har direkteheimel til denne køyringa.

Preparering av skiløyper

Regelverket vi har i dag, opnar for at både kommunar, hjelpekorps, turlag og turistbedrifter kan køyre opp løyper (NF § 3 e). Det er ikkje naudsynt med nokon form for godkjenning av kva for løyper skal køyrast opp. Vi vil foreslå at det blir eit krav at løypenettet skal godkjennast av kommunen. Vi har blitt gjort merksame på at turistbedrifter har gitt einskildpersonar «løyve» til løypekøyning ut frå vedkomande sitt eige ønskje (ein form for delegering av direkteløyve). Vi veit ikkje kva for omfang slik



misbruk av denne direkteheimelen har. Vi ser elles også at det i enkelte område ville ha vore ein fordel om ein hadde samordna løypekøyninga meir, og vurdert det samla behovet Vi meiner det ikkje vil medføre mykje arbeid for kommunane om moglegheita kommunane har etter NF § 3 andre ledd punkt e, blir omforma til eit krav. Mange kommunar har allereie fastsett slike føresegner.

Hundetrening med ATV

Vi er merksame på at det i enkelte område i Trøndelag finst «løyper» etter traktorveggar og stiar, der det drivast trening av hundespenn som er kopla føre ein ATV. Det skapar bevismessige problem om ATV brukast med motor eller ikkje, vi synar til problemstillinga skildra i [brev](#) frå departementet.

Transport av ved på barmark

Dagens regelverk opnar for transport av ved frå eigen eigeendom til fast bustad (direkteheimel NF § 3 første ledd alternativ g) og at kommunen kan gje løyve for transport av ved ut over dette, etter NF § 5 første ledd alternativ e. I både tilfella er transporten avgrensa til køyning med snøscooter, det er ikkje høve til å gi løyve til transport på barmark. Vi er merksame på ein del kommunar gjev løyve til transport av ved på barmark etter NF § 6, sidan det ikkje finnest annan heimel. Slik SFTL ser det, har departementet gjennom å avgrense føresegnene til spesifikt å gjelde snøscooter, gitt eit klårt signal om ei avgrensing mot barmarkstransport. Det skal m.a.o. mykje til for å kunne gje løyve til transport av ved på barmark, sidan dette sjeldan vil vere eit «særlig behov» som «ikke kan dekkes på annen måte» (NF § 6). Vi ser at det i ein del tilfelle ikkje er noko problem om det køyrast fram ved også av andre enn skogeigarar, til dømes i tørt terreng eller når marka er frosen. Vi er ikkje desto mindre skeptiske til at det opnast for at kommunane kan gje løyve til slik køyning, av di potensialet for omfattande køyning som kan føre til køyreskade, då vil bli stort.

Utfordringar knytt til køyning med bil mv. langs traktorveg og liknande

SFTL ser at det er omfattande køyning langs traktorveggar («dårlege bilveggar») som ikkje er direkteheimla. Køyninga skjer både med bilar, traktorar, ATV og andre typar køyretøy. Noko av køyninga er det gitt løyve til av kommunen, men i mange tilfelle er det ikkje søkt.

For dei tilfella der det er søkt kommunen, vurderer vi at føremålet med køyninga ofte ligg utafor rammene av NF § 6. Det er til dømes snakk om ordinært transport av proviant og ved til eiga hytte, noko SFTL meiner ligg klårt utanfor rammene (og også har oppheva fleire løyver som er gitt av kommunane).

Vi ser at det i nokre tilfelle kan vere utfordrande for søkjarane og kommunane å forstå at vegens standard ikkje kan leggast vekt på i vurderingane, så lenge søknaden ikkje oppfyller dei kumulative vilkåra i NF § 6.

I nokre verneområde har det blitt høve til å opne for motorferdsel i etablerte spor/traktorveggar utan at vernemyndigheitene treng å gjere dei same strenge vurderingane som er naudsynte etter NF § 6. Dagens situasjon er difor at det i nokre tilfelle blir ei meir liberal praktisering av motorferdsel i verneområde enn utanfor der motorferdselslova gjeld aleine, og denne praksisen blir difor i direkte motstrid til motorferdselsregelverket. Motorferdselslova gjelder både i og utanfor verneområde, og det er det til ein kvar tid strengaste lovverket som gjelder. Dette må derfor handterast med revisjon av forvaltningsplanar i verneområda slik at brukarane blir gjort merksame på at motorferdselslovas føresegner gjeld og eventuelt revidere verneforskrifter.



Når det gjeld den ulovlege køyringa, altså den som ikkje er søkt om, så veit vi at denne i mange område har eit stort omfang. Dette gjeld særleg der vegens standard ikkje er god nok til at den kan definerast som bilveg, men der det ikkje er noko større problem å ta seg fram med ein «høyføtt» bil, eller å køyre forsiktig med ein vanleg bil. Dette skjer både til hytter og til dømes i samband med storviltjakt. Det er ikkje i alle tilfelle denne køyringa føre til terrengskadar. I mange tilfelle er nok ikkje den som køyrer klar over at regelverket her er relativt strengt, og ikkje tillèt denne typen køyring.

Bruk av elektriske køyretøy i utmark

I NF § 2a er det i dag lov med elektriske sykklar i utmark utan mykje avgrensingar. SFTL meina det i regelverket må tilpassast at teknologisk utvikling kan skape omfattande og skadeleg køyring, ved at stadig nye og forbetra elsyklar kan gjere betydeleg skade i naturen om dei vert nytta i større omfang på uhøvelege stader og til å lett kunne flytte seg langt inn i terrenget. Vi ser at kommunane i liten grad nyttar høvet dei har til å legge avgrensingar i bruken av el-sykel. Det bør difor vurderast å stramme inn regelverket på dette området, ved at det til dømes berre blir tillate å køyre på vegar (traktorvegar, anleggsvegar) og opparbeida stiar. Kommunane kan heller bli gjeven heimel til å opne for køyring ut over dette, gjennom forskrift. Dette blir altså ein slags spegelvending av slik reglane er i dag.

Moglegheiter for å kunne krevje retting av terrengskader

Vi ser at det i mange tilfelle blir betydelege terrengskader ved barmarkskøyning, både den som er direkteheimla og den som det er gitt særskilt løyve til. Det gjeld etter lova § 8 ei aktsemdsplikt for all lovleg køyring, uansett om den er direkteheimla eller er etter særskild løyve. Det er likevel vanskeleg å følgje opp brot på motorferdselsregelverket, og sikre at aktsemdsplikta blir respektert. Ein heimel for myndighetane etter loven om å kunne pålegge retting av terrengskadar, kunne difor verke formålstensleg i den samanheng.

Med hilsen

Anne Sundet Tangen (e.f.)
Seksjonsleder
Klima- og miljøavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent