



Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon
Hege Sæther Moen, 73 19 93 87

Innspill til Motorferdsellovutvalget fra Nasjonalpark- og Verneområdeforvaltere i Trøndelag

Nasjonalpark- og verneområdeforvalterne i Trøndelag ønsker å komme med erfaringer omkring utfordringer knyttet til dagens motorferdselregelverk og samhandling med verneforskriftenes bestemmelser.

Behandlinger etter både lov om motorferdsel og verneforskrifter

Det oppleves tungvint og byråkratisk for publikum at en må ha tillatelse både etter verneforskrifter og lov om motorferdsel. Ikke alle søker både forvaltningsmyndighet for verneområdene og kommunen. Det er også ulik praksis i de ulike kommuner og verneområdemyndighet for hvem som er førstelinje, altså hvem som veileder søkere og mottar eventuelle fellessøknader først. Dette fører til at enkelte brukere ved kontroll ikke har nødvendige tillatelser etter begge lovverk.

Det bør generelt skje en harmonisering av behandlingen søknader får av de ulike regelverkene, og motorferdseltrasèene som brukes må godkjennes både utenfor og innenfor verneområdegrensen, slik at dette henger sammen, f.eks. noen hovedferdselsårer som kanaliserer ferdsele.

Vi foreslår at lovutvalget, for å redusere bruk av offentlige ressurser på saksbehandling, kunne sett på en mulighet for at strengeste lovmyndighet dispenserer etter begge regelverk?

I tillegg til at kommunene enkelte ganger praktiserer en for liberal og ulik praksis enn forvaltningsmyndighetene for verneområdene, opplever vi også at **kommunene støtter seg på verneområdeforvaltningens vedtak uten å gjøre selvstendige vurderinger**. I enkelte tilfeller gjelder dette også manglende behandling av søknader når vernemyndigheten har gitt tillatelse. Årsaken antas å være for å effektivere ressursbruken på slike saker i kommunene.

Varigheten for dispensasjoner gitt av de to myndighetsområdene er ofte ikke harmonisert. Dette kunne også blitt bedre om en myndighet behandlet etter begge lovverk.



Kommunenes praksis

Nasjonalpark-/ verneområdestyrene opplever at det er ulik praksis i de ulike kommunene vi samhandler med på hva lov om motorferdsel med tilhørende forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag åpner for. Dette fører til at brukere i samme verneområde får ulike tillatelser fra sine respektive kommuner.

Det er ulik oppfattelse av hva som er utmark, hva som kan skje med direkte hjemmel i lov, f.eks. skog og landbruksnæring. Er det faktisk næringsutøvelse i skog og landbruk eller tilsyn med eiendom.

Tilsvarende er det ulik oppfattelse av hvordan transport av materialer til vedlikehold av fritidsbygg skal behandles. Noen kommuner lar dette skje uten særskilt tillatelse, noen benytter motorferdsellovens § 6, mens andre benytter forskrift om bruk av kjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 5 c. *transport til hytte*.

Eksempler som forvaltningsmyndighetene etter verneforskrifter opplever:

- Søknad om motorferdsel til seter / hytte for fritidsbruk på barmark etter traktorvei. Transport strekningen berører to kommuner og et verneområdestyre. Saken behandles etter verneforskriften og en av kommunene etter lov om motorferdsel, mens den andre kommunen anser at veien ikke er utmark.

- Søknad om motorferdsel for bagasjetransport til hytte på snødekt mark. Verneområdestyret gir et visst antall turer til hytte til omsøkt formål (bagasjetransport), en del kommuner gir flere til hyttene enn vernemyndighet. Dette fører også til en etablert praksis med parkerte snøscootere på vernegrensen. Dette er vel ikke riktig bruk av forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 5 c)?

- Søknad om transport av materialer til vedlikehold. Vernemyndigheten opplever at noen kommuner åpner for at dette kan skje uten søknad (en utvidelse av mulighet til å kjøre i forbindelse med byggearbeid godkjent etter plan og bygningsloven), mens andre kommuner behandler dette under lovens § 6 i særskilte tilfeller.

- Kommunene og verneområdene har egne og ulike søknadskjemaer, noe som gjør at søkerne tilpasser sine behov for hva myndigheten kan åpne for. Vedlikehold og tyngre utstyr eller eventuelt jordbruk/skogbruksnæring i søknad til verneforskriften, mens samme seter/hytteieier søker kommunen om bagasjetransport og vedkjøring.

Behov for å utvikle et nasjonalt system for kjørebøker

Det er også ulik praksis med krav til kjørebok, både mellom verneområdeforvaltning og ulike kommuner. Dagens ordning med kjørebøker er også svært ressurskrevende å følge opp, både for kommunene og verneområdeforvaltningen. Det vi har behov for er et kjøreboksystem som er felles, og som kan være mer automatisert. Det bør også kunne gi oss en mulighet for digital kontroll, og for å kunne hente ut statistikk på faktisk transport, slik at vi kan nytte det som kunnskapsgrunnlag for samlet belastning i ulike områder. Vi vil derfor foreslå at det utvikles et nasjonalt system for kjørebøker og mulighet for digital kontroll. Dagens kontroll av dispensasjoner som gis både fra verneforskrifter og motorferdselregelverket blir i alt for liten grad kontrollert.



Økende bruk av barmarkskjøretøy, til skade for verneverdiene

Både barmarkstransport i jord-, skog- og reindriftsnæring setter spor. Det er behov for en tydelig definisjon av hva som er ment under næringsbegrepet er nødvendig. Vi ser behov for at det stilles krav til at næringsaktørene utarbeider driftsplaner med konkrete behov/formål, med antall kjøreturer og kjøreruter knyttet til de ulike formålene. Både beitenæring, reindriftsnæring (barmark og helikopter, drone) og utmarksbasert reiseliv (turistforeninger) bør ha driftsplaner for sin motorferdsel aktivitet i verneområdene.

I noen nyere landskapsvernområder skjer all motorferdsel behandling kun etter lov om motorferdsel. Dette er særlig utfordrende når det gjelder transport på barmark. Her ser vi at det i noen områder har oppstått kjørespor/kjøreskader etter kjøring hvor kommunen har gitt kjøretillatelse. Selv om *aktsomhetsregelen* gjelder oppfattes den nok forskjellig. Først når skaden har skjedd kommer vernemyndighet inn, da behovet for å reparere verneverdiene oppstår.

Økt bruk av helikopter

Omfang av helikoptertransport til fritidsboliger og utleiehytter der det ikke er etablert kjørespor/veg for barmarkstransport, oppleves å ha økt.

El-sykler

El-sykler defineres ulikt i verneforskrifter og motorferdselregelverkene. Dette er lite kjent blant folk og er vanskelig både å kontrollere og informere om.

Generelt

Generelt har befolkningen bedre økonomi og dermed også en økt mulighet for å kjøpe seg lufttransport eller egne snøscootere, ATV'er eller El-sykler, noe som fører til et økt ønske (behov) om å bruke disse for transport til hytter og setre. Mange kommuner har ikke lengre begrensning i antall turer som gis til den enkelte bruksenhet. Noen kommuner gir også tillatelser for transport med egen snøscooter til utleiehytter. Den etablerte ordningen med leiekjørere benyttes i dag bare av de som ønsker dette tilbudet isteden egen snøscooter, og ikke for å regulere omfanget av motorferdsel slik det en gang var tiltenkt.

Presset på motorferdsel er altså høyt og økende. Det gjør det enda viktigere å ha et klart regelverk og tilstrekkelig oppsyn / kontroll. Dersom det skjer en liberalisering av motorferdselsloven med forskrifter så vil det få en uheldig betydning / belastning i og til en del verneområder. Det er viktig at motorferdsel i verneområder holdes på et minimum for å unngå forstyrrelser av dyrelivet, skade på vegetasjon og å bevare opplevelsen av urørt natur. Både støy og økt rekkevidde på de som bruker områdene er med på å øke belastningen på naturen.

Med hilsen

Line Lund Fjellvær
Direktør
Klima- og miljøavdelingen

Hege Sæther Moen
Koordinator
Nasjonalpark- og verneområdeforvaltere i
Trøndelag

Dokumentet er elektronisk godkjent