Motorferdsellovutvalget – orientering fra NJFF

Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) viser til presentasjonen som ble holdt for lovutvalget 21. april. Dette notatet er et supplement til presentasjonen.

## NJFF og motorisert ferdsel i utmark

NJFF har støttet opp om lovens formål samtidig som vi har vektlagt behovet for gode rammer rundt nytte- og næringskjøring.

Erfaringene med loven har vist at det er utfordringer knyttet til en fragmentert forvaltning der det er lite samordning mellom kommuner. Slik samordning er viktig eksempelvis både for å ivareta hensynet til viktige viltområder og viktige friluftslivsområder som har utstrekning på tvers av kommunegrenser.

Videre er det grunn til å ta høyde for at en framtidig motorisert ferdsel i utmark også må hensynta nye utfordringer knyttet til klimaendringer. Kortere vintre, mer ising og låste beiter for eksempelvis villreinen og tamreinen, mer nedbør og andre effekter på flora og fauna vil medføre nye utfordringer. Det er viktig med et oppdatert kunnskapsgrunnlag og en lov som er fleksibel når det gjelder å tilpasse regelverket til stadig endringer som påvirker naturgrunnlaget og bruken av de aktuelle områdene.

## Lovens formål

Dagens formålsparagraf angir rammen for motorisert ferdsel i utmark. Det vil fortsatt være viktig at formålsparagrafen angir en slik ramme og at hensynet til naturgrunnlaget og friluftslivet skal vektlegges av kommunene og andre deler av forvaltningen også i saker som omhandler motorisert ferdsel i utmark.

Det har vært og må fortsatt være rom for nytte- og næringskjøring. Formålsparagrafen er viktig for å sikre forutsigbarhet og hvilke hensyn som skal ivaretas for kjøring til ulike formål. For NJFF kan hensynet til viktige viltområder, herunder villreinen, hvordan motorisert ferdsel kan påvirke naturmangfold generelt og hensynet til ulike typer friluftsliv som kan trekkes fram.

For at kommunene skal kunne håndtere og følge opp prosesser med å etablere eventuelle rekreasjonsløyper, behandle dispensasjonssøknader og andre saker vedrørende motorisert ferdsel i utmark, er et god og oppdatert kunnskapsgrunnlag en viktig forutsetning. I tillegg må kommunene ha tilgang på relevant kompetanse for å håndtere dette saksområdet. Tilgang på relevant kompetanse innenfor flere fagområder er en utfordring i flere kommuner, noe som bidrar til at det er mer krevende å framskaffe best mulig grunnlag for kommunale vedtak, også innenfor behandling av søknader om motorisert ferdsel i utmark, etablering av løyper for rekreasjonskjøring osv.

I tillegg til vitenskapelig basert kunnskap, er det viktig at kommunene også trekker inn annen og mer erfaringsbasert kunnskap. Dette kan eksempelvis være kunnskap som lokale jeger- og fiskerforeninger eller andre besitter om viltets områdebruk til ulike årstider, viktige trekkveier for viltet og viktige yngel- og oppvekstområder. Lokal og erfaringsbasert kunnskap er et viktig supplement til vitenskapelig basert kunnskap. Dette gjelder for motorisert ferdsel i utmark så vel som for forvaltning av naturgrunnlaget generelt.

## Lokalt selvstyre

NJFF har støttet opp om at kommunene skal ha anledning til å etablere løyper for rekreasjonskjøring med snøscooter. Vi forutsetter at kommunene legger til grunn at dette skjer slik at viktige hensyn ivaretas. Aktuelle hensyn vil eksempelvis kunne være hensyn til naturgrunnlaget, viltets bruk av områder til ulike tider av året, viltets behov for ro i sårbare perioder (herunder deler av vinterhalvåret, yngletid mm), viktige områder for friluftsliv og verneområder der motorisert ferdsel allerede er særlig regulert.

Muligheter for å kunne kjøre snøscooter og legge løyper for dette til veier som ikke vinterbrøytes har blitt løftet fram som et opplagt valg. Dette er også et tema som har vært mye diskutert i tidligere runder om motorisert ferdsel i utmark. NJFF vil understreke at i forhold til alle løyper for rekreasjonskjøring og kjøring i andre sammenhenger, så må det gjøres reelle avveininger og vurderinger basert på de hensyn som skal ivaretas. Dette må også gjelder for veier som ikke vinterbrøytes. En generell åpning for kjøring på veier som ikke er vinterbrøytede, vil ikke være forenelig med å ivareta hensynet til viktige viltområder, herunder hensyn til villreinen, til viktige naturområder eller til annet friluftsliv. I noen tilfeller kan dette sikkert være en grei løsning, men noen generell fullmakt/åpning for å kjøre på alle ubrøytede veier vil ikke være akseptable løsninger. Det finnes en rekke eksempler på anleggsveier som strekker seg langt innover fjellet, ofte dypt inn i villreinområder og andre viktige viltområder.

NJFF har primært tatt til orde for at etablering av rekreasjonsløyper for kjøring med snøscooter bør skje gjennom utarbeidelse av motorferdselsplaner med bruk av plan- og bygningsloven. NJFF vurderer dette fortsatt til å være en god løsning. Plan- og bygningsloven har gode rammer for involvering og medvirkning, samt opplegg for å kjøre åpne og involverende prosesser. Dette er momenter som vurderes som viktig innenfor et saksområde som vekker sterke følelser og mye engasjement. Videre legger plan- og bygningsloven vekt på å framskaffe et best mulig kunnskapsgrunnlag, noe som er avgjørende for å kunne ta gode beslutninger og ivareta nødvendige hensyn. Selv om dette kanskje ikke kan sies å være tilfellet i alle saker som kjøres etter plan- og bygningsloven, så er i det minste loven rigget for slike prosesser.

Ønsket om forenkling og lokalt selvstyre må ikke gå på bekostning av behovet for at prosesser, samt at behandling av dispensasjoner og vedtak i kommunene må gjøres på et godt faglig grunnlag. Oppdatert kunnskapsgrunnlag blir spesielt viktig når effekten av klimaendringer vil påvirke naturgrunnlaget og gi nye utfordringer for en god og bærekraftig forvaltning, herunder viltets områdebruk.

Gode lokale prosesser og effektiv behandling av motorferdselssaker fordrer også at det er tilgang på tilstrekkelig kapasitet og kompetanse i de enkelte kommunene.

## Villrein og motorisert ferdsel i utmark

Villreinen er en art som Norge har et spesielt ansvar for å ta vare på og sikre en bærekraftig forvaltning av. Villreinen har over tid vært under press fra flere hold, ikke minst ferdsel og tiltak/nedbygging av leveområdene.

Stortinget vedtok sommeren 2020 en kvalitetsnorm for villrein (<https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2020-06-23-1298> ). Målet er å kunne beskrive tilstanden i våre 24 villreinområder og kunne definere hvilke faktorer som har størst påvirkning i de enkelte villreinområdene. Kvalitetsnormen har tre delnormer fordelt på bestandsforhold, lavbeiter og leveområde og menneskelig påvirkning. Alle villreinområdene skal klassifiseres i henhold til et trafikklyssystem med god (grønn), middels (gul) og dårlig (rød) tilstand. Målet er minst middel tilstand og på sikt å gå mot grønt og god tilstand. 25. april 2022 ble den første klassifiseringsrapporten for våre ti nasjonale villreinområder, våre mest prioriterte villreinområder, lagt fram (<https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/29913159>). Ingen av områdene oppnådde god tilstand, fire oppnådde middels tilstand mens hele seks av områdene oppnådde dårlig tilstand. Delnorm tre var blant faktorene som medvirket til at klassifiseringen av de fleste av områdene ikke nådde bedre kvalitet. Dårlig funksjonell utnyttelse av leveområdene og funksjonelle barrierer på grunn av inngrep og ferdsel påvirker flere av områdene negativt.

Klassifiseringsrapporten er basert på oppdatert kunnskap. Status for de nasjonale villreinområdene understreker behovet for at regelverket for motorisert ferdsel i utmark også må tilpasses behovet for å ta nødvendige grep og sikre tilstrekkelig hensyn til villreinen. Dette vil gjelde all motorisert ferdsel i områdene, også nytte- og næringskjøring. Ikke minst vil dette være aktuelt i perioder på året og i områder der villreinen er særlig utsatt, eksempelvis villreinens kalvingstid.   
En del av våre villreinområder ligger delvis i nasjonalparker eller områder med annen vernestatus. Imidlertid gjelder dette langt fra alle villreinområdene. I verneområdene vil også verneforskriftene regulere motorisert ferdsel.

## Nærings- og nyttekjøring

NJFF ser det som viktig å opprettholde mulighetene for nærings- og nyttekjøring. Dette bør nedfelles i en ny lov. Det bør også være en fleksibilitet i forhold til hva som skal defineres innenfor disse begrepene. En teknologinøytral lov som tar høyde for løpende teknologisk utvikling må være en forutsetning.

Samtidig vil det være viktig at også nærings- og nyttekjøring skjer på en måte som ivaretar hensyn til naturgrunnlaget, til viltets områdebruk og viltets behov for ro i sårbare perioder på året, og det må tas hensyn til viktige friluftslivsområder. Dette blir ikke minst viktig i en tid hvor klimaendringer og effekten av dette gir endrede forhold til viltet og naturgrunnlaget generelt. Dette vil kunne medføre endret områdebruk for viltet, at viltet blir mer utsatt i deler av året og at tradisjonelle beiteområder ikke lenger vil være tilgjengelig på samme måte til samme tider av året som tidligere. Nedising av vinterbeiter for villreinen er et eksempel på klimaeffekter som vil kunne få stor betydning for villreinens bruk av sine leveområder. Dette er det viktig at kommunene fanger opp og legger til grunn for sin behandling av motorisert ferdsel i utmark. Ikke minst vil dette være forhold som kan tilsi økt behov for samarbeid kommuner mellom.

NJFF vil vise til presentasjonen som ble holdt for utvalget 20. april når det gjelder eksempler på nyttekjøringsformål som må videreføres og/eller bør vurderes tillatt.

## Barmarkskjøring

NJFF har en mer restriktiv holdning til barmarkskjøring enn kjøring på snødekt mark. Barmarkskjøring medfører større grad av terrengslitasje og setter lett mer varige spor i terrenget. Med økende nedbør og kraftigere nedbør øker sannsynligheten for kjøreskader og direkte påvirkning på naturen.

## Avsluttende merknader

NJFF viser ellers til innlegget som ble holdt for utvalget 20. april.

Norges Jeger- og Fiskerforbund  
Hvalstad, 09.09.2022