

Oslo, 13. Mai 2022

## Innspill til motorferdsellovutvalget

Vi viser til vårt innspill/notat som ble sendt inn i etterkant av utvalgsmøtet 20.04.2022, og ønsker å supplere dette innspillet med flere relevante problemstillinger og bistå utvalget med konkrete innspill til hvordan hensynet til natur og friluftsliv skal bli ivaretatt ved revidering av lovverket, eventuelt i en helt ny lov.

### 1. Utviklingen av motorisert ferdsel i norsk natur

#### **Lovverket må legge tydelig rammer for omfanget av fremtidens motorferdsel i utmark med utgangspunkt i natur- og klimakrisen og ivaretagelse av friluftslivsområder.**

Siden reglene om motorferdsel i utmark og vassdrag ble vedtatt i 1977, har en lang rekke lov- og forskriftsendringer åpnet opp for mer motorisert ferdsel i utmark. Stadig flere fornøylesløyper for snøskuter, prøveordning for catskiing, mer barmarkskjøring, nye brukergrupper og elektrifisering av motoriserte kjøretøy, øker presset for mer motorisert ferdsel i norsk natur. Denne utviklingen har forekommet på vegne av et klart mindretall i befolkningen som ønsker mer motorisert ferdsel i naturen. Det er verdt å merke seg at i dag er det et klart flertall i befolkningen som er for strenge restriksjoner på motorferdsel i norsk natur. Dette går fram av en ny undersøkelse fra IPSOS, gjort på oppdrag for Norsk Friluftsliv og Miljødirektoratet<sup>1</sup>

Vi mener det er viktig at utvalget gjennom revidering av lovverket, eventuelt en helt ny lov, fastsetter tydelige rammer for omfanget av fremtidens motorferdsel i utmark sett i lys av forarbeidene til motorferdselloven og hovedintensjonen med dagens lovverk. Det er også viktigere enn noen gang å se motorferdselen i sammenheng med vår tids største utfordringer; natur- og klimakrisen. Norsk Friluftsliv mener derfor det er avgjørende å videreføre dagens §3 i motorferdselloven om at motorferdsel i utmark i utgangspunktet er forbudt, særlig ettersom økt motorferdsel i utmark kommer på toppen av vårt overforbruk av natur og stadig større press på friluftslivsområder. Det er også svært relevant for utvalget å vurdere denne utviklingen i lys av bærekraftsmålene, som regjeringen har bestemt skal være førende for all samfunns- og arealplanlegging.

### 2. Behov for å tette kunnskapshull

#### **Utvalget må sørge for å tette kunnskapshull som er avdekket i evalueringsrapporten fra NINA (rapport nummer 1887) om fornøylesløyper for snøscooter**

En enstemmig energi- og miljøkomite på Stortinget ba tilbake i 2015 om at det skulle hentes inn kunnskap om effekten av å endre motorferdselloven ved at fornøyleskjøring ble tillatt. Slik kunne Stortinget få grunnlag for å se på: «...den videre utviklingen av regelverket om motorferdsel i utmark».

Evalueringsrapporten fra NINA svarer ikke på bestillingen Stortinget vedtok i 2015. NINA presiserer selv i rapporten at dette ikke kan kalles en evalueringsrapport, da undersøkelsen er nedskalert av kommunal praksis til nærstudier av 2 av 34 kommuner. Dette har både metodiske og økonomiske forklaringer. Vi mener rapporten avdekker så betydelige kunnskapshull at det ikke er mulig å få en helhetlig gjennomgang av loven, slik Stortinget har bedt om, uten å framskaffe mer kunnskap.

<sup>1</sup> <https://norskfriluftsliv.no/wp-content/uploads/2022/03/2022-03-04-Ipsos-motorferdsel.pdf>

Dette er noen av kunnskapshullene som må tettes:

- hvordan omfanget av ulovlig kjøring har utviklet seg, og hvorvidt scooterløypene har bidratt til mer eller mindre ulovlig kjøring
- konsekvenser for friluftsliv, fugle- og dyrelivet, herunder sumeffekten av omfattende løypenettverk innad og på tvers av kommunegrenser.
- hvilke hensyn snøscooterkommunene tar til naturmangfold og friluftsliv når de legger til rette for fornøyleskjøring
- sumeffektene av alle lov- og forskriftsendringer siden 1977
- effektene av dagens sanksjoner for ulovlig kjøring, og behovet for strengere sanksjoner for å sikre ønskelig allmennpreventiv effekt.
- konsekvenser for lokalsamfunnet: skaper løypene bolyst og næringsutvikling?

NINA v/forskningsjef Kristin Evensen Mathisen, bekreftet og understreket behovet for nettopp langt mer kunnskap om motorferdsels påvirkning på natur og friluftsliv i utvalgsmøtet 20. april 2022.

Utredningsinstruksen, prinsipper for offentlig beslutningstaking og kravet til tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag jf. naturmangfoldloven, forvaltningsloven, miljøinformasjonsloven og Grunnloven § 112, andre ledd, legger føringer for at utvalget må sikre et oppdatert og tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag.

### **3. Økt lokalt selvstyre fordrer natur- og planfaglig kompetanse og kapasitet**

**Hvordan vil utvalget sikre at kommunene har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å håndtere og praktisere lovverket slik at hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt?**

Målet om økt lokalt selvstyre høres i seg selv fornuftig og positivt ut, men viser seg i realiteten å være både utfordrende og problematisk når mange kommuner mangler nødvendig kompetanse og kapasitet innenfor arealplanlegging, natur og friluftsliv. En evaluering av plan- og bygningsloven (EVAPLAN 2008), viser at kommuner i alt for liten grad ivaretar klimahensyn, vern av landskap og kulturmiljøer. En utredning fra Telemarkforskning påpeker en generell trend hvor små kommuner (under 3000 innbyggere) har begrenset kapasitet og kompetanse for å ivareta viktige områder som samfunnsplanlegging, arealplanlegging, byggesaksforvaltning, miljøvern og næringsutvikling<sup>2</sup>. Det er en kjensgjerning flesteparten av kommunene som tilrettelegger for snøscooterløyper er nettopp kjennetegnet av å ha få innbyggere.

### **4. Behov for tydelige krav til vern av natur- og friluftslivsinteresser**

**Lovverk må klart uttrykke hvordan hensynet til natur og friluftsliv skal bli ivaretatt**

Friluftsliv er Norges desidert største fritidsaktivitet, og 95 % av befolkningen driver en eller annen form for friluftsliv gjennom året, og 77 % oppgir at de driver friluftsliv en eller flere ganger i uka. Friluftsliv er derfor svært viktig for folks livskvalitet og helse, og gir et vesentlig samfunnsøkonomisk bidrag.

Over 80 %, av de 95 % som driver friluftsliv, oppgir at å

- oppleve naturens stillhet og ro
- komme ut i frisk luft i natur, vek fra støy og forurensning
- komme bort fra mas og stress og
- oppleve landskap og stemninger i naturen

---

<sup>2</sup> [Rapport Telemarkforskning om små kommuner](#)

er viktig eller svært viktig motivasjon for å drive friluftsliv.

I 2019 fikk WWF og Norsk Friluftsliv utarbeidet ei rødliste over hvilke naturopplevelser folk var mest redd for å miste. Øverst på lista kom intakt natur og stillhet. Til sammenlikning er det godt under 2 % av befolkningen som eier en snøscooter, og utformingen av et nytt lovverk må ta hensyn til dette.

Kommunenes kunnskapsgrunnlag, ressurstilgang og dagens praksis for tilrettelegging av snøscooterløyper har vist seg utilstrekkelig til å ivareta natur-, folkehelse- og friluftslivsinteresser. Som et premiss for økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati knyttet til praktisering av loven, må utvalget sikre at lovverket går bort fra dagens «hensyns-juss» og over på tydelig juridiske bestemmelser i lovteksten som sier hvor fornøylesløyper for snøskuter ikke skal legges. En slik tydeliggjøring vil gi ryddigere prosesser, mindre konflikt og færre klager.

Her er noen tiltak vi mener utvalget må utrede nærmere:

- **Behov for tydelig juridiske bestemmelser** i lovteksten som sier at fornøylesløyper for snøskuter ikke skal legges i viktige og svært viktige friluftslivsområder, INON-områder, verneområder (eksisterende og planlagte), viktige områder for naturmangfoldet, områder med rødlistearter og alle villreinområder. På denne måten blir hensynet til natur- og friluftslivet reelt ivaretatt.
- **Muligheten for fastsetting av fornøylesløyper** etter plan- og bygningsloven (pbl). Fornøylesløyper har allerede en svak kobling til pbl gjennom at løypene skal være kartfestet i kommuneplanens arealdel. En tydeligere kobling og samordning med pbl, og dens krav til planprosesser, bidrar i større grad til et bedre kunnskapsgrunnlag, medvirkningsprosesser, legitimitet og forankring.
- **Krav om konsekvensutredninger** ved utarbeidelse av fornøylesløyper. Skiløyper og hoppbakker kan være konsekvensutredningspliktig, jf. forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg to. Planer om fornøylesløyper bør i det minste være konsekvensutredningspliktig, jf. vedlegg to.
- **Planlegging av skuterløyper** må skje etter en helhetlig plan, hvor kommunene sette rammer for hvor stort det totale løypenetet skal være. Dette må baseres på en samlet vurdering av fordeler og ulemper og tålegrensen for kommunens natur- og friluftslivsområder.
- **Bruk av regional plan** som fastsetter overordnede rammer for fornøylesløyper og sikrer at fornøylesløyper ikke blir lagt i viktige friluftslivsområder og INON-områder, og andre områder som bør unngås av naturmangfoldhensyn. En regional plan for fornøylesløyper vil også være et styringsmiddel for å sikre nasjonale målsetninger for natur og friluftsliv. Fylkeskommunene kan tenkes en koordinerende rolle i arbeidet med å fastsette regionale planer for fornøylesløyper og håndtering av dispensasjonssaker.
- **Tydeliggjøre Statsforvalterens rolle** ift. å ivareta nasjonale målsetninger for natur og friluftsliv. Vi ønsker også problematisere de siste års rundskriv fra KDD som har lagt til grunn at innsigelsesmyndighetene skal være varsomme med å overprøve kommunestyrets politiske skjønn i lokale forhold. Dersom det er tale om nasjonale eller vesentlige regionale interesser, har innsigelsesmyndighetene en rettslig plikt til å fremme innsigelse, f.eks. ved snøscooterløyper dersom omfanget strider med slike interesser.

## **5. Innføring av digitale virkemidler for enklere motorferdsel**

I tråd med mandatet bør utvalget se på mulighetene til å bruke digitale virkemidler med sikte på en enklere regulering av motorferdsel i utmark.

Norsk Friluftsliv mener det ligger et stort potensial i digitale virkemidler, både for å forenkle byråkratiet og for muligheten det gir til effektivt oppsyn og kontroll med ulovlig kjøring. Et godt eksempel på dette er «Ferdast», en helhetlig digital tjeneste for søknadspliktig ferdsl i utmark<sup>3</sup>. Den gir muligheter for:

- Standardisere søknader, behovsprøvde lokale tilpasninger.
- Digitalisere søknader – webportal
- Forenkle søknadsbehandling, arkivering og dokumentering
- Forenkle tillatelser, arkivering og dokumentering
- Forenkle mottak, oppbevaring, arkivering av tillatelser
- Automatisk sporing og dokumentering
- Automatisk rapportering
- Forenkle oppsyn og kontroll, varsling, posisjonering og trafikkkart.
- Forenkle forvaltning, kartdata

Denne løsningen er utviklet i forbindelse med forvaltning av to nasjonalparker. Her mener vi det er store muligheter for videreutvikling for bruk i all utmark, herunder kjøring i snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Det kan for eksempel stilles krav til registrering i en app før en starter kjøringen på en slik løype, og at traseen som kjøres loggføres ved hjelp av GPS.

## **6. Behov for en teknologinøytral lov**

**Revidert lovverk, eventuell ny motorferdsellov, må videreføre prinsippet om teknologinøytralitet, slik at alle former for motorisert ferdsl omfattes**

Det er viktig at regelverket ikke skal gi fordeler ved bruk av bestemte teknologier. Uten en teknologinøytral lov vil ulike elektriske innretninger bidra til at det på sikt blir vanskeligere å skille hva som er motorferdsel eller ikke. Dette prinsippet er særlig viktig med et økende press for å åpne for elektriske innretninger som hverken støyer eller forurensner, men som allikevel har negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv. Elektriske kjøretøy vil fremdeles ha en rekkevidde som medfører økt tilgjengelighet og økt bruk av områder hvor det ikke er mye menneskelig aktivitet fra før, og på denne måten bidra til at den totale ferdslen og belastningen på naturen øker. Elektriske kjøretøy er også et forstyrrende element i naturen på samme måte som et fossilt kjøretøy.

## **7. Behov for en streng regulering av barmarkskjøring (ATV)**

**Utvalget og lovverket må håndtere presset for økt barmarkskjøring i utmark ved en videreføring av dagens strenge regulering**

Økt motorisert ferdsl på vinterstid er også med å øke presset på motorisert ferdsl på andre tider av året. Vi er særlig bekymret for utviklingen med stadig mer barmarkskjøring og konsekvensene for

---

<sup>3</sup> <https://www.ferdast.no/>

naturgrunnlaget. Denne bekymringen deles også av Statens naturoppsyn som erfarer et generelt økende press på barmarkskjøring, men også stadig mer ulovlig kjøring på barmark.

## **8. Tydelig definert skille mellom nyttekjøring og fornøyleskjøring**

**Med alle lov- og forskriftsendringer og ulike praktiseringer innen motorisert ferdsel i utmark, må utvalget sørge for å tydeliggjøre skillet mellom nyttekjøring og fornøyleskjøring**

Vår forståelse av formålet med loven er basert på et klart skille mellom nyttekjøring og fornøyleskjøring med snøscooter i utmark. Motorisert ferdsel er i mange tilfeller et effektivt nytteredskap for blant transport av utstyr, utkjøring av felt vilt, løypepreparering og ikke minst til redningstjenestens øvelser og redningsaksjoner. For denne formen for motorisert ferdsel, hvor kjøringen i seg selv ikke er et mål, må det være enkle rutiner for tillatelser og dispensasjoner. Denne forståelsen må også ligge til grunn for en eventuell endring av motorferdselloven, slik at man ivaretar nødvendig nyttekjøring på en god måte, og eventuelle dispensasjoner må ha forankring i et regelverk som er tydelig på nasjonalt nivå.

## **9. Nytt lovverk for motorferdsel i utmark og på sjøen**

**Dersom utvalget vurderer å lage et nytt lovverk som omfatter både motorferdsel i utmark og motorferdsel på sjøen, bistår Norsk Friluftsliv gjerne med innspill til dette arbeidet**

Dagens regelverk for motorferdsel på sjøen favoriserer i stor grad brukere med motoriserte fartøy, og vektlegger i liten grad hensynet til natur og myke brukergrupper på sjøen. Norsk Friluftsliv har flere tanker om hvordan lovverket på sjøen bør endres for å ivareta hensynet til sikkerhet for alle brukere, friluftslivet og naturen på og ved sjøen, som vi gjerne deler med utvalget dersom et nytt lovverk blir aktuelt.

Til det videre arbeidet i utvalget viser vi til oversendt materiell i tidligere mail fra Norsk Friluftsliv v/Siri Meland. Vi utdyper gjerne våre innspill, så ta kontakt dersom det er ønskelig.

Vennlig hilsen  
Norsk Friluftsliv



**Bente Lier**  
generalsekretær



**Siri Meland**  
fagsjef samfunnskontakt