

Innspill til motorferdsellovutvalget fra

Målselv Senterparti og Målselv Høyre

Stortinget ba gjennom vedtak 973 av 25. mai 2021 regjeringen om å fremme forslag til revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati knyttet til praksisen av loven, samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt. Regjeringen besluttet deretter gjennom kongelig resolusjon av 3. september å nedsette et offentlig utvalg for å gjennomgå, og foreslå endringer i motorferdselregelverket. Utvalget skal avgi sin utredning gjennom en Norsk offentlig utredning (NOU) innen 1. desember 2023. Vi vil med dette gi innspill til det videre arbeidet med endringer av motorferdselregelverket.

Dagens motorferdsellov bygger på anbefalingene gitt gjennom NOU 1974:37, Motorferdsel i utmark og vassdrag, som videre førte til vedtak av Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag i 1977. Etter ikrafttredelsen av motorferdselloven i 1977 har det tilkommet en rekke endringer i regelverket, som dels har blitt innført direkte eller etter prøveordninger, og som har medført at regelverket i dag fremstår som fragmentert. Departementets rundskriv i tilknytning til regelverket ble videre utarbeidet før flere av lov- og forskriftsendringene trådte i kraft, og det har tilkommet flere etterfølgende tolkningsuttalelser etter spørsmål stilt av ulike statsforvaltere. Dette har medført at regelverket har blitt uoversiktlig, noe som igjen medfører at det stadig oppstår nye uavklarte tolkningsspørsmål som skaper rom for konflikt ved praktiseringen av regelverket. Antall registrerte snøscootere har også gått vesentlig opp, fra i underkant av 5000 i 1973 til nærmere 100.000 i dag. Videre har teknologien gjennomgått en revolusjon i forhold til støy og miljøutslipp i dette tidsrommet, og elektriske kjøretøyer beregnet på utmark er nå på full fart inn i markedet. Med bakgrunn i dette mener vi at det vil være nødvendig med en helhetlig fornying av motorferdselregelverket.

Målselv kommune er en stor utmarks og hyttekommune, og har behandlet nærmere 1000 dispensasjonssøknader etter motorferdselregelverket i løpet av inneværende kommunestyreperiode. Kommunen har videre vært i prosess med opprettelse av rekreasjonsløyper for snøscooter fra 2015, når regelverket åpnet opp for dette, og frem til i dag. Kommunen er derfor godt kjent med mulighetene, utfordringene og ressursbruken som dagens motorferdselregelverk medfører, og foreslår med bakgrunn i dette følgende endringer:

- Lokalt sjølstyre.

Vi mener at en grunnleggende premiss for motorferdselslovgivningen må være at den legger til rette for fleksible løsninger, som kan tilpasses de lokale forhold og behov. Når motorferdselens påvirkning på naturmiljøet og mennesker varierer med de konkrete forhold, må lovgivningen inneholde det nødvendige rom for konkrete variasjoner. Kommunen er derfor opptatt av at de lokaldemokratiske prosesser skal foreta den nødvendige interesseavklaring, og ønsker økt lokaldemokratisk innflytelse over reguleringen av motorferdsel i utmark. Dagens ordning der Miljødirektoratet gjennom lovtolkninger og veiledere, og med god hjelp fra Statsforvalter, bidrar til en kraftig innstramming i forhold til lovgivers intensjon må endres.

- Ressurskrevende saksbehandling, muligheter for gebyr.
Vi vil påpeke behovet for en hjemmel til å innkreve kommunalt gebyr for behandling av søknader etter motorferdselloven. Kommunen behandler en stor mengde søknader om motorferdsel, og bruker mye saksbehandlingsressurser på dette. Vi anmoder om at loven endres slik at gebyr kan innkreves etter selvkostprinsippet, slik det er for en rekke andre typer søknader som krever kommunal eller annen offentlig søknadsbehandling. Et slikt gebyr vil kunne styrke saksbehandlingskapasiteten i kommunene, og trolig også bidra til å redusere antallet søknader som har liten mulighet til å få tillatelse, eller som er av mindre viktighet for søkeren.
- Snøscooter er friluftsliv.
Klima- og miljødepartementet har i Meld. St. 18 (2015-2016) Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet definert friluftsliv slik: «Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse». Det kommer også fram i denne stortingsmeldingen at det er viktig å ha en definisjon på hva friluftslivet er slik at de verdiene som ligger i begrepet blir ivaretatt. Det blir i stortingsmeldingen tydelig poengtert at motorisert ferdsel ikke inkluderes i friluftslivsbegrepet. Vi mener at det blir feil å utelukke motorferdsel i friluftslivsbegrepet, og vil presisere at snøscooteren har bidratt til fysisk aktivitet i friluft, miljøforandring og naturopplevelser for innbyggerne i Målselv i over 50 år.
- Dispensasjoner også for persontransport til hytte.
Kommunens mulighet til å innvilge dispensasjon for transport av utstyr og bagasje til hytte, må utvides til også å gjelde persontransport til og fra hytte. Slike dispensasjoner må kunne gjelde så lenge dispensasjonssinnehaver er eier av hytta.
- Avklaring, funksjonshemmede og bevegelseshemmede.
Behandling av søknader om dispensasjon for funksjonshemmede, og et uklart regelverk rundt dette skaper stor misnøye. Legeerklæringer knyttet til dette medfører også en betydelig belastning på kommunens legetjeneste. Her må motorferdselregelverket i større grad avklare hvem som skal regnes som funksjonshemmet etter loven, og hvilke dispensasjoner som kan innvilges på bakgrunn av funksjonshemmingen. Personer som er bevegelseshemmet på grunn av alder må også kunne innvilges dispensasjon. Videre må eventuelle krav til legeerklæring tydeliggjøres.
- Drift av skog på barmark.
Det må innføres direktehjemmel for motorferdsel i forbindelse med skogsdrift på barmark. Dette må gjelde både på egen eiendom, og på andres eiendom, etter avtale med grunneier.
- Områder for trening og frikjøring.
Motorferdselregelverket må gi kommunene mulighet til å opprette avgrensede områder der trening og frikjøring tillatt.

- Barmarkskjøring på traktorvei og skogsvei.
Opparbeidede og godkjente skogs- og traktorveier må i likhet med skogsbilveier kunne benyttes i forbindelse med barmarkskjøring. Her bør det innføres direktehjemmel.
- Mulighet for å kjøre ut fra løypa for rasting.
Reglene for rasting ut fra etablerte rekreasjonsløyper på snaufjellet og på islagt vann som gjelder for Nord-Troms og Finnmark, må også etter en konkret vurdering kunne innføres av kommunene i resten av landet.
- Mulighet for tilførselsløyper langs veier, vassdrag og på ubrøytete veier.
Kommunene må gis mulighet til å etablere tilførselsløyper til etablerte rekreasjonsløyper langs veier, på vassdrag, og på ubrøytete veier. Disse løypene må kunne opprettes med et langt enklere regime i forhold til utredninger, enn ved opprettelse av ordinære rekreasjonsløyper.
- Preparering av skiløyper.
Direktehjemmelen for preparering av skiløyper for allmenheten og for konkurranser må utvides til også å gjelde for grendelag og lignede organisasjoner. Det bør videre vurderes om kommunene skal gis mulighet til å begrense omfanget av slik tilrettelegging.