



## Friluftslivets fellesorganisasjon

Adresse: Nedre Slottsgate 25, 0157 OSLO  
Telefon: 23 31 09 80, Telefaks: 23 31 09 89, E-post: post@frifo.no  
Org. nr.: 971 262 834, Bankgiro: 7154.05.51671

---

Direktoratet for naturforvaltning  
Tungasletta 2  
7485 Trondheim

Oslo, 15. oktober 2007

### **DN-RAPPORT 2007-3: Forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag**

Vi viser til brev av 29. juni då. fra direktoratet vedrørende overnevnte.

Vi viser videre til det meget omfattende høringsdokumentet i form av DN Rapport 2007-3.

Saksområdet er meget komplekst og inneholder mange prinsipielle avveininger. Vi er derfor meget kritiske til den korte høringsfristen. Høringsdokumentet kom etter at ferietiden var startet. Tar man hensyn til ferietiden, så er det i realiteten kun ca 1 ½ måned til å sette seg inn i saken, ha denne på intern høring og deretter utarbeide høringssvaret. Dette er ikke forsvarlig i en sak av denne omfattende og prinsipielle karakter.

Friluftslivsorganisasjonene har i flere år sett på utviklingen av motorisert ferdsel i utmark med stor bekymring. Vi ønsket derfor prosjektet Motorisert ferdsel og samfunn (MoSa) meget velkommen, og som kjent, deltok det representanter både fra FRIFO, DNT og NJFF i den rådgivende gruppen.

Det gikk lang tid fra rapporten fra MoSa ble overlevert DN, til direktoratet kom med sitt høringsforslag. Når forslaget først kom, konstaterer vi at direktoratet har lagt seg på en linje, som i stor grad er sammenfallende med de synspunkter representantene fra FRIFO, DNT og NJFF, og flere andre, fremmet i den rådgivende gruppen. Vi har imidlertid nedenfor noen merknader og forslag til justeringer.

Vi har registrert at DN's forslag allerede har utløst en stor debatt i media og med mange utspill. De fleste har kommet fra hold som ønsker en liberalisering. Ikke alle utspill tyder på at forslaget er lest godt nok, men uansett må det påregnes at det fra mange hold og med forskjellige motiver, vil bli satt inn støt for å få regler som vil kunne innebære et mer liberalt forvaltningsregime.

Etter vår oppfatning er det derfor helt essensielt å minne alle om hvorfor vi nå har fått et forslag om nytt regelverk og om de politiske og samfunnsmessige rammer som saksområdet så langt har vært en del av.

Bakgrunnet for prosjektet/utredningen Motorisert ferdsel og samfunn (jfr NIBRs rapporter) var:

- En reaksjon på det daværende miljøvernminister og miljøvernmyndighetene så som trussel mot natur og miljø grunnet den sterkt økende motorferdselen i utmark
- En kraftig vekst i antall kjøretøyer for bruk i utmark, særlig hva gjelder barmarkskjøretøy.
- Et betydelig sprik mellom intensjonene i det nasjonale lov- og regelverket for regulering av motorferdsel og måten lovverket praktiseres på i kommunene.
- Et sprik mellom ulike samfunnsgruppers oppfatninger av hvor restriktiv regelverket og praktiseringen av dette bør være.
- Et behov for nærmere dokumentasjon om skadevirkningene på natur, dyreliv, støy og forurensning og et behov for nærmere dokumentasjon av omfanget av kjøringen, og særlig av ulovlig kjøring
- Evalueringen av forsøksprosjekt i 8 kommuner viser at hovedmålet om redusert kjøreomfang ikke er nådd og at det er stor variasjon mellom prøvekommunene i utforming og praktisk håndtering

Politisk og samfunnsmessig minnes det om at

- De politiske myndighetene vil ikke ha mer motorisert ferdsel  
Stortingets klare flertall ( unntatt Frp) har både ved behandlingen av stortingsmeldingene om friluftsliv og rikets miljøtilstand understreket at økt motorferdsel i utmark anses som en trussel mot natur og miljø så vel som mot folks friluftsopplevelse

Et klart flertall har avvist såkalt Dok 8- forslag om liberalisering.

- Folket vil ikke ha mer motorisert ferdsel  
Det er et meget klart flertall mot liberalisering sett hele landet under ett

For friluftslivsorganisasjonene er det viktig å peke på hva som er utgangspunktet og målsettingen for friluftslivspolitikken i landet samt hva folk flest ønsker å oppleve gjennom det aktive friluftslivet.

Utgangspunkt for friluftslivspolitikken i Norge er at friluftsliv er opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

Det strategiske mål for friluftslivspolitikken i Norge er at ”alle skal ha anledning til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers.”

Flere undersøkelser bekrefter at den viktigste motivasjon for å drive friluftsliv er de kontemplative verdier. Mellom 80 og 90 prosent av befolkningen sier at det viktigste er

- å oppleve naturens stillhet og ro (87 %)
- å komme ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensing (85 %)
- å komme bort fra mas og stress (79 %)

For friluftslivsorganisasjonene fremstår derfor dagens situasjon som en trussel mot de viktigste verdiene for friluftslivet.

Det er viktig å se helheten i dette trusselbilde. Vi vil her peke på følgende:

- Til tross for det generelle forbudet mot motorisert ferdsel i utmark har det aldri vært så mange kjøretøy egnet for kjøring i terrenget.
- Siden nasjonal forskrift ble vedtatt i 1987, er antall snøscootere fordoblet (til 60.000), og barmarkskjøretøy økt fra et fåtall til 20.000. (Dette er registrerte kjøretøy). I tillegg er antall helikopter økt med 50 % siden 1992 (til 150)
- Denne økningen og dette omfanget av terrenggående kjøretøy brukes som argument for liberalisering
- På landsbasis ble over 90 % av dispensasjonssøknadene innvilget i 2006
- Det er et sterkt press på inngrep i naturen, som eks. vis hyttebygging, kraftutbygging med behov for kraftlinjer, som reduserer uberørte og støyfrie områder
- Ved bruk av motorisert kjøretøy kommer man lengre inn i naturområdene. Dette resulterer i støy over større områder, at eks. vis skjermede områder for villreinen reduseres og at områdene for ulovlig kjøring utvides
- Den økte kjøringen kan resultere i skader på naturen, særlig hva gjelder bruk av barmarkskjøretøy
- Den økte kjøringen kan være negativ for det biologiske mangfold
- Bruk av motorkjøretøy påvirker oppfatningen og følelsen av avstand og tid.
- Utstrakt bruk av eks. vis snøscooter kan være helseskadelig og er lite miljøvennlig
- Konfliktnivået mellom snøscooterkjørere og skigåere vil kunne øke
- Det er en målsetting om mindre støy i samfunnet. Liberalisering av retten til motorferdsel i utmark motarbeider denne målsetningen.

De hovedgrepene direktoratet legger opp til, vil langt på vei kunne demme opp for disse negative utviklingstrekkene. Vi savner imidlertid to grep. Som det fremgår av overnevnte trusselbilde, utgjør det sterkt økte antall kjøretøyer egnet for kjøring i terrenget den største utfordringen. Bruken av flere av disse vil ikke kunne tilfredstille hovedkravet om nyttekjøring. Det bør derfor vurderes å innføre en konsesjonsordning, i hvert fall ved kjøp av ATV og lignende barmarkskjøretøy. Det bør samtidig vurderes å innføre en betalingsordning for innlevering av slike kjøretøy, jfr. her forslaget

om panteordning for innlevering av gammel snøskuter i forbindelse med etablering av leiekjøreordning.

Det andre grepet gjelder holdningsmessig arbeid, herunder informasjon og opplæring. Dette gjelder i særlig grad overfor ungdom, men må også angå importører, selgere, motorsportsklubber, media og allmennheten for øvrig.

Når det gjelder konkrete merknader til forslaget til nytt regelverk, så har vi valgt å ta utgangspunkt i de hovedgrepene direktoratet presenterer i del 1 Innledning og sammendrag.

#### Opprydding i lovstrukturen.

Vi er i hovedsak enig i dette grepet.

#### Kommunale motorferdselsplaner – mer ansvar til kommunene

Vi støtter i hovedsak også dette grepet. Det er viktig at kommunene også på dette området har en helhetlig politikk, slik at hensyn, som ikke nødvendigvis er sammenfallende, kan bli holdt opp mot hverandre i en samlet vurdering.

Når departementet skal forberede kommunene på og veilede kommunene om utarbeidelsen av slike planer, er det essensielt at det klart fremgår at utgangspunktet er en lov som har et generelt forbud mot motorisert ferdsel.

#### Tydeliggjøring av aksepterte nytteformål

Vi er glad for den klare understrekningen av at eventuelle unntak må tilfredstille kriteriet om ”samfunnsmessig nytte”.

Som det fremgår av Rapport II fra MoSa-prosjektet, så ble nyttebegrepet som sådan gjenstand for stor diskusjon, særlig i forhold til den utviklingen som har funnet sted innenfor de utmarksbaserte næringene.

Her synes vi det legges opp til en for restriktiv holdning til hva som bør kunne falle inn under unntaket i § 8, h, om transport som er nødvendig for utøvelse av tradisjonell jordbruks- og skogbruksnæring. Vedkjøring på egen grunn tilknyttet brukets vanlige virksomhet bør kunne falle inn under dette næringsbegrepet. Det vil i praksis måtte bli vanskelig å skille mellom transport til eget bruk og transport for salg. For transport på barmark må det forutsettes at dette gjøres langs eksisterende traktorvei.

Tilsvarende vurdering bør kunne gjelde jakt og fiske som tilleggsnæring på egen grunn.

#### Leiekjøring som hovedregel på snødekt utmark

Vi slutter oss i utgangspunktet til dette forslaget. Det bør imidlertid kunne vises noe fleksibilitet i forbindelse med de store utfartene, som eks.vis i påsken. Vi peker videre på at transporten i noen tilfelle skjer gjennom dugnadsinnsats, eks.vis til hytter eid eller drevet av frivillige organisasjoner. Der disse blir brukt i tråd med organisasjonens primære formål, bør det kunne gis enkeltløyve.

#### Nei til fritidskjøring

Dette er etter vårt syn det mest avgjørende og prinsipielle spørsmål for den fremtidige ferdselspolitikken. Tar man formålsbestemmelsen og forutsetningen om samfunnsmessig nytte på alvor, så kan det ikke åpnes for såkalt rekreasjonskjøring. Her viser all erfaring at en åpning for slik kjøring øker det totale omfanget og gjør den langt mindre kontrollert. Og som direktoratet selv påpeker, så ser det ut til at der det åpnes for slik kjøring, så følges det ofte av et krav om ytterligere liberalisering.

Det er samtidig viktig at det legges til rette for at ungdom kan få utfolde seg på områder spesielt avsatt til dette. Vi er derfor positive til forslaget om at avgrensede områder bør kunne reguleres med motorsport som formål.

#### Restriktivt regime for barmarkskjøring

Dette var det stor enighet om i den rådgivende gruppen i MoSa-prosjektet. Vi slutter oss også til forslaget om gjennom frivillige avtaler og holdningsmessig arbeid å få en barmarkskjøring i Finnmark, som er mer i tråd med lovens intensjon.

#### Restriktivt regime for helikopterbruk

Vi er glad for direktoratets oppfølging på dette feltet. Det er et stort press på å bruke helikopter i turistsammenheng, og det er derfor viktig å demme opp for denne utviklingen så tidlig som mulig. Slik helikopterbruk kan vanskelig oppfattes som å være av samfunnsmessig nytte.

Ved lovlig helikopterbruk, og bruk av luftfartøy for øvrig, må det settes en minstegrense for lavflyvning.

#### Videreføring av regler for bruk av motorkjøretøy på vassdrag

Vi har ingen merknader til dette grepet.

#### Innskjerping av rammene for bruk av snøskuter

Vi noterer oss her spesielt forslaget om å fjerne hjemmelen for å opprette nye fiskeløyper, samt §7 i forslaget til forskrift for motorferdsel i Finnmark og Nord-Troms om å sette i gang en prosess for reduksjon av snøskuterløyper og barmarkstraseer i disse områdene.

Vi registrerer at disse forslagene har vekket store og til dels harmdirrende reaksjoner i Finnmark.

Vi støtter forslagene, men vil understreke viktigheten av reell medvirkning fra og dialog med de forskjellige interessene i prosessen for å unngå oppfatninger som at nå skal "søringene" tre noe ned over hodet på finnmarkingene.

#### Styrking av kontroll og sanksjonsmuligheter

Det var også stor enighet i rådgivende gruppe i MoSa-prosjektet om at det måtte slås sterkere ned på ulovlig kjøring.

Når det gjelder former for reaksjoner, så tror vi at innføring av en prikkbelastning ved ulovlig kjøring vil være effektiv.

#### Strammere rammer for dispensasjoner

Vi støtter klart dette grepet. Erfaring sålangt viser at det er helt nødvendig.

Vi har registrert en del utspill som går på at kommunene fratras sin selvråderett på dette området. Her er det viktig å understreke det handlingsrommet, som utarbeidelse av en motorferdselsplan gir den enkelte kommune. Forslaget opprettholder også en dispensasjonsrett for kommunene, jfr. forslaget til § 10.

På dette området, som på andre lovregulerte områder, er det en naturlig forutsetning om at kommunene bruker sitt handlingsrom innenfor de rammer de aktuelle lovene setter. Gjør man ikke det, så må man finne seg i at de som har kontrollansvaret reagerer.

Avslutningsvis opplyses at overnevnte høringsvar har vært gjenstand for en intern høring i våre medlemsorganisasjoner. Det er samtidig opp til hver enkelt av disse om de vil sende egne uttalelser, og i disse gå mer i detalj i forhold til de enkelte bestemmelsene. Vi har valgt å forholde oss til hovedgrepene og de mer prinsipielle spørsmålene. Vi vil imidlertid sette pris på et møte med direktoratet for en nærmere utdyping av våre synspunkt.

Med hilsen  
Friluftslivets fellesorganisasjon

Øystein Dahle (s)  
Styreleder

Harald Tronvik  
generalsekretær