



Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2024/9540-3

Saksbehandler: Jon-Håvar Haukland

Planlagt behandling

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Hovedutvalget for drift, miljø, energi og beredskap
		Formannskapet
		Kommunestyret

Høring - NOU 2024: 10 Ny motorferdsellov

Administrasjonens innstilling

Alta kommune støtter motorferdsellovutvalgets forslag til Ny motorferdsellov men ber om følgende endringer av lovforslaget:

- Alta kommune fraråder at skuterløyper med rastesoner må fastsettes i reguleringsplaner, og ber om at også skuterløyper med rastesoner fastsettes i kommuneplanens arealdel, på linje med andre planfestede unntak fra forbudet om motorferdsel, jamfør lovforslagets kapittel 4, og tas inn i konsekvensutredningsforskriften vedlegg II.
- Det skal ikke være adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper.
- Alta kommune mener det er behov for, og at det fortsatt skal være mulig å opprette reiselivsløyper for snøskuter forbeholdt turistbedrifter.

Bakgrunn for saken

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 3. september 2021. Foranledningen for nedsettelsen av utvalget var et stortingsvedtak der regjeringen ble bedt om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt. Utvalget overleverte NOU 2024: 10 *Ny motorferdsellov* den 21. mai 2024. Klima- og miljødepartementet har invitert høringsinstanser til å vurdere utredningen med høringsfrist 15. september 2024. Alta kommune har fått usatt høringsfrist til 19. september 2024 som forespurt.

Vedlegg:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2024-10/id3040048/>

Saksutredning

Generelt om utvalgets forslag til ny lov:

Utvalget mener tiden er inne for en helhetlig revisjon av loven, og foreslår derfor en ny lov fremfor å gjøre endringer i dagens lov. Utvalget har lagt stor vekt på å hindre at den samlede belastningen motorferdselen påfører natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse blir for stor. Utvalget foreslår derfor i

hovedsak å videreføre dagens reguleringer, og videreføre strenge regler for motorferdsel på barmark. Utvalget foreslår heller ikke å utvide adgangen til motorferdsel til rene fritidsformål, og viderefører i hovedsak de formål kommunen kan gi tillatelse til.

Ny motorferdsellov og regulering av motorferdsel etter plan og bygningsloven.

Ny motorferdsellov skal regulere hva som er tillatt motorferdsel. Arealer der motorferdsel er tillatt skal kommunen kunne fastsette i planer etter plan og bygningsloven. Arealplaner alene innebærer ikke at motorferdsel er tillatt. Rettsvirkningene av planene følger av motorferdselloven, slik at motorferdselloven setter rammene for hva som er tillatt motorferdsel. Dette innebærer at kommunene ikke kan tillate mer motorferdsel i plan enn det det åpnes for i motorferdselloven, og at selve ferdsele krever hjemmel i motorferdselloven. Innenfor disse rammene foreslår utvalget:

- at kommunen i arealplaner etter plan- og bygningsloven skal kunne fastsette følgende arealer der motorferdsel er tillatt:
 - løyper og områder for preparering for friluftslivsaktiviteter på snødekt mark og islagte vassdrag
 - løyper for motorferdsel på snødekt mark og islagte vassdrag (snøskuterløyper) og tilhørende rastesoner
 - øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark
 - motorsportanlegg
 - landingsplasser for luftfartøy
 - på åpne vann og vassdrag
- at motorferdselloven skal fastsette rammene for når ferdsel i de angitte områdene er tillatt
- at snøskuterløyper må være fastsatt i reguleringsplan for at motorferdsel i løypa skal være tillatt
- at kommunen i arealplan skal kunne fastsette bestemmelser om bruk av motorferdselarealer
- at løyper og rastesoner på snødekt mark og islagt vassdrag tas inn som nytt arealformål i plan- og bygningsloven § 11-7
- at løyper og rastesoner på snødekt mark og islagte vassdrag og øvingsområder for kjøreopplæring på snødekt mark og islagte vassdrag tas inn som nye arealformål i plan og bygningsloven § 12-5 andre avsnitt nr. 5
- at snøskuterløyper som er lenger enn 500 meter tas inn i konsekvensutredningsforskriften vedlegg I
- at øvingsområder, landingsplasser, snøskuterløyper på under 500 meter og åpning av mindre vann tas inn i konsekvensutredningsforskriften vedlegg II
- at det skal være adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper fastsatt i reguleringsplan

Utvalgets forslag innebærer en direkte adgang til nødvendig motorferdsel for å preparere skiløyper og andre løyper og områder for friluftslivsaktiviteter, så lenge de er fastsatt i arealplan.

Utvalget foreslår at alle skuterløyper skal være åpen for enhver, og at det ikke skal være adgang til å begrense adgangen til bruk av løypene til angitte ferdselsformål eller bestemte persongrupper.

Utvalget forslår at kommunen skal ha adgang til å forlenge åpningstiden i skuterløyper frem til 16. mai ved fastsetting av forskrift gjeldende for den aktuell vårperioden.

Utvalget foreslår at kommunene får myndighet til å kreve gebyr for behandling av søknader om motorferdsel, og å åpne for at kommunen kan delegeres myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr for manglende betaling av løypeavgift.

Bestemmelser om motorferdsel gitt i forskrift med hjemmel i gjeldende lov gjelder i inntil fem år etter at ny lov trer i kraft.

Vurdering

Dagens regelverk om motorferdsel i utmark er fragmentert, komplisert og ikke oppdatert. Det er derfor riktig å utarbeide en ny oppdatert lov som samler de viktigste reglene for motorferdsel i loven.

Motorferdsel i utmark og spesielt barmarkskjøring påfører naturen i Finnmark betydelig belastning. Det er derfor god grunn til å støtte utvalgets forslag om å videreføre dagens reguleringer, med strenge regler for motorferdsel på barmark.

Motorferdsel i utmark er arealkrevende. Til tross for dette reguleres ikke motorferdsel i utmark av plan og bygningsloven. Utvalgets forslag om å fastsette løyper, skuterløyper og områder for motorferdsel i kommuneplanens arealdel er et funksjonelt grep. Områder hvor motorferdsel er tillatt synliggjøres og vurderes da sammen med andre tema for arealbruk. Utvalgets forslag om å fastsette områder for motorferdsel i større grad gjennom planer etter plan- og bygningsloven støttes, og er også i tråd med kommunestyrets innspill til Motorferdsellovutvalget.

I lovforslaget forutsettes det at skuterløyper skal fastsette i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Dette kravet vurderes som unødvendig, ressurskrevende og veldig kostbart. Det bør være tilstrekkelig å fastsette skuterløyper med rastesoner i kommuneplanens arealdel, på linje med andre planfestede unntak fra forbudet om motorferdsel, jamfør lovforslagets kapittel 4.

Ved etablering av snøskuterløyper vil det etter Alta kommunes vurdering være dekkende og tilstrekkelig å gjøre utredning i hht konsekvensutredningsforskriften vedlegg II, da slike etableringer medfører begrensede inngrep i naturen og foregår på snødekket mark. Sett i lys av utvalgets mandat fra Stortinget om å fremme forslag om revidering av motorferdselloven med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati, bør disse tema utredes ihht konsekvensutredningsforskriften vedlegg II.

Snøskuterløyper er et viktig og mye benyttet tilbud i distriktskommunene. Mange distriktskommuner har begrenset plankapasitet, og mange kommuner må derfor kjøpe konsulenttjenester for utredning og regulering av eksisterende skuterløyper. Dette vil være en betydelig belastning for kommunene.

Alta kommune har god erfaring med dialog med grunneier om etablering av skuterløype over privat eiendom med forutsetning om at skriftlig tillatelse ikke fratar grunneier rett til å nekte motorferdsel i fremtiden. Dersom det innføres krav til reguleringsplan med adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper vil svært mange grunneier vegre seg. Dette vil være konfliktskapende og frarådes på det sterkeste. Det antas at et slikt inngripende tiltak som en reguleringsplan med ekspropriasjonsrett vil være, må kommunen regne med at innløsning av arealer eller ekspropriasjon og erstatning vil bli normalen. Alta kommune har i dag skriftlig avtale med ca 120 grunneiere om skuterløype på privat grunn, uten et eneste tilfelle av økonomisk kompensasjon.

Utvalgets forslag om at alle skuterløyper skal være åpen for enhver, og at det ikke skal være adgang til å begrense adgangen til bruk av løypene til angitte ferdselsformål eller bestemte persongrupper er utfordrende. Alta kommune har av hensyn til parkeringskapasitet ved løypestart, sikkerhet for de som bruker løypa, vedlikeholdsbehov, kostnad med preparering og forhold til grunneiere og rettighetshavere valgt å forbeholde enkelte løyper for turistbedrifter. Alta kommune anmoder at det fortsatt skal være mulig å opprette reiselivsløyper for snøskuter forbeholdt turistbedrifter.

Utvalget forslår at det i skuterløyper bare kan åpnes for motorferdsel med snøskuter eller tilsvarende lette kjøretøy. Dette utelukker bruk av tråkkemaskin for preparering av skiløyper for konkurranser og for allmennheten i samme trasse som skuterløypa. I Alta har vi store skiarrangement; Bæskadesrennet og Arctic Alta, som følger helt eller delvis skuterløype. Alta kommune bør anmoder om at det skal være tillatt for kommunen, idrettslag og turistbedrifter å preparere skiløyper for allmennheten og for konkurranser også i skuterløyper.

Alta 19.08.24

Oddvar Kr. Konst
kommunedirektør

Bengt Fjellheim
kommunalleder Tekniske
tjenster

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor uten underskrift

Behandling

Tilleggsforslag fra MDG og Rødt:

1. Alta kommune støtter formuleringene fra motorferdselsutvalgets grunnleggende vurderinger på side 139:

Utvalget er bekymret for økningen av motorferdsel på barmark og vil videreføre strenge regler for slik ferdsel. Vi vil derfor som utgangspunkt ikke gi regler som åpner for mer motorferdsel på barmark, særlig utenfor traktorvei. (sitat slutt)

2. Alta kommune vil understreke at Finnmarksnaturen er sårbar for motorferdsel på barmark.

Barmarkskjøring må derfor begrenses til de mest nødvendige behovene hos reindrift- og landbruksnæring, og til viktige beredskaps - og infrastrukturtiltak som ikke kan løses godt på andre måter.

Ved siden av dette kan det være et dispensasjonsreglement lik det vi har i dag for å fange opp helt spesielle behov.

3. Tilgangen på kjøretøy har økt kraftig, og Alta kommune advarer derfor mot å åpne gamle ferdselsårer for generell motorisert ferdsel. Det området som tålte ti tåler ikke hundre, det området som tålte hundre tåler ikke tusen.

Votering: Forslaget falt med 11 mot 23 stemmer. (R, MDG, SV,KRF, 2 greibrok og noodd fra V, Bjørn fra uavhengig og Mikkelsen fra H stemte for)

Endringsforslag AP/SP:

Administrasjonens innstilling kulepunkt 1. , ber om at 300 meter grensen videreføres.

Votering: Forslaget vedtatt enstemmig.

kulepunkt 2: Det skal ikke være adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper.

Votering: Forslaget vedtatt enstemmig.

Kulepunkt 3: Alta kommune mener det er behov for, og at det fortsatt skal være mulig å opprette reiselivsløyper for snøskuter forbeholdt turistbedrifter.

Votering: Forslaget vedtatt enstemmig.

Kulepunkt 4: Alta kommune anmoder om at det skal være tillatt for kommunen, idrettslag og turistbedrifter å preparere skiløyper med tråkkemaskin for allmennheten og for konkurranser også i skuterløyper.

Votering: Forslaget vedtatt enstemmig.

Endringsforslag på vedtak i formannskapet: Nytt kulepunkt:

- Rasting på islagt vann kan skje 300 meter fra scooterløype som i dag.

Endres til: Rasting på islagt vann må videreføres lik dagens bruk.

Votering: Forslaget vedtatt enstemmig.

Forslag fra AP/SP:

Vårforbudet i Nord-Troms og Finnmark

Det er positivt at utvalget har vurdert det som riktig å avvike det særlige vårforbudet i Nord-Troms og Finnmark.

Fortsatt regler om stengning av skuterløyper senest 5. mai, eventuelt 25. april i sentrale kalvingsområder for reindrifta og en satt dato som 16. mai som absolutt siste dato for åpne løyper passer ikke inn i naturens sykluser. Dette er unaturlige datogrenser som kommunene i samråd med berørte næringsinteresser **må** kunne beslutte selv. De årlige variasjonene gjør at det ofte kan være gode forhold for ferdsel langs løypene og at mange deler av løypenettet ikke kommer i konflikt med hverken reindrift eller andre interesser. Ferdsel langs det begrensede antallet farbare skuterløyper kommer også i liten grad i berøring med påviste hekkeområder for fugl og annet vilt heller. Dersom det gjøres studier som påviser særlig sårbarhet i visse konkrete områder i nærheten av løypenettet vil kommunene kunne tilpasse åpningstider etter det.

Votering: Forslaget vedtatt 30 mot 4 stemmer (R, MDG og AAs fra SV)

Forslag fra AP/SP: øvrige punkter:

Høringsuttalelse fra Alta kommune til NOU 2024: 10 - ny motorferdsellov

Alta kommune støtter motorferdsellovutvalgets forslag til Ny motorferdsellov men ber om følgende endringer av lovforslaget:

- Alta kommune fraråder at skuterløyper med rastesoner må fastsettes i reguleringsplaner, og ber om at 300 meters regelen videreføres *og at skuterløyper med rastesoner fastsettes i kommuneplanens arealdel, på linje med andre planfestede unntak fra forbudet om motorferdsel, jamfør lovforslagets kapittel 4, og tas inn i konsekvensutredningsforskriften vedlegg II.*
- Det skal ikke være adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper.
- Alta kommune mener det er behov for, og at det fortsatt skal være mulig å opprette reiselivsløyper for snøskuter forbeholdt turistbedrifter.
- Alta kommune anmoder om at det skal være tillatt for kommunen, idrettslag og turistbedrifter å preparere skiløyper med tråkkemaskin for allmennheten og for konkurranser også i skuterløyper.
- Rasting på islagt vann må videreføres lik dagens regelverk.
- Det skal være nulltoleranse for nye spor på barmark.

Alta kommune er Finnmarks største kommune og har også en stor samisk befolkning. Vi har lange tradisjoner med høsting naturen og vi har et særskilt ansvar for å ivareta denne kultur som kommer fra samiske tradisjoner. Bevare og utvikle kulturen, samt tradisjonell bruk av utmarka er en vesentlig del av dette ansvaret. Dette bidrar til bolyst og «blilyst» i kommunene i Finnmark.

Samisk bruk av meahcci (utmark) er en sentral del av den samiske kulturelle identiteten og overleveringen av tradisjonell kunnskap fra generasjon til generasjon.

Meahcásteapmi betraktes som en grunnleggende rettighet knyttet til samisk identitet og kulturell overlevelse, og krever anerkjennelse og beskyttelse i offentlig politikk og lovgivning. Dette inkluderer rettigheter til land og vann, samt anerkjennelse av samenes tradisjonelle kunnskaper og praksiser i forvaltningen av naturressurser.

Den samiske forståelsen av meahcci inkluderer en respekt og dyptgående kunnskap om naturens sykluser og økosystemer, som har blitt overført gjennom generasjoner. Dette innebærer en bærekraftig bruk av naturressurser, hvor man tar hensyn til naturens grenser og sikrer at fremtidige generasjoner også vil kunne høste av de samme ressursene.

Kommunene i særlig indre Finnmark, har i årtier vært opptatt av å sikre at folk kan fortsette å utnytte ressursene lokalt. Det er en helt sentral del av naturalhusholdet og den lokale økonomien i disse kommunene. Det er en kjensgjerning at alle har opptil flere store fryser med bær, fisk, kjøtt og fugl som er høstet i nærområdet, enten selv eller som man har byttet seg til.

Denne delen av økonomien har så langt vi kan se, i liten grad vært kvantifisert, og fremkommer derfor ikke i form av næringsinntekt og annen form for bokføring. Samtidig er det et faktum at folk i disse kommunene gjerne er selvforsynt med mange lokale varer.

Dette er en kulturelt betinget næringstilpasning som hele regionens bosetning hviler på. Den er også opphav til et aktivt liv i meahcci med tilhørende sunt kosthold, og tett samarbeid mellom sambygdinger, naboer og storfamilien.

Kommunene har gjennom sin forvaltningspraksis forsøkt å tilrettelegge motorferdselen i respekt for lokal sedvane og rettsoppfatning noe som fra statlige myndigheter og enkelte miljøinteresser har vært oppfattet som i strid med loven og dispensasjoner har blitt omgjort av Statsforvalteren.

Økt kommunal kontroll med motorferdsel

Det er positivt at utvalget legger opp til økt kommunalt selvstyre og myndighet i

forvaltningen av motorferdsel i utmark. Norge er et langstrakt land og det er store forskjeller fra sør til nord. Dette gjør at kommunene er det naturlige forvaltningsnivået til å forvalte motorferdselen. Noe det synes å være bred støtte for i disse kommunene.

Det er en svakhet ved utvalgets forslag at det synes å ha vært svært viktig å få absolutt like regler over hele landet. Dette er et gjennomgående trekk ved utvalgets forslag, og kommer i konflikt med målet om økt kommunal/lokal kontroll og styring med motorferdselen.

Dette kommer i konflikt med både de klimatiske, naturgitte, befolknings- messige, kulturelle og næringsmessige forskjeller i Norges langstrakte land. Det må legges opp til større lokal og regional tilpasning enn det utvalget legger opp til. Det kan synes som at mandatet som ber utvalget utrede større grad av lokal forvaltning undergraves av utvalgets sterke fokus på like regler.

Anerkjennelse av samisk kulturutøvelse

Det er positivt at utvalget foreslår å anerkjenne samisk kulturutøvelse som formålet med den nye loven. § 1 lyder: *Formålet med loven Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og **samisk kulturutøvelse**.*

Det er oppsiktsvekkende at utvalget ikke anerkjenner meahcci og meahcásteapmi som samisk kulturutøvelse og at motorferdsel er nødvendig for at denne kulturutøvelsen skal kunne videreføres. Dette til tross for at svært mange sentrale høringsinstanser som Sametinget, de samiske kommunene, Finnmarkseiendommen, med flere, har uttrykt behov for nettopp dette.

Det henvises til at man har et hovedansvar for å begrense aktiviteten for å sikre naturgrunnlaget for samisk kulturutøvelse, men legges ikke fram en eneste utredning som dokumenterer at dette naturgrunnlaget er truet.

Det som er truet er den tradisjonelle høstingskulturen i form av meahcásteapmi, og birgejupmi(selvberging). Dersom motorferdselloven brukes som hjemmel for å nekte tradisjonsbærere adgang til sine høstingsområder vil man kunne ende opp med både individuelle og kollektive søksmål. Utvalget har i sine vurderinger tatt alt for lett på den problemstillingen. Det fremstår som klart at utvalget kun har lagt til grunn reindrift som samisk kulturutøvelse.

Skuter- og barmarksløyper inn i plan og bygningsloven

Det er positivt at saksbehandlingen rundt skuter- og barmarksløyper innlemmes i Plan og bygningslovens regler og rammeverk. Det vil i en overgangsperiode medføre en merbelastning i form av nye konsekvensutredninger, men samtidig være del av en vanlig saksbehandling i forbindelse med arealplanleggingen.

Når løypene er behandlet i plan vil det ikke være adgang til å skille på hvem som bruker løypene og muligheten for å prioritere lokalbefolkningen på visse løyper er begrenset. Enten alle eller ingen. Dette skaper utfordringer for behovet for å tilrettelegge områder for, samt prioritere tradisjonell samisk kulturutøvelse.

Hele prosessen koblet mot plan- og bygningsloven er i seg selv en ganske belastende prosess for kommunene, og det må sikres at gode overgangsordninger sikrer at man unngår dobbeltarbeid ved innføring av ny lov.

Det er også viktig at dagens løypenett videreføres uten behov for ny prosess eller noen form for regodkjenning.

Manglende forskning om konkrete skadevirkninger

Utvalget har fått utført en utredning av NINA om vårforbudet og hvordan ulike arter påvirkes av motorisert ferdsel. Det som er betenkelig er at de knapt nok kunne finne noen forskning om dette fra Norge, langt mindre fra Finnmark. Utvalget kunne godt problematisert det manglende faktagrunnlaget når det gjelder skadevirkninger av motorferdselen.

De berørte kommunene forsøker å tilrettelegge for gode liv i sine kommuner og er svært opptatt av at man samtidig skal ta vare på naturen i sine nærområder. Det er imidlertid krevende å begrunne inngrep i folks hverdag og bevegelsesfrihet om man ikke har gode grunner for det. Det bør etterspørres en mer faktabasert regulering av motorferdsel i utmarka. Særlig ferdsel på snødekte og langs gode barmarkstraseer kan bidra positivt til høsting, forvaltning og kultivering av våre matressurser og kulturtradisjoner.

I tillegg vil organisert ferdsel i fritidsøyemed bidra til bolyst og følelse av å kunne ta del av den fantastiske naturen i disse områdene.

Viktigheten av bolyst og hvordan naturen har vært og er en ressurs som må brukes

Utvalget har i liten grad tatt utgangspunkt i at bruk også er vern. Høsting og tilgang til viktige ressursområder er matauke, friluftsliv, rekreasjon og kulturvern i en og samme pakke. I sum bidrar dette til bolyst og bosetning. Tradisjonen i samiske områder spesielt, er å bruke naturen uten å forbruke den. Dette er også et levesett som man ønsker å videreføre til neste generasjon på en forsvarlig og positiv måte.

Det vil bidra til både bolyst og bosetning at man tilrettelegger for dette slik kommunene i dag gjør så godt de kan innenfor dagens regler.

Høstingstradisjon som del av beredskap og samfunnssikkerhet

I et sikkerhetspolitisk perspektiv er det ønskelig med bosetting i Finnmark, og gjerne folk med kunnskap om fylket. Med dagens tradisjoner i form av bruk av utmarka i fylket har vi folk som trives her, vil bo her og har uvurderlige kunnskaper om fylket, som kan opprettholde folketallet. Om det kommer en ny motorferdsellov som innskjerper utmarksbruken for mye vil viktig samisk tradisjonskunnskap kunne gå tapt.

Et av de største fortrinnene med å bo i Finnmark er nettopp bruken av naturen og kunnskapen rundt dette. Dette er en kunnskap som har gått tapt i store deler av verden, mens vi i Finnmark enda klarer å holde på den. Men det er ingen selvfølge at vi i framtiden vil klare å ivareta en slik viktig kultur. Det må

tilrettelegges, opplæres og stimuleres slik at framtidige generasjoner viderefører høstingskulturen meahcásteapmi.

Ny motorferdsellov vs. tidligere lov

En del av mandatet til utvalget som har utarbeidet NOU- Ny motorferdsellov var å lage en forenklet lov med mer lokalt selvstyre. Vi kan i liten grad se at utvalget så langt har levert på bestillingen, da det forelagte forslaget virker byråkratisk og gir liten grad av lokalt selvstyre.

Alta kommune ber utvalget om å forsøke å levere et lovforslag som er nærmere mandatet, altså en forenklet lov med mer lokalt selvstyre.

Alta kommune aksepterer ingen form for innskjerper i forhold til dagens allerede strenge motorferdsellov. Finnmark har behov for en oppmykning på mange punkter i loven og mer lokalt selvstyre for å kunne leve i Finnmark som folk i Finnmark er vant til å leve. På samme måte som mange i sør er avhengig av båten for å kunne leve på sin måte og utøve sin kultur.

Alta kommune ber om å bli hørt på mange punkter, som beskrevet i denne høringen, og ber om mer lokalt selvstyre da vi som bor her er best skikket til å ta vare på vår natur og vår utmark på den beste måten.

Votering: Forslaget vedtatt 25 mot 9 stemmer (V,R, MDG Nilsen fra H og Bjørn Uavhengig)

tilleggsforslag fra AP/SP:

Det skal være nulltoleranse for nye spor på barmark.

Votering: Enstemmig

Vedtak

Høringsuttalelse fra Alta kommune til NOU 2024: 10 - ny motorferdsellov

Alta kommune støtter motorferdsellovutvalgets forslag til Ny motorferdsellov men ber om følgende endringer av lovforslaget:

- Alta kommune fraråder at skuterløyper med rastesoner må fastsettes i reguleringsplaner, og ber om at 300 meters regelen videreføres og at skuterløyper med rastesoner fastsettes i kommuneplanens arealdel, på linje med andre planfestede unntak fra forbudet om motorferdsel, jamfør lovforslagets kapittel 4, og tas inn i konsekvensutredningsforskriften vedlegg II.
- Det skal ikke være adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper.
- Alta kommune mener det er behov for, og at det fortsatt skal være mulig å opprette reiselivsløyper for snøskuter forbeholdt turistbedrifter.
- Alta kommune anmoder om at det skal være tillatt for kommunen, idrettslag og turistbedrifter å preparere skiløyper med tråkkemaskin for allmennheten og for konkurranser også i skuterløyper.
- Rasting på islagt vann må videreføres lik dagens regelverk.
- Det skal være nulltoleranse for nye spor på barmark.

Alta kommune er Finnmarks største kommune og har også en stor samisk befolkning. Vi har lange tradisjoner med høsting naturen og vi har et særskilt ansvar for å ivareta denne kultur som kommer fra samiske tradisjoner. Bevare og utvikle kulturen, samt tradisjonell bruk av utmarka er en vesentlig del av dette ansvaret. Dette bidrar til bolyst og «blilyst» i kommunene i Finnmark.

Samisk bruk av meahcci (utmark) er en sentral del av den samiske kulturelle identiteten og overleveringen av tradisjonell kunnskap fra generasjon til generasjon.

Meahcásteapmi betraktes som en grunnleggende rettighet knyttet til samisk identitet og kulturell overlevelse, og krever anerkjennelse og beskyttelse i offentlig politikk og lovgivning. Dette inkluderer rettigheter til land og vann, samt anerkjennelse av samenes tradisjonelle kunnskaper og praksiser i forvaltningen av naturressurser.

Den samiske forståelsen av meahcci inkluderer en respekt og dyptgående kunnskap om naturens sykluser og økosystemer, som har blitt overført gjennom generasjoner. Dette innebærer en bærekraftig bruk av naturressurser, hvor man tar hensyn til naturens grenser og sikrer at fremtidige generasjoner også vil kunne høste av de samme ressursene.

Kommunene i særlig indre Finnmark, har i årtier vært opptatt av å sikre at folk kan fortsette å utnytte ressursene lokalt. Det er en helt sentral del av naturalhusholdet og den lokale økonomien i disse kommunene. Det er en kjensgjerning at alle har opptil flere store fryser med bær, fisk, kjøtt og fugl som er høstet i nærområdet, enten selv eller som man har byttet seg til.

Denne delen av økonomien har så langt vi kan se, i liten grad vært kvantifisert, og fremkommer derfor ikke i form av næringsinntekt og annen form for bokføring. Samtidig er det et faktum at folk i disse kommunene gjerne er selvforsynt med mange lokale varer.

Dette er en kulturelt betinget næringstilpasning som hele regionens bosetning hviler på. Den er også opphav til et aktivt liv i meahcci med tilhørende sunt kosthold, og tett samarbeid mellom sambygdingar, naboer og storfamilien.

Kommunene har gjennom sin forvaltningspraksis forsøkt å tilrettelegge motorferdselen i respekt for lokal sedvane og rettsoppfatning noe som fra statlige myndigheter og enkelte miljøinteresser har vært oppfattet som i strid med loven og dispensasjoner har blitt omgjort av Statsforvalteren.

Økt kommunal kontroll med motorferdsel

Det er positivt at utvalget legger opp til økt kommunalt selvstyre og myndighet i

forvaltningen av motorferdsel i utmark. Norge er et langstrakt land og det er store forskjeller fra sør til nord. Dette gjør at kommunene er det naturlige forvaltningsnivået til å forvalte motorferdselen. Noe det synes å være bred støtte for i disse kommunene.

Det er en svakhet ved utvalgets forslag at det synes å ha vært svært viktig å få absolutt like regler over hele landet. Dette er et gjennomgående trekk ved utvalgets forslag, og kommer i konflikt med målet om økt kommunal/lokal kontroll og styring med motorferdselen.

Dette kommer i konflikt med både de klimatiske, naturgitte, befolknings- messige, kulturelle og næringsmessige forskjeller i Norges langstrakte land. Det må legges opp til større lokal og regional tilpasning enn det utvalget legger opp til. Det kan synes som at mandatet som ber utvalget utrede større grad av lokal forvaltning undergraves av utvalgets sterke fokus på like regler.

Anerkjennelse av samisk kulturutøvelse

Det er positivt at utvalget foreslår å anerkjenne samisk kulturutøvelse som formålet med den nye loven. § 1 lyder: *Formålet med loven Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og **samisk kulturutøvelse**.*

Det er oppsiktsvekkende at utvalget ikke anerkjenner meahcci og meahcásteapmi som samisk kulturutøvelse og at motorferdsel er nødvendig for at denne kulturutøvelsen skal kunne videreføres. Dette til tross for at svært mange sentrale høringsinstanser som Sametinget, de samiske kommunene, Finnmarkseiendommen, med flere, har uttrykt behov for nettopp dette.

Det henvises til at man har et hovedansvar for å begrense aktiviteten for å sikre naturgrunnlaget for samisk kulturutøvelse, men legges ikke fram en eneste utredning som dokumenterer at dette naturgrunnlaget er truet.

Det som er truet er den tradisjonelle høstingskulturen i form av meahcásteapmi, og birgejupmi(selvberging). Dersom motorferdselloven brukes som hjemmel for å nekte tradisjonsbærere adgang til sine høstingsområder vil man kunne ende opp med både individuelle og kollektive søksmål. Utvalget har i sine vurderinger tatt alt for lett på den problemstillingen. Det fremstår som klart at utvalget kun har lagt til grunn reindrift som samisk kulturutøvelse.

Vårforbudet i Nord-Troms og Finnmark

Det er positivt at utvalget har vurdert det som riktig å utvikle det særlige vårforbudet i Nord-Troms og Finnmark.

Fortsatt regler om stengning av skuterløyper senest 5. mai, eventuelt 25. april i sentrale kalvingsområder for reindrifta og en satt dato som 16. mai som absolutt siste dato for åpne løyper passer ikke inn i naturens sykluser. Dette er unaturlige datogrenser som kommunene i samråd med berørte næringsinteresser **må** kunne beslutte selv. De årlige variasjonene gjør at det ofte kan være gode forhold for ferdsel langs løypene og at mange deler av løypenettet ikke kommer i konflikt med hverken reindrift eller andre interesser. Ferdsel langs det begrensede antallet farbare skuterløyper kommer også i liten grad i berøring med påviste hekkeområder for fugl og annet vilt heller. Dersom det gjøres studier som påviser særlig sårbarhet i visse konkrete områder i nærheten av løypenettet vil kommunene kunne tilpasse åpningstider etter det.

Skuter- og barmarksløyper inn i plan og bygningsloven

Det er positivt at saksbehandlingen rundt skuter- og barmarksløyper innlemmes i Plan og bygningslovens regler og rammeverk. Det vil i en overgangsperiode medføre en merbelastning i form av nye konsekvensutredninger, men samtidig være del av en vanlig saksbehandling i forbindelse med arealplanleggingen.

Når løypene er behandlet i plan vil det ikke være adgang til å skille på hvem som bruker løypene og muligheten for å prioritere lokalbefolkningen på visse løyper er begrenset. Enten alle eller ingen. Dette skaper utfordringer for behovet for å tilrettelegge områder for, samt prioritere tradisjonell samisk kulturutøvelse.

Hele prosessen koblet mot plan- og bygningsloven er i seg selv en ganske belastende prosess for kommunene, og det må sikres at gode overgangsordninger sikrer at man unngår dobbeltarbeid ved innføring av ny lov.

Det er også viktig at dagens løypenett videreføres uten behov for ny prosess eller noen form for regodkjenning.

Manglende forskning om konkrete skadevirkninger

Utvalget har fått utført en utredning av NINA om vårforbudet og hvordan ulike arter påvirkes av motorisert ferdsel. Det som er betenkelig er at de knapt nok kunne finne noen forskning om dette fra Norge, langt mindre fra Finnmark. Utvalget kunne godt problematisert det manglende faktagrunnlaget når det gjelder skadevirkninger av motorferdselen.

De berørte kommunene forsøker å tilrettelegge for gode liv i sine kommuner og er svært opptatt av at man samtidig skal ta vare på naturen i sine nærområder. Det er imidlertid krevende å begrunne inngrep i folks hverdag og bevegelsesfrihet om man ikke har gode grunner for det. Det bør etterspørres en mer faktabasert regulering av motorferdsel i utmarka. Særlig ferdsel på snødekket og langs gode barmarkstraseer kan bidra positivt til høsting, forvaltning og kultivering av våre matressurser og kulturtradisjoner.

I tillegg vil organisert ferdsel i fritidsøyemed bidra til bolyst og følelse av å kunne ta del av den fantastiske naturen i disse områdene.

Viktigheten av bolyst og hvordan naturen har vært og er en ressurs som må brukes

Utvalget har i liten grad tatt utgangspunkt i at bruk også er vern. Høsting og tilgang til viktige ressursområder er matauke, friluftsliv, rekreasjon og kulturvern i en og samme pakke. I sum bidrar dette til bolyst og bosetning. Tradisjonen i samiske områder spesielt, er å bruke naturen uten å forbruke den. Dette er også et levesett som man ønsker å videreføre til neste generasjon på en forsvarlig og positiv måte.

Det vil bidra til både bolyst og bosetning at man tilrettelegger for dette slik kommunene i dag gjør så godt de kan innenfor dagens regler.

Høstingstradisjon som del av beredskap og samfunnssikkerhet

I et sikkerhetspolitisk perspektiv er det ønskelig med bosetting i Finnmark, og gjerne folk med kunnskap om fylket. Med dagens tradisjoner i form av bruk av utmarka i fylket har vi folk som trives her, vil bo her og har uvurderlige kunnskaper om fylket, som kan opprettholde folketallet. Om det kommer en ny motorferdsellov som innskjerper utmarksbruken for mye vil viktig samisk tradisjonskunnskap kunne gå tapt.

Et av de største fortrinnene med å bo i Finnmark er nettopp bruken av naturen og kunnskapen rundt dette. Dette er en kunnskap som har gått tapt i store deler av verden, mens vi i Finnmark enda klarer å holde på den. Men det er ingen selvfølge at vi i framtiden vil klare å ivareta en slik viktig kultur. Det må tilrettelegges, opplæres og stimuleres slik at framtidige generasjoner viderefører høstingskulturen meahcásteapmi.

Ny motorferdsellov vs. tidligere lov

En del av mandatet til utvalget som har utarbeidet NOU- Ny motorferdsellov var å lage en forenklet lov med mer lokalt selvstyre. Vi kan i liten grad se at utvalget så langt har levert på bestillingen, da det forelagte forslaget virker byråkratisk og gir liten grad av lokalt selvstyre.

Alta kommune ber utvalget om å forsøke å levere et lovforslag som er nærmere mandatet, altså en forenklet lov med mer lokalt selvstyre.

Alta kommune aksepterer ingen form for innskjerper i forhold til dagens allerede strenge motorferdsellov. Finnmark har behov for en oppmykning på mange punkter i loven og mer lokalt

selvstyre for å kunne leve i Finnmark som folk i Finnmark er vant til å leve. På samme måte som mange i sør er avhengig av båten for å kunne leve på sin måte og utøve sin kultur.

Alta kommune ber om å bli hørt på mange punkter, som beskrevet i denne høringen, og ber om mer lokalt selvstyre da vi som bor her er best skikket til å ta vare på vår natur og vår utmark på den beste måten.