



KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENTET
Postboks 8013 DEP
0030 OSLO

Vår ref.: 2024/13251-6

Deres ref.:

Dato: 14.09.2024

Innspill - NOU 2024 - Ny motorferdsellov - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

NOU 2024:10 Ny motorferdsellov ble behandlet i fylkesutvalget i Buskerud fylkeskommune 20. august 2024.

Fylkesutvalgets vedtak:

Buskerud fylkeskommune mener at kommunene bør få mer selvråderett til å lage regelverk for motorferdsel i utmark. Dette gjelder spesielt med tanke på:

Beredskap

Opplæring til kjøring i utmark

Rekreasjon

Vedlagt ligger saksframlegg og saksprotokoll.

Vennlig hilsen

Lise-Berith Lian
Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg

- 1 Høringsuttalelse til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov
- 2 Saksprotokoll Høringsuttalelse til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov

PLAN plan og miljø

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN
Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen
Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no
Internett: www.bfk.no
Org.nr.: 930580260



Saksframlegg

Saksnr.: 2024/13251

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesutvalget	20.08.2024	

Vedlegg

- 1 Saksprotokoll HMIN BFK sak 17-2016 16.03.2016

Høringsuttalelse til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1

Buskerud fylkeskommune vil anerkjenne Motorferdsellovutvalget for en grundig utredning om dagens lov og forvaltning av motorferdselregelverket, hvordan dette påvirker natur og friluftsliv, og hvordan dette bør håndteres i ny motorferdsellov.

2

Buskerud fylkeskommune støtter utvalget i at en ny motorferdsellov vil ivareta dagens utfordringer bedre enn endringer i eksisterende lov.

3

Buskerud fylkeskommune støtter ordningen med at motorferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunene skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål, men at det i hovedsak skal skje gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven.

4

Buskerud fylkeskommune forutsetter at nytt lovforslag kommer på høring, men vil allerede nå trekke fram tre utfordringer som utvalgets forslag til ny motorferdsellov i liten grad ivaretar:

a) Kommunene bør i større grad kunne få fastsette traseer for nyttetransport (kapittel 3 i lovforslaget) i arealplaner slik det foreslås for motorferdsel etter kapittel 4 og 5. b) Det bør vurderes grundig om forslagene til arealformål som kommunene skal benytte for de ulike formene for motorferdsel, i tilstrekkelig grad gir anledning til å sette bestemmelser og/ eller vilkår som er i tråd med intensjonene om bedre kanalisering av motorferdsel i utmark. c) Endringer i plan- og bygningsloven må følges opp med endringer i kart- og planforskriften.

Buskerud fylkeskommune anbefaler at det i oppfølgingen av ny motorferdsellov settes i gang tiltak for økt samarbeid, kompetanseheving og metodeutvikling for å styrke kompetansen og håndteringsevnen i motorferdselsaker og bidra til mer åpenhet på lokalt og regionalt nivå. Det er en forutsetning for å lykkes at det ses i sammenheng med krav og forventninger til og ressurser som gis til lokalt og regionalt nivå.

13.08.2024

Jan Sivert Jøsendal

fylkeskommunedirektør

Sammendrag

Klima- og miljødepartementet har lagt ut NOU 2024:10 Ny motorferdsellov - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) på høring og inviterer høringsinstanser og andre interesserte til å vurdere utredningen. NOU 2024:10 presenterer utvalgets mandat og arbeid, dagens regulering av motorferdsel i utmark og vassdrag med tilstøtende regelverk, omfang og status av motorferdsel i dag, utvalgets vurderinger og forslag og nytt lovforslag med konsekvenser og merknader til lovforslaget, se <https://www.regjeringen.no/contentassets/6643b7714a0f45b3837e6e014599116e/no/pdfs/nou202420240010000dddpdfs.pdf>

I tillegg til utredninger om dagens utfordringer med regelverket og overordnede grep for ny lov, presenterer utvalget et komplett forslag til en helt ny motorferdsellov med merknader, men i følgebrevet presiseres det at det inviteres til å vurdere utvalgets utredning. Det forutsettes derfor at selve lovforslaget vil komme på høring på et senere tidspunkt.

Dagens motorferdsellov ble vedtatt i 1977. Siden den gang har motorferdselen i utmark økt betraktelig. Allerede i 2008 ble det lagt fram en tilråding om ny motorferdsellov. Lovverket består i dag av motorferdselloven med tilhørende fem sentrale og en rekke lokale forskrifter, og regelverket oppfattes som tungvint og ressurskrevende av både publikum og forvaltningen. 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 ønsker ikke å legge til rette for mer motorferdsel enn i dag, verken faktisk eller rettslig. Det er derfor foreslått en videreføring av dagens ordning der motorferdsel i utmark i utgangspunktet er forbudt. Det foreslås å videreføre ordningen med at ferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunen skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål, men at dette i hovedsak skal skje gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven, i stedet for gjennom lokale forskrifter, slik det er i dag. Utvalget begrunner dette med at det vil legge til rette for mer helhetlige vurderinger av arealbruk og for gode beslutningsprosesser som sikrer medvirkning. Utvalget vurderer det som viktig at planene utredes grundig, og foreslår derfor at flere av motorferdselarealene som skal reguleres i plan, tas inn i vedleggene til konsekvensutredningsforskriften.

Fylkeskommunen er ikke ansvarlig myndighet i motorferdselloven, men er satt til å ivareta friluftsliv som er ett av hensynene i loven. Når det foreslås å regulere motorferdsel i utmark gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven i kommunene, blir fylkeskommunen i større grad involvert gjennom sin veilederrolle i plansaker og samordning av samfunnsinteresser på regionalt nivå.

Saksopplysninger

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt av Solberg-regjeringen i 2021, og har vurdert hvilke regler som bør gjelde for motorferdsel i utmark og vassdrag. Utvalget fikk i mandat å vurdere dagens lov med sikte på økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati samtidig som hensynet til natur og friluftsliv blir ivaretatt. Utvalget har vært opptatt av å hente inn kunnskap og etablere felles problemforståelse som grunnlag for arbeidet.

Helhetlig revisjon, ny lov med regulering av motorferdsel ved bruk av plan- og bygningsloven

Dagens motorferdsellov ble vedtatt i 1977. Siden den gang har motorferdselen i utmark økt betraktelig. I 2008 la Direktoratet for naturforvaltning fram en tilrådning om ny motorferdsellov men loven ble da ikke endret. Siden den gang har lovverket blitt endret i flere omganger og består i dag av motorferdselloven med tilhørende fem sentrale og en rekke lokale forskrifter, og regelverket oppfattes som tungvint og ressurskrevende av både publikum og forvaltningen. Utvalget mener tiden er inne for en helhetlig revisjon av loven, og foreslår derfor en ny lov fremfor å gjøre endringer i dagens lov.

Utvalgets vurderinger til omfang av motorferdsel

Utvalget ønsker ikke å legge til rette for mer motorferdsel enn i dag, verken faktisk eller rettslig. Den foreslåtte loven skal regulere all bruk av motoriserte fremkomstmidler i utmark og i innlandsvassdrag slik som tidligere. Lovens utgangspunkt skal fortsatt være at motorferdsel er forbudt, men som tidligere åpnes det opp for å videreføre ordningen med at ferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunen skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål. Den store endringen i forslaget til ny lov, er at kommunens adgang til å tillate ferdsel etter gitte formål, i hovedsak skal skje gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven, i stedet for gjennom lokale forskrifter, slik det er i dag.

Når utvalget har vurdert spørsmålet om hvilken motorferdsel loven skal åpne for, er nytteverdien av motorferdselen veid opp mot mulige skadevirkninger. Utvalget foreslår at ny motorferdsellov skal stille krav om at motorferdselen skal være nødvendig, i større grad enn dagens regelverk gjør og foreslår at kravet om nødvendighet skal inngå både i de generelle unntakene og i tillatelseshjemler. For eksempel foreslås det å videreføre at loven åpner for nødvendig nyttekjøring i for eksempel næringsøyemed, men er mer restriktiv når det gjelder fritidskjøring. Utvalget foreslår slik som tidligere at det i liten grad skal være adgang til motorferdsel på barmark. Utvalget foreslår en innstramming i bruk av elsykkel og tynge elektriske rullestoler utenfor vei og turvei, men foreslår å utvide adgangen til bruk av motoriserte hjelpemidler for funksjonshemmede i utmark når ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots.

Geografiske særregler

Utvalgets overordnede utgangspunkt er at en nasjonal lov bør ha like regler for hele landet og foreslår dermed ikke å videreføre geografisk avgrensede regler. Selv om dette er utvalgets prinsipielle utgangspunkt, har de vurdert om dagens regelverk bør videreføres der det er godt

etablert i dag. Dagens motorferdsselforskrift har en særregel for Hardangervidda i forbindelse med villreinjakta. Særregelen for Hardangervidda skiller seg fra den generelle adgangen til uttransport av jaktutbytte, at det tillates transport ved jakt på villrein og den åpner for all transport av personer, utstyr og jaktutbytte både inn og ut av jaktterrenget. I andre områder enn på Hardangervidda er det forutsatt at jakt på villrein skal skje uten bruk av motorkjøretøy, og at jaktutbyttet skal bæres ut. Utvalget kan ikke se at det er spesielle grunner til at det skal være andre regler for jakt på villrein på Hardangervidda enn i resten av landet, men ser samtidig at det kan være vanskelig å stanse en så etablert praksis. Utvalget foreslår derfor at departementet får en forskriftshjemmel for å åpne for at nærmere bestemte kommuner kan fastsette forskrifter som åpner for uthenting av annet storvilt enn elg, hjort, villsvin og bjørn. Utvalget legger til grunn at adgangen bør være avgrenset til transport av jaktutbytte og ikke omfatte jakt generelt.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Utredningen gir ikke noen økonomiske eller administrative konsekvenser for fylkeskommunen, men hvis ny lov blir vedtatt må fylkeskommunen skaffe seg forståelse for ny lov for å kunne behandle saker og veilede kommuner innenfor fagområdene friluftsliv og arealplanlegging. En nærmere gjennomgang av konsekvenser for fylkeskommunen må gjøres når et konkret lovforslag kommer på offentlig høring.

Bærekraftkonsekvenser

Utvalget mener at hensynet til natur og friluftsliv ikke blir tilstrekkelig ivaretatt i dagens motorferdsellov og praktiseringen av denne. Utvalget har lagt vekt på at ny motorferdsellov skal stille krav om at motorferdselen skal være nødvendig, i større grad enn dagens regelverk gjør, i tillegg vil kommunen gjennom den foreslåtte loven få flere virkemidler til å styre motorferdsel i tid og rom av hensyn til sårbar natur.

Når nytt forslag til motorferdsellov foreslår at regulering av motorferdsel i utmark skal skje gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven i kommunene, sikrer dette i større grad et samarbeid gjennom flernivådemokratiet og sikrer prosesser for medvirkning som støtter opp under bærekraftmål 17 Samarbeid for å nå målene. Formålet med den nye loven er å sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse. Dette støtter opp under bærekraftmål 15 Livet på land og 3 God helse og livskvalitet.

Fylkeskommunedirektørens samlede vurderinger

Fylkeskommunedirektøren mener utvalget har levert en utredning som gir god oversikt knyttet til de ulike sidene av forslaget til ny motorferdsellov ut fra dagens status, hvordan motorferdselen påvirker naturen og friluftslivet, og hvilke vurderinger og forslag som ligger til grunn for forslaget til ny motorferdsellov.

Fylkeskommunen er ikke ansvarlig myndighet i motorferdselloven, men er satt til å ivareta flere av de hensynene slik som friluftsliv etter friluftsloven, kulturmiljø etter kulturminneloven og veiledning til kommunene innen arealplanlegging. I tillegg er vurderingene i denne saken knyttet til fylkeskommunens rolle som regional samfunnsutvikler som skal ta ansvar for en

helhetlig regional utvikling blant annet bruk og vern av utmark, både generelt, men også gjennom arbeidet med regionale fjellplaner og vannplaner.

Et viktig grep utvalget foreslår, er å regulere flere former for motorferdsel gjennom planer etter plan- og bygningsloven. Dette legger til rette for at avgjørelser kan tas etter en grundig saksbehandling der ulike interesser belyses og veies mot hverandre, og der interesserte kan medvirke tidlig i prosessen. Gjennom kanalisering av ferdsel i kommunale planer kan det totale arealet som blir påvirket av motorferdsel begrenses. Bedre styring kan også gi bedre kunnskapsgrunnlag. Utredningen viser til at kunnskapsgrunnlaget ikke er godt nok til å slå fast at en økning i motorferdselen i utmark kan skje uten negative virkninger for miljøet. På Hardangervidda erfarte fylkeskommunen gjennom kartleggingen av motorferdsel i regi av Hardangerviddarådet (foreløpig upublisert materiale) at det ikke er mulig å sammenlikne data på tvers av geografiske grenser for å vurdere hvordan motorferdselen påvirker villreinens arealbruk. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at denne usikkerheten er en av årsakene til at det er et klart behov for å sette tydelige rammer i loven som sikrer at motorferdselen skal kanaliseres i tid og rom for å kunne vurdere den samlede belastningen på natur og miljø.

Fylkeskommunedirektøren vurderer at forslaget til ny motorferdsellov legger grunnlag for en bedre forvaltning, både for motorferdsel som er tillatt med direkte hjemmel i loven, og særlig for kommunenes adgang til å tillate motorferdsel. Når det gjelder den motorferdselen som er direkte tillatt, er det spesielt tre ting utvalget vil peke på. For det første er det foreslått å beholde adgangen til å forby eller begrense ferdselen i spesielt sårbare områder. For det andre videreføres aktsomhetsplikten som er viktig i et miljøperspektiv fordi den gjelder for alle typer kjøring, både tillatelsesbasert og direktehjemlet. For det tredje har utvalget foreslått at det bare er ferdsel som er nødvendig for de ulike formålene, som skal være direkte tillatt etter loven.

Fylkeskommunedirektøren gir nedenfor noen vurderinger til tematikken som utredningen tar for seg relevante for fylkeskommunens oppgaver.

Vurderinger knyttet til regulering av motorferdsel i planer etter plan- og bygningsloven

Evalueringsrapporten om plan- og bygningsloven, EVAPLAN 2008¹, fant blant annet at plan- og bygningsloven langt på vei hadde blitt en felles arena for flernivådemokratiet, men at flere sektorlover måtte kobles på, blant annet for å bedre sikre at naturmangfold i tilstrekkelig grad ivaretas gjennom å vurdere de samlede konsekvensene av arealpolitikken. I rapporten «Bedre samordning mellom plan- og bygningsloven og sektorlovgivningen», som er basert på konklusjoner fra EVAPLAN, gis det anbefalinger om tiltak for å styrke plan- og bygningsloven som verktøy for samordning i arealforvaltningen. Motorferdselloven er en av 19 sektorlover som behandles i rapporten. Fylkeskommunedirektøren vurderer at grepet utvalget tar med å knytte motorferdselloven og plan- og bygningsloven tettere sammen, er i tråd med en samlet utvikling for å styrke samspeilet i flernivådemokratiet.

¹ Oslo Metropolitan University. Forskningsprosjektoversikt. Evaluering av plan- og bygningsloven (EVAPLAN 2008). <https://www.oslomet.no/forskning/forskningsprosjekter/evaluering-av-plan-og-bygningsloven-evaplan-2008> hentet 20. juni 2024.

Utvalgets lovforslag, første avsnitt i §43 angir hva slags motorferdsel kommunen kan åpne opp for i arealplan. Det står beskrevet (kap 35) at avsnittet bare er ment å ha en pedagogisk funksjon, og at det er bestemmelsene i plan- og bygningsloven som hjemler den faktiske planfestingen, og bestemmelsene i kapittel 4 i motorferdselloven som regulerer hvilken ferdsel som er tillatt. Fylkeskommunedirektøren mener det likevel er fornuftig at det tas med et tillegg (punkt g) som åpner opp for at kommunen også kan legge inn traseer for nyttetransport etter kapittel 5, slik det er beskrevet i § 38 om avgrensninger.

Forslagene i ny motorferdsellov følges opp med forslag til endringer i plan- og bygningsloven. Endringer i arealformål i plan- og bygningsloven må følges opp med endringer i kart- og planforskriften, men det ser ikke ut til å være beskrevet i utredningen. I tillegg foreslår fylkeskommunedirektøren at det bør tas en grundig gjennomgang av de forslagene til arealformål i kommuneplan (§ 11-7) som foreslås for de ulike formene for motorferdsel og vurdere om de i tilstrekkelig grad gir anledning til å sette bestemmelser (§ 11-10 og 11-11) i tråd med intensjonene bak ny motorferdsellov

Utfordringer med forvaltning av motorferdselregelverket

Fylkeskommunedirektøren mener forslaget til ny motorferdsellov langt på vei kan bidra til å løse flere av utfordringene som framkom i arbeidet med kartlegging av motorferdsel på Hardangervidda. Motorferdselregelverket er preget av uklare vilkår og gråsoner som gjør det vanskelig for både publikum og de som forvalter regelverket. Det legger grunnlag for at det kan tolkes ulikt og fører til ulik forvaltningspraksis på tvers av geografiske grenser og ulik forståelse på tvers av forvaltningsnivåer. Dette er gjenkjennbart fra Hardangervidda. Fylkeskommunedirektøren ser derfor at det er et behov for en klargjøring av regelverket, og at det ses i tråd med samfunnsutviklingen.

Målet på Hardangervidda er å styre motorferdselen i tid og rom slik at den i minst mulig grad forstyrrer villreinens naturlige arealbruk, samtidig som nødvendig nyttekjøring kan gjennomføres. Dette ivaretas på flere steder i forslaget til ny motorferdsellov, blant annet presiseringen av kommunenes anledning til å kanalisere ferdsel i tid og rom (jf §§ 38, 43, 44). Denne muligheten til kanalisering, så langt det lar seg gjøre, burde også gjelde motorferdsel etter kapittel 3 og 5.

Særregelen for Hardangervidda (i dagens motorferdselsforskrift §2 b) bidrar til økt motorferdsel i jaktperioden i dette villreinområdet enn i andre fjellområder. Dette kan være med på å skape stress for villreinen og barrierer for villreintrekk og dermed bidra til at det ikke blir reell jaktmulighet over hele vidda. Fylkeskommunedirektøren vurderer det slik at endringer i motorferdselloven på dette området, vil bidra til mindre motorferdsel og kan gi en naturlig anledning til å se på virkningene, før kommunene eventuelt søker departementet om å få fastsette forskrift om utvidet mulighet til motorferdsel under villreinjakta.

Det åpnes også opp for at kommunene kan fastsette forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel. Dette er nytt, og fylkeskommunedirektøren vurderer det slik at dette både kan virke begrensende på antall søknader og bidra til at kommunen kan styrke sine ressurser for å behandle og følge opp søknader og rapportering.

Utvalget foreslår at det gis generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel til viktige offentlige formål. Fylkeskommunedirektøren støtter dette, men på grunnlag av erfaringer fra

Hardangervidda, ser vi at også denne aktiviteten med fordel i enkelte tilfeller i større grad kunne vært vurdert etter aktsomhetsregelen. Hardangerviddarådet og Nordfjellarådet har drøftet både Mattilsynets ettersyn av grindanlegg rundt saltsteiner (tiltak for å hindre spredning av CWD/ skrantesjuka) med omfattende lavtflyvning med helikopter, og i tillegg drøftet forventningen om branntilsyn/ feiing av piper i fritidsbosteder i sårbare områder/ verneområder, der det blir forventet at det i større grad kan tas hensyn til villrein enn det Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap legger opp til.

§ 38 i forslaget til ny lov gir kommunene anledning til å avgrense tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer, men dette begrenses til noen formål. På bakgrunn av erfaringene fra motorferdsel på Hardangervidda, anbefaler fylkeskommunedirektøren at det bør vurderes om dette bør gjelde flere formål, både i kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet og kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel, i alle fall så langt det lar seg gjøre, på bakgrunn av § 8 Aktsomhet og hensynsfull motorferdsel.

Elsykkel i utmark

I 2017 ble det foretatt en forskriftsendring som åpnet for bruk av elsykkel i utmark (motorferdselforskriften § 2a) på linje med vanlig sykkel. Kommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elsykkel i hele eller deler av kommunens utmarksområde, og grunneier kan forby elsykkel på sin eiendom, da elsykling ikke er en del av allemannsretten.

Trenden, både i Norge og internasjonalt, er at det er økt bruk av elektriske terrengsykler i utmark. Bruk av elsykler gjør det mulig å sykle fortere, lengre, med større høydeforskjeller og på mer fjerntliggende stier. Utvalget vurderte om det skal være lov å bruke elsykkel overalt i utmark og om kommunene skal kunne regulere bruken. Dette ble vurdert sammen med om det skal være tillatt å bruke andre små elektriske kjøretøy i utmark.

Utvalget foreslår, og fylkeskommunedirektøren støtter forslaget, at det generelle forbudet mot motorferdsel ikke skal gjelde bruk av elsykler på vei og turvei i utmark, og at kommunen får adgang til å åpne for bruk av elsykler utenfor vei og turvei i utmark eller forby eller begrense bruken av elsykler i hele eller deler av utmarka. Kommunens anledning til å styre ferdsel på elsykkel vil på denne måten styrkes, og fylkeskommunedirektøren vurderer at dette er i tråd med hva Buskerud fylkeskommune vedtok 16. mars 2016 i sak 17/2016 ved høringen i 2016.

Ekspropriasjonsadgang

Når det gjelder hvorvidt det skal være adgang til å ekspropriere rett til snøskuterløyper (jf § 43 b), har utvalget delt seg i to. Fire medlemmer anbefaler å følge plan- og bygningslovens system, slik at det blir ekspropriasjonsadgang for slike løyper, mens fire medlemmer mener at snøskuterløyper bør unntas fra ekspropriasjonsadgangen. Fordi dette er den eneste saken hvor utvalget har vært delt, har fylkeskommunedirektøren valgt å kommentere dette, selv om det ikke påvirker fylkeskommunens ansvarsområder, men er en sak av privatrettslig karakter.

Det er flere saker i Buskerud der kommunens adgang til å ekspropriere eiendom til skiløypepreparering, skuterløyper og annen motorferdsel har blitt problematisert, men i svært liten grad realisert. I dag er det krav om eksplisitt samtykke fra grunneier før man vedtar en snøskuterløype. Skiløypepreparering og annen motorferdsel har ikke vært unntatt

muligheten til ekspropriasjon på samme måte, men kommunen må vedta reguleringsplan før eventuell ekspropriasjon, og formålet med ekspropriasjonen skal være samfunnsnyttig.

Selv om § 6 i forslag til ny motorferdsellov ivaretar grunneiernes rettigheter gjennom å stadfeste at «loven påvirker ikke grunneieres og andre rettighetshaveres mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel», åpnes det for regulering av motorferdsel gjennom planer etter plan- og bygningsloven, og det aktualiserer spørsmålet om ekspropriasjonsadgang.

Å ivareta at allmennheten skal kunne bevege seg på ski i eller tett ved tettbygde strøk (bolig-/sentrum-/hytteområder) vil kunne bli vurdert å ha en stor samfunnsnytte, men det er mindre aktuelt å ekspropriere eiendom til skiløypekjøring utenfor tettbygde strøk. Fastsetting av snøskuterløyper for fornøyleskjøring vil primært gi fordel til en relativt begrenset personkrets og vil primært tjene rekreasjonsformål. Dette gjør at det er mindre grunnlag for ekspropriasjon enn til formål som tjener mer allmenne interesser, slik som veger.

Fylkeskommunedirektøren vurderer at utvalgets forslag til ny motorferdsellov blir ryddigere og har færre unntak enn i dag, og vurderer at fordelene med å regulere motorferdsel etter plan- og bygningsloven er større enn ulempene med usikkerhet knyttet til ekspropriasjon, og foreslår at det ikke gjøres noe unntak for snøskuterløyper, men at det forventes at kommunene vurderer hvor samfunnsnyttig formålet er og om det finnes gode alternative løsninger, før det vurderes ekspropriasjon.

Vedtaksmyndighet

Fylkesutvalget treffer vedtak i saker etter særlovgivning ihht. Reglement for delegering og tildeling av innstillingsrett fra Buskerud fylkesting punkt 11 herunder lov om planlegging og byggesaksbehandling. Fylkesutvalget avgir også høringsuttalelse på vegne av fylkeskommunen som ikke er av prinsipiell betydning jf kap 4.2.1

PS 76/2024 Høringsuttalelse til NOU 2024:10 Ny motorferdsellov

Fylkesutvalgets vedtak den 20.08.2024:

Buskerud fylkeskommune mener at kommunene bør få mer selvråderett til å lage regelverk for motorferdsel i utmark. Dette gjelder spesielt med tanke på:

Beredskap

Opplæring til kjøring i utmark

Rekreasjon

Fylkesutvalgets behandling i møte den 20.08.2024:

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1

Buskerud fylkeskommune vil anerkjenne Motorferdsellovutvalget for en grundig utredning om dagens lov og forvaltning av motorferdselregelverket, hvordan dette påvirker natur og friluftsliv, og hvordan dette bør håndteres i ny motorferdsellov.

2

Buskerud fylkeskommune støtter utvalget i at en ny motorferdsellov vil ivareta dagens utfordringer bedre enn endringer i eksisterende lov.

3

Buskerud fylkeskommune støtter ordningen med at motorferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunene skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål, men at det i hovedsak skal skje gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven.

4

Buskerud fylkeskommune forutsetter at nytt lovforslag kommer på høring, men vil allerede nå trekke fram tre utfordringer som utvalgets forslag til ny motorferdsellov i liten grad i varetar:

a) Kommunene bør i større grad kunne få fastsette traseer for nyttetransport (kapittel 3 i lovforslaget) i arealplaner slik det foreslås for motorferdsel etter kapittel 4 og 5. b) Det bør vurderes grundig om forslagene til arealformål som kommunene skal benytte for de ulike formene for motorferdsel, i tilstrekkelig grad gir anledning til å sette bestemmelser og/ eller vilkår som er i tråd med intensjonene om bedre kanalisering av motorferdsel i utmark. c) Endringer i plan- og bygningsloven må følges opp med endringer i kart- og planforskriften.

5

Buskerud fylkeskommune anbefaler at det i oppfølgingen av ny motorferdsellov settes i gang tiltak for økt samarbeid, kompetanseheving og metodeutvikling for å styrke kompetansen og håndteringsevnen i motorferdselsaker og bidra til mer åpenhet på lokalt og regionalt nivå. Det er en forutsetning for å lykkes at det ses i sammenheng med krav og forventninger til og ressurser som gis til lokalt og regionalt nivå.

Følgende hadde ordet:

Lavrans Kierulf (FrP)

Lavrans Kierulf (FrP fremmet på vegne av H, FrP, INP og KrF følgende endringsforslag:

Buskerud fylkeskommune mener at kommunene bør få mer selvråderett til å lage regelverk for motorferdsel i utmark. Dette gjelder spesielt med tanke på :

Beredskap

Opplæring til kjøring i utmark

Rekreasjon

Votering:

Endringsforslaget fremsatt av Kierulf ble vedtatt med 11 (H, Frp INP KrF og Sp) mot 6 (Ap, SV og MDG) stemmer.