

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Høringsuttalelse - forslag til ny lov for motorisert ferdsel i utmark og på vassdrag

Vi viser til høring av NOU med forslag til ny motorferdsellov. Den norske turistforening (DNT) mener det er gjort et godt arbeid, og at utvalget har foreslått mange gode grep. Vi mener likevel at natur og friluftslivsverdien bør styrkes ytterligere i lovforslaget. Vi støtter forslagene om å bruke plan- og bygningsloven for å fastsette områder for motorferdsel, men mener at motorferdselloven må fastsette materielle rammer for planprosessene. Dette gjelder særlig når det gjelder planlegging og fastsetting av snøskuterløyper.

For de nytteformålene som tillates, mener vi det er rom for ytterligere forenklinger. Der det er et løpende behov for nyttekjøring, mener vi at tillatelser som hovedregel bør gis for 4 år av gangen. Søknadsprosessene i verneområdene må også forenkles. For DNT sin drift, og for vintertilbudet og sikkerheten i fjellet er det viktig at mulighetene til persontransport videreføres der dette har vært tradisjon. Vi har også behov for en egen hjemmel for frakt av utstyr i forbindelse med tilrettelegging av stier og turveier.

Under følger konkrete forslag til de ulike kapitlene og lovtekstene. Dette er en omfattende høring, og vi tar forbehold om det kan være endringsforslag vi ikke har fanget opp.

Kapittel 13 - Utvalgets overordnede valg

DNT støtter hovedgrepene i forslaget om:

- at hensynet til natur- og friluftsliv fortsatt skal være et grunnleggende premiss.
- at motorferdsel i utmark begrenses til det som er nødvendig, og at det ikke åpnes for mer fritidskjøring enn i dag.
- å legge opp til mer kanalisering av ferdseien.
- en ekstra restriktiv holdning når det gjelder barmarkskjøring.
- at loven bør være mest mulig teknologinøytral.
- å bruke plan- og bygningsloven for å fastsette løyper og områder for motorisert ferdsel.
- et mest mulig likt regelverk for hele landet, og at behov for differensiering må vurderes med bakgrunn i skadepotensiale og naturens sårbarhet.
- å ikke videreføre ordningen med catskiing, og at man viderefører gjeldende forbud mot heliskiing.

Kapittel 14 - Tiltak for å ivareta natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse

- Vi støtter innskjerpede krav i forslag til ny § 8 om at motorferdselen skal være nødvendig, krav om aktsomhet, samt at kommunen skal kunne fastsette traseer for motorferdsel som er direkte tillatt.

- Vi støtter forslag til ny § 9 som gir både kommune og statsforvalter myndighet til å begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt.
- Vi støtter at det gis føringen for hva som skal vurderes der det gis tillatelse til motorferdsel, jf. § 10.
- Vi støtter forslag til ny § 37, 2. ledd.

Forslag til endringer:

Ny formålsparagraf:

Vi opplever i økende grad at verdifulle friluftslivsområder forringes av økt motorisert ferdsel. I formålsparagrafen til ny lov foreslår vi derfor en formulering om at loven ikke bare skal ta hensyn til friluftslivet, men ivareta friluftslivet.

§ 1 Formålet med loven

*Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen **og friluftslivet** og tar hensyn til ~~friluftslivet~~ og samisk kulturutøvelse*

- **Retningslinjer for vedtak om motorferdsel** må også gjelde vedtak om motorferdsel som gjøres etter annet lovverk, herunder plan- og bygningsloven. Dette må tydeliggjøres i forslag til ny § 10.

§ 10 Retningslinjer for vedtak om motorferdsel

*«Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på»
..... «Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvable kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. ~~Det skal fremgå av begrunnelsen~~ For **alle** vedtak om motorferdsel **både** etter **motorferdselloven** og **andre lover** skal det fremgå av **begrunnelsen for vedtak** ~~denne loven~~ hvordan retningslinjene i denne paragrafen er vurdert».*

Kapittel 15 Regulering av motorferdsel i planer etter plan- og bygningsloven

- Vi er støtter forslagene om å bruke plan- og bygningsloven der kommunene gir generell adgang til motorferdsel. Dette vil kunne gi en mer helhetlig vurdering av arealbruk og bedre prosesser for medvirkning og konsekvensutredninger.

Forslag til endringer:

- For å sikre hensynet til natur- og friluftsliv, mener vi imidlertid at kommunene må gis myndighet innenfor klarer definerte rammer, og at motorferdselloven bør fastsette materielle bestemmelser som gir føringer for planleggingen. På lik linje som § 43 gir materielle føringer når det gjelder villrein og reindriftsområder må den, med bakgrunn i lovens formålsparagraf, også fastsette materielle føringer for viktige natur- og friluftslivsområder.
- Som for annen arealplanlegging mener vi at overordnede føringer for motorferdsel må fastsettes i kommuneplanens arealdel, selv om det også er krav om reguleringsplan.

§ 43 2. ledd:

Arealer etter første avsnitt bokstav b til f kan ikke legges i foreslåtte verneområder som er kunngjort etter naturmangfoldloven § 42, i nasjonale villreinområder eller i områder der de vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, eller der de vil være til vesentlig skade eller

ulempe for verdifulle natur- og friluftslivsområder. Landingsplasser kan heller ikke legges på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre lignende steder der landingsplassen i hovedsak vil være utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv.

Kommunen skal sørge for forsvarlig merking av motorferdselsarealer. Departementet kan i forskrift fastsette krav til merking, skilting og informasjon om motorferdselregler.

15.3.5 Planlegging av snøskuterløyper og bruk av kommuneplan eller reguleringsplan

- Vi støtter forslaget om at snøskuterløyper planlegges og fastsettes gjennom arealplan etter plan- og bygningsloven.
- Vi støtter forslag om at snøskuterløyper tas inn i konsekvensutredningsforskriften.

Forslag til endringer:

- Vi støtter at det kan være behov for å detaljere snøskuterløypene såpass mye at det kan være nødvendig med reguleringsplan. Det er imidlertid viktig at kommunene har en helhetlig plan for hele kommunens løypenett. Det bør derfor være krav om at kommuner som ønsker snøskuterløyper, fastsetter overordnede bestemmelser og retningslinjer for motorferdsel og snøskuterløyper i kommuneplanens arealdel, slik det tidligere planlovutvalget også har forslått. Det bør også vurderes behov for regionalt eller interkommunalt samarbeide når det gjelder snøskuterløyper.
- Vi støtter ikke utvalgets grep om å redusere de rammene som fastsettes i loven, og synspunktet om at planprosessene alene vil sikre gode løsninger. Vår erfaring med praktiseringen av gjeldene lovverk, og kommunens arbeid med planlegging og fastsetting av snøskuterløyper er at natur- og friluftslivsinteresser ikke ivaretas på en tilfredsstillende måte. Dette til tross for at gjeldende lovverk fastsetter at kommunene skal ta spesielt hensyn til friluftslivsinteressene ved planlegging av snøskuterløyper, og gir føringer om at kommunene bør unngå å legge snøskuterløyper gjennom viktige natur- og friluftslivsområdene. Dette er også dokumentert i NINA sin evaluering av snøskuterløyper fra 2020 som viser at flertallet av alle kommuner som har vedtatt snøskuterløyper, har lagt disse i områder som er verdsatt som svært viktige friluftslivsområder.
- Framfor å fjerne de materielle bestemmelsene i loven, må bestemmelsene i loven bli tydeligere. Jf. Forslag til endring i § 43 2. ledd i avsnittet over.

15.4.5.7 Skal det være hjemmel for at kommunen skal kunne ekspropriere areal til snøskuterløyper?

- Utvalget har gode argumenter som taler både for og mot, men dersom snøskuterløyper eller andre områder for motorisert ferdsel fastsettes gjennom reguleringsplan, vil det prinsipielt gi et ryddigere regelverk om man følger plan- og bygningslovens system på lik linje som for andre formål.
- Også der det skal fastsettes traseer for nyttekjøring mener vi at kommunen til en viss grad bør ha mulighet til å overprøve grunneier, dersom tungtveiende hensyn taler for dette. For eksempel dersom dette kan gi en betydelig kortere og tryggere trase, og om det kan bidra til

å unngå kjøring i spesielt sårbare og verdifulle natur- og friluftslivsområder. Mange områder har en fininndelt eiendomsstruktur og i gitte tilfelle kan en grunneier som eier en mindre del av en anbefalt trase hindre at hele transportruta kan brukes. I noen deler av landet er terrenget slik at det er vanskelig å finne alternative traseer.

Kapittel 16 Motorferdsel for funksjonshemmede

- DNT er glade for at forslaget til nytt regelverk gjør det enklere for personer med funksjonsnedsettelse å delta i friluftslivet, og støtter at det gis unntak gitt at lovverket fastsetter klare rammer.
- Vi støtter forslaget om at motorferdselforbudet ikke skal gjelde for ferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne, så lenge ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots både når det gjelder terrengslitasje og forstyrrelser for dyreliv.
- Vi støtter at tyngre rullestoler generelt tillates på vei og turvei i utmark, men mener at de enkelte verneforskriftene skal definere hva som gjelder i verneområder.

Forslag til endring:

- Det er viktig at Miljødirektoratet fastsetter i forskrift hvilke typer hjelpemidler som skal unntas fra motorferdselforbudet. Siden hjelpemidlene skal erstatte ferdsel til fots kan det være rimelig at hjelpemidlene som unntas, har en hastighetsbegrensning som tilsvarer ferdsel til fots.
- Vi mener at det i tillegg er nødvendig å definere hvem unntaket skal gjelde for, for å sikre at det er personer som har et reelt og dokumentert behov som benytter seg av motoriserte hjelpemidler i utmark. Dette bør enten fastsettes i loven eller loven bør legge til rette for at direktoratet kan fastsette dette i forskrift.
- Det bør vurderes om det kan gi bedre reguleringsmuligheter å la motorferdselloven omfatte motorsierte hjelpemidler, selv om hjelpemidlene tillates. Det kan være behov for å regulere både bruk av motoriserte kjøretøy, motoriserte hjelpemidler og ferdsel til fots i verneområder og andre spesielt sårbare områder. Utvalget har ikke omtalt bruk av motoriserte hjelpemidler i verneområder, men hvilke regler som skal gjelde i verneområder og hvilke reguleringsmuligheter man skal ha i verneområder, bør vurderes og avklares.
- Vi mener at tillatelser til bruk av snøskuter og liknende utenfor etablerte snøskuterløyper bør avgrenses til nyttekjøring og bestemte formål også for personer med redusert bevegelsesevne. Redusert bevegelsesevne bør imidlertid kunne være grunnlag for at kommunen kan tillate nyttekjøring som de ellers ville avslå, eksempelvis persontransport til egen hytte, men ikke ren turkjøring med snøskuter slik som foreslås i forslag til ny § 36. Når det gjelder ren turkjøring mener vi dette bør kanaliseres til etablerte snøskuterløyper for alle brukergrupper. Turkjøring/gåing utenfor snøskuterløypene bør foregå med definerte hjelpemidler som generelt unntas fra motorferdselforbudet.

Vi støtter utvalgets forslag om å fjerne den særegne hjemmelen for gruppeturer, og at slike gruppeturer også kanaliseres til etablerte snøskuterløyper.

Kapittel 18 – Geografisk avgrensede regler

- Vi støtter utvalgets bekymring for økningen i motorferdsel på barmark, anbefalingen om fortsatt strenge regler for barmarkskjøring, og at barmarkskjøring skal begrenses utelukkende til nyttekjøring.
- Spesielt i Finnmark er vi bekymret for skadene den økte barmarkskjøringen fører med seg. Dette er grunn til å ikke bare videreføre regelverket, men også å innføre lovendringer som faktisk reduserer og kanaliserer barmarkskjøringen. Den nyttekjøringen som tillates, må så langt det er mulig forgå langs lovlig etablerte traktorveier, samt allerede etablerte barmarksløyper.

Forslag til endringer:

- Den nyttekjøringen som tillates på barmark bør ha egen lovhjemmel, og det bør framkomme at den generelle dispensasjonshjemmelen som foreslås i ny § 37, skal anvendes spesielt strengt når det gjelder barmarkskjøring.

18.3 Barmarksløyper i Finnmark

- Vi støtter prinsippet om at eksisterende løyper kan videreføres, men at det ikke åpnes for nye løyper. Allerede etablerte barmarksløyper bør fastsettes gjennom plan- og bygningsloven på lik linje med hva som foreslås for andre løyper for motorferdsel.
- Regelverk, praksis og håndheving må innskjerpes slik at det kun gis adgang til nyttekjøring i løypene.

18.2 Vårforbudet i Nord-Troms og Finnmark

- Med bakgrunn i omfanget av kjøring i Nord-Troms og Finnmark, og mangelfull kunnskap om forstyrrelser på fugle- og dyreliv, mener vi at vårforbudet bør opprettholdes.

Kapittel 19 Motorferdsel for allmennnyttige formål

19.9 Opparbeiding og preparering av skiløyper og liknende

- Vi er i utgangspunktet positive til forslaget om at plan- og bygningsloven også skal kunne benyttes for å fastsette løyper for fritidsaktiviteter på vinterstid. Det er imidlertid viktig at prosessene ikke blir for omfattende, og begrenses av plankapasiteten i kommunene. Vi mener at det bør være tilstrekkelig at løypene vises i kommuneplanens arealdel eller i en kommunedelplan for at det skal medføre direktehjemmel for oppkjøring.

Mange kommuner har fastsatt sti- og løypenett gjennom temaplaner, og for skiløyper og eventuelt andre løyper som er fastsatt gjennom slike planer, bør det også følge direktehjemmel til oppkjøring. Alternativt bør man vurdere om kommunenes sti- og løypeplaner i framtiden bør ha status som kommunedelplan etter plan- og bygningsloven.

- DNT sine kvistede vinterløyper er ikke omtalt i forslaget. Vi mener at kvistede løyper som enten er fastsatt i kommunenes sti- og løypeplaner eller fastsatt i verneplaner, bør ha direktehjemmel for nødvendig kjøring i forbindelse med kvisting og ettersyn av kvisting.
- Det er viktig at det også kan gis tillatelse til oppkjøring av skiløyper og eventuelt andre type løyper som ikke er fastsatt gjennom arealplan eller sti- og løypeplan. Vi mener slik tillatelser i hovedregel bør gis for 4 år av gangen. Det kan virke snevert at slike tillatelser kun skal kunne gis for skiløyper og skibakker, og vi mener en slik hjemmel også bør gjelde for oppkjøring av f.eks skøytebaner og vinterløyper for gående. Vi mener derfor at § 30 bør utvides. Dette gir større fleksibilitet, selv om kommunene bør tilstrebe og kan be om at de fleste løypene fastsettes gjennom plan.

§ 21 Preparering av løyper og områder for friluftslivsaktiviteter

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivsaktiviteter for allmenheten, dersom løypa eller området er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven, i verneplan, eller kommunens sti- og løypeplan. All ferdseil må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

§ 30 Skiløyper og skibakker

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdseilen er nødvendig for preparering av skiløyper og skibakker, skøytebaner, gåtraseer og andre områder for friluftslivsaktiviteter for allmenheten.

Hjemmel for rydding, tilrettelegging og vedlikehold av turstier og turveier på barmark

- Det er behov for en egen hjemmel som åpner for motorisert ferdseil på barmark for rydding, tilrettelegging og vedlikehold av turstier og turveier utover den generelle dispensasjonshjemmelen. Jamfør synspunktet vårt om at tillatt barmarkskjøring bør ha egen hjemmel. Fra DNT sitt hold forsøker vi å begrense kjøring på barmark, men kommer ikke utenom noe barmarkskjøring der vi har behov for å frakte materialer og utstyr. Vi foreslår en direktehjemmel der stien eller turveien er fastsatt i kommunens sti- og løypeplan, og der kjøringen foregår langs lovlig etablerte traktorveier, samt allerede etablerte barmarksløyper i Finnmark, men med krav om søknad og tillatelse der man må kjøre i terrenget.

Kapittel 20 Motorferdsel i næring

20.3.4.6 Særlig om drift av turistanlegg

- Vi støtter utvalgets forslag om å videreføre direktehjemmelen for kjøring av personale og gods på vinterføre til DNT sine betjente hytter og andre betjente turistanlegg, samt at hjemmelen også skal gjelde landing og start med luftfartøy, motorferdsel på vann og barmarkskjøring langs lovlig etablert traktorvei. DNT sine betjente hytter har et relativt relativt konstant behov for transport, som foregår langs de samme traseene. Tilsvarende vil vi tro også er tilfelle for andre betjente turistanlegg. En direktehjemmel er derfor arbeidsbesparende både for kommunene og de aktuelle aktørene.

- Vi mener direktehjemmelen også bør gjelde byggearbeider i tråd med byggesøknad. Dette bør avklares og tydeliggjøres i lovtekst eller lovforarbeider.

Forslag til endringer:

- **Selvbetjente og ubetjente hytter:** Vi mener at reglene som omfatter betjente DNT hytter og turistanlegg også bør omfatte DNT sine selvbetjente og ubetjente hytter. DNT sine hytter skiller seg fra private utleiehytter ved at de er et tilbud som ofte huser flere turistgrupper av gangen, er åpne for dagsbesøk og er del av et samlet friluftslivstilbud i utmarka. Jmfør reglene for Oslomarka der det er gitt direktehjemmel knyttet til drift og vedlikehold av alle hytter som er åpne for allmennheten.

Det viktigste argument er imidlertid at DNT sine ubetjente hytter har et relativt konstant transportbehov som foregår etter faste traseer. Dagens situasjon der vi mange steder må søke årlig om tillatelse, framstår derfor som unødvendig bruk av ressurser både for oss og for kommunene. For hytter som ligger i sårbar natur i nasjonalparker vil dessuten naturhensyn ivaretas gjennom at det også må søkes om tillatelse etter verneforskriften. Forslaget til ny § 9 gir i tillegg en sikkerhetsventil ved at den gir kommunene og statsforvalter mulighet til å regulere motorferdsel som ellers er lov.

Vi foreslår derfor å ikke skille mellom betjente, selvbetjente og ubetjente turisthytter, og at direktehjemmelen gjøres gjeldende for alle typer turisthytter som er åpne for allmennheten.

Alternativt oppfordrer vi sterkt til at man ser på andre endringer som kan forenkle søknadsprosedyrene for de selvbetjente og ubetjente hyttene våre. Der transportbehovet er relativt konstant mener vi at tillatelser som hovedregel bør gis for 4 år av gangen, eventuelt med mulighet for kommunen til å trekke tilbake tillatelsen dersom nye forhold skulle tilsi det.

Dersom selvbetjente og ubetjente hytter ikke inkluderes i paragraf § 15 som gjelder turistanlegg, ber vi om at ubetjente og selvbetjente hytter omtales eksplisitt i en egen paragraf eller som et konkret formål som kommunene kan gi tillatelse til etter § 28 som omhandler utmarksnæring.

§ 15 Turistanlegg

*Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg **og andre turisthytter som er åpne for allmennheten**. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på lovlig etablert traktorvei og transport på vassdrag og snødekt mark.*

20.3.2.3, 20.3.2.4 og 20.3.4.3 - Beltebiltransport til turisthytter som ikke ligger ved vinterbrøytta vei

- DNT mener at det fortsatt må være mulig med persontransport til turistanlegg der det tradisjonelt har vært drevet slik transport.

Konsekvenser av utvalgets forslag om å fjerne hjemmelen til slik transport er ikke godt nok redegjort for, og vil vanskeliggjøre driften for flere av DNT sine betjente hytter og flere privatdrevne turisthytter, noe som igjen vil påvirke friluftslivstilbudet i det norske vinterfjellet. Av DNT sine hytter berører forslaget Glitterheim, Leirvassbu, Gjendebu, Lungsdalshytta, Grimsdalshytta og Liomseter, i tillegg til Fondsbu som sammen med Eidsbugarden benytter

seg av transport fra Jotunheimen Valdres bilag. Vi er også kjent med at Breisjøseter i Alvdal vestfjell, Øvre Dørålseter og to overnattingsbedrifter ved Høvringen tilbyr transport av gjester vinterstid.

Slik vi forstår, kjøres det i dag etter direktehjemmelen som følger av Motorferdselsforskriften § 3 a) og Beltebilforskriften, i tillegg til at det er gitt tillatelser i verneforskrifter og forvaltningsplaner for de hyttene som ligger i verneområder.

Fjerning av hjemmelen til persontransport i utmarksnæring som følger av motorferdselsforskriften § 5 d har så vidt vi vet ikke direkte konsekvenser for DNT sin drift, men kan muligens påvirke andre næringsaktører.

Vi viser for øvrig til utfyllende uttalelse som er gitt av DNT Oslo og Omegn. Både DNT sentralt og DNT Oslo og Omegn kan kontaktes dersom det er behov for ytterligere informasjon.

20.4 Mineralnæringen

- Vi er prinsipielt enige med utvalget i at myndighet til å vurdere tillatelser etter motorferdselregelverket bør ligge til kommunene og ikke sektormyndigheter.

20.5 Leiekjøring

- DNT støtter at leiekjøringsordningen videreføres, samt virkemidler som oppmuntrer til økt bruk av leiekjøring.

Kapittel 21 Motorferdsel for andre nytteformål

21.3 Godstransport til fritidsboliger

- Med bakgrunn i ønsket om at motorferdsel i utmark skal begrenses til det som er nødvendig støtter vi forslaget om at kjøring av gods til fritidshytter fremdeles skal skje etter enkeltsøknad og krav i ny § 33 om at kjøringen skal være nødvendig. Reglene for leiekjøring kan gjerne være mer fleksible.
- Det bør komme tydelig fram i lovforarbeidene at intensjonen med bestemmelsen fortsatt skal være å dekke nødvendig transportbehov til fritidsboliger som ligger langt fra vei, slik at man oppnår en relativt lik praksis på dette fra kommune til kommune.

21.6 Transport i forbindelse med byggearbeider

- Utvalgets forslag om å fjerne direktehjemmelen til motorferdsel i samsvar med byggetillatelse vil medføre økt byråkrati og papirarbeid for kommunen og tiltakshaver. Et alternativ til utvalgets forslag mener vi derfor kan være å beholde dagens direktehjemmel, men at denne faller bort etter et visst antall år, på samme måte som at en byggetillatelse også har en viss varighet.

Transportbehov og behov for antall turer i et byggeprosjekt kan være vanskelig å forutse, og det er vanskelig å anslå behov for eksakt antall turer. Innføres krav om søknad, er det

avgjørende at rammene for transport gir tilstrekkelig fleksibilitet, slik at det i et byggeprosjekt som følger normal framdrift, ikke blir nødvendig å sende flere søknader. En tidsramme framfor en ramme for antall turer mener vi er fornuftig for å kunne planlegge byggeprosessene på en mest hensiktsmessig måte. Søknaden om transport i forbindelse med byggearbeidene må i tilfelle også innlemmes godt i kommunenes søknadsmaler for byggesaker.

Kapittel 22 Motorferdsel for fritidsformål

22.2 Frikjøring

- DNT støtter anbefalingene om å ikke åpne for frikjøring på vinterføre, ut fra prinsippet om å ikke åpne for mer motorisert ferdsel i utmark enn i dag.

22.3 Catskiing

- DNT støtter utvalgets anbefaling om å ikke videreføre forsøksordningen for catskiing. Vi støtter at det ikke bør legges til rette for motorisert ferdsel for en begrenset krets, og ønsker å holde fjelltoppene våre fri for motorisert ferdsel.

Kapittel 23 Snøskuterløyper

23.4.4.2 Hvilke transport- og fremkomstmidler skal tillates?

- DNT støtter utvalgets anbefaling om å ikke åpne for tyngre kjøretøy enn snøskuter. Forslaget om å ikke skille mellom snøskuter og likende eller lettere typer kjøretøy framstår konsekvent ut fra prinsippet om teknologinøytralitet. Det å åpne for andre kjøretøy enn snøskuter på vinterføre kan imidlertid legge til rette for vekst i andre kjøretøy beregnet for snø, som igjen kan bidra til økt press på natur- og friluftsliv.

23.4.4.3 Rastesoner

Forslag til endringer:

- Som for andre områder for motorisert ferdsel som foreslås fastsatt gjennom plan- og bygningsloven, mener vi man bør fastsette klarere rammer i loven enn det som er foreslått, og at loven bør fastsette ytre rammer når det gjelder avstand mellom rastesoner og skuterløyper.

Kapittel 24 Elsykler og lignende

- DNT er gjennomgående positive til elsykkel som framkomst- og rekreasjonsmiddel, og positive til bruk av elsykkel også i utmark. Vi mener imidlertid at det er riktig å diskutere om elsykkel fortsatt skal tillates overalt i utmark eller om elsykler skal kanaliseres til veier og turveier, da omfanget av antall sykler og syklenes framkommelighet og rekkevidde er betydelig endret siden gjeldende regelverk ble vedtatt.

Utvalget er bekymret for den samlede belastningen av økt elsykkelbruk i utmark og økt rekkevidde på elsyklene. Både fordi elsykler kan transportere flere mennesker inn i områder som ellers er preget av lite menneskelige forstyrrelser, og være med på å forsterke utfordringen med slitasje som sykling i dag medfører. Utvalget anbefaler derfor at elsykler i hovedregel skal kanaliseres til veier og turveier, men at kommunene skal kunne åpne for sykling også på sti og utenfor sti dersom de ønsker.

Medlemsforeningene våre har ulike erfaringer og synspunkt når det gjelder elsykkel utenfor vei og turvei. Flere foreninger er positive til utvalgets forslag. Særlig i de høyere befolkede delene av landet opplever man økt omfang av elsykler og økt konflikt mellom syklende og andre brukergrupper i naturen. Man ser at elsykler som er utviklet for terreng, gjør at flere mestrer å sykle i vanskelig terreng og kommer fram der det tidligere ikke var mulig, noe som gjør at den samlede belastningen blir større. Det har enkelte steder utviklet seg nye traseer der det tidligere ikke var spor av mennesker, og i høyt befolkede områder hvor det er populært å sykle oppleves mer slitasjemerker. Større tyngde og høyere fart gjør også at elsyklene utgjør en større sikkerhetsrisiko på smale stier.

Andre foreninger opplever begrensede utfordringer med el-sykkel per i dag og mener man foreløpig ikke bør gjøre innstramminger, men at kommuner og nasjonale myndigheter bør overvåke situasjonen aktivt og vurdere innstramminger i lokalt og nasjonalt regelverk ved behov.

DNT sentralt deler utvalgets bekymring for den samlede belastningen på naturen og mener utvalgets forslag er framtidsrettet og konsekvent ut fra prinsippet om å i størst mulig grad kanalisere motorisert ferdsel. Dersom man går for en slik løsning, støtter vi imidlertid at kommunene skal kunne åpne for bruk av elsykkel utenfor vei og turveier der de vurderer at det er problemfritt.

En ulempe med utvalgets forslag vil imidlertid være at vi kan få et mer ulikt regelverk fra kommune til kommune, mens gjeldende regelverk er svært enkelt og oversiktelig å forholde seg til.

- Elsykkel bør regnes som motorisert ferdsel slik som i dag, og det bør fortsatt være bestemmelsene for det enkelte verneområdet som avgjør reglene for bruk av elsykkel i verneområder.

24.4.3 Skal det være tillatt å bruke andre små elektriske kjøretøy?

- Vi støtter utvalgets anbefaling om å ikke heve terskelen for hva som omfattes av loven, og at loven konsekvent bør omfatte alle motoriserte transport- og framkomstmidler. Til tross for at mindre elektriske kjøretøy med begrenset marktrykk vil kunne ha et begrenset skadepotensiale, mener vi det er vanskelig å spå framtidig utvikling, og deler utvalgets bekymring om den samlede belastningen som økt omfang i type og antall kjøretøy kan ha. Disse kjøretøyene bør derfor også være regulert av loven.

Kapittel 25 Motorferdsel i vassdrag

- Vi støtter at kommunen fortsatt skal kunne fastsette begrensninger i adgangen til motorferdsel på vassdrag der ferdse i utgangspunktet er tillatt.

Forslag til endringer:

- Når det gjelder motorferdsel på vann og vassdrag under to km² mener vi at utvalgets forslag om at kommunene skal kunne åpne for all type motorferdsel uavhengig formål gir for vidt handlingsrom, og at endringen mangler en god begrunnelse. Loven bør fastsette ytre rammer på samme måte som vi mener at loven bør fastsette ytre rammer for andre områder for motorferdsel som foreslås fastsatt gjennom plan- og bygningsloven. Hjemmelen bør være begrenset til særlige behov slik som tidligere.

Kapittel 26 Bruk av luftfartøy

- Likestilling av landing, med lavtflyvning og hovering kan virke fornuftig, da dette ofte kan likestilles når det gjelder støy og forstyrrelser.
- DNT støtter videreføring av dagens forbud mot heliskiing og forslaget om at kommunen ikke skal ha adgang til å legge landingsplasser på fjelltopper, utsiktspunkter, breer eller andre steder som hovedsakelig har interesse for rekreasjon. Vi forutsetter at dette også inkluderer helikoptertransport og landing for andre friluftaktiviteter enn ski, slik som gåing og sykling og transport og landing kun for å nyte utsikten.

Forslag til endringer:

- **Rammer:** Når det gjelder kommunenes adgang til å fastsette landingsplasser, bør loven fastsette ytre rammer som ivaretar sårbare og verdifulle natur og friluftslivsområder, på lik linje som for andre områder for motorferdsel som foreslås fastsatt etter plan- og bygningsloven.
- **Droner:** Det må gjøres en grundigere vurdering av om lavtflyging og landing med droner skal omfattes av motorferdselloven. Spesielt der droner erstatter annen motorisert ferdsel mener vi at det er logisk. Det at droner i dag kun er regulert gjennom luftfartsloven, gjør at hensyn til støy og forstyrrelser for dyreliv og friluftsliv ikke blir ivaretatt, og at kommunene ikke har noen påvirkningsmulighet eller mulighet til å regulere dronebruk i sin kommune. Vi ser allerede en økning i omfang og bruksformål for droner, og det er grunn til å tro at denne trenden vil vokse. Det bør derfor fastsettes en hjemmel som gir kommunene mulighet til å regulere bruk av droner.

Nye former for dronebruk har for eksempel være tema i Lillehammerregionen der droner har vært brukt til levering av take-away og annet til hyttene i fjellområdene. Dette har vært forstyrrende for andre brukere i området. Vi viser til utfyllende uttalelse gitt av DNT Lillehammer.

Kapittel 27 Kommunens adgang til å gi dispensasjon

- Det er fornuftig at motorferdselloven fortsatt skal ha en generell dispensasjonsbestemmelse som åpner for at kommunen kan gi dispensasjon til motorferdsel dersom det er strengt nødvendig.

Kapittel 28 Kommunal saksbehandling av motorferdselsaker

- Vi opplever i dag at praksis i stor grad varierer fra kommune til kommune og vernemyndighet til vernemyndighet når det gjelder vurdering og begrunnelser for vedtak i motorferdselssøknader. Praksis varier for eksempel mye når det gjelder tidsbegrensinger for tillatelser. Selv om transportbehovet vårt er relativt konstant må vi i enkelte kommuner søke for hvert år, mens vi i andre kommuner får tillatelser for 4 år av gangen.

Enkelte kommuner fastsetter svært rigide rammer når det gjelder antall turer og tidsrom turene må gjennomføres på. Dette gjør driften vår vanskelig, og gjør at både vi og kommunene må bruke mye tid på ekstra søknader og det vi mener er unødvendig papirarbeid. I enkelte tillatelser tas det for eksempel ikke høyde for at det på enkelte dager kan være umulig å kjøre på grunn av dårlig vær, eller at lasten en skuter kan ta med i stor grad avhenger av føret.

Vi støtter derfor § 10 som konkretiserer forhold kommunene skal ta hensyn til i vurdering av motorferdselsaker, med de endringer vi har foreslått tidligere i brevet.

Forslag til endringer:

- Når det gjelder forslag til ny § 38 mener vi at det i hovedregel bør gis tillatelser for fire år av gangen der det foreligger et konstant og løpende transportbehov. Vi mener videre at eksakt angivelse av antall turer i mange tilfeller gir alt for rigide rammer og at tillatelsene bør fastsette maks antall turer som gir et vist slingsringsrom. Det er fornuftig at traseer for kjøring skal kartfestes.

§ 38 Avgrensning av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter dette kapittelet for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år. Der det foreligger et konstant og løpende transportbehov gis tillatelser i hovedregel for fire år av gangen. Kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser etter §§ 31 til 37 gjelder. Det kan bare gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet. Maksimalt antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet etter §§ 31 til 37 skal fastsettes. Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 37, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder. Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes. Dersom forutsetninger endrer seg underveis i en godkjenningsperiode, kan kommunen trekke tilbake en tillatelse eller stille nye vilkår. Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter dette kapitelet skal inneholde, for eksempel krav om at turer skal registreres på forhånd, og om hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

28.5.4 Kommunenes anledning til å ta gebyr

- Lang saksbehandling i enkelte kommuner gir oss i dag utfordringer med få nødvendige tillatelser i tide. Sammen med en eventuell hjemmel for kommunene til å ta behandlingsgebyr, må det også innføres maksimum saksbehandlingstid på forslagsvis 3 uker.

28.6 Saksbehandling i verneområder

- DNT opplever det som unødvendig byråkratisk med dagens doble søknadsbehandling i verneområder, hvor man både må søke den enkelte kommune og vernemyndighetene etter et nesten likt regelverk. Vi mener at forslag til ny §39 ikke gir tilstrekkelig forenkling og mener det bør være tilstrekkelig å søke etter verneforskriften. Alternativt må det være krav om ett søkepunkt som koordinerer søknadene.

Utvalget problematiserer at det er enkelte verneforskrifter som ikke fastsetter regler for motorferdsel og at verneforskriftene enkelte steder er mer liberale enn motorferdselloven, og at det derfor blir vanskelig å kun la verneforskriftene gjelde. Dette mener vi kan løses med en generell bestemmelse om at unntakene i motorferdselloven ikke gjelder for verneområder, og at det er reglene i verneforskriftene som gjelder. Der verneforskriftene ikke fastsetter regler for motorisert ferdsel, eller har for liberale regler, bør disse revideres.

Vi opplever i dag at det også er svært ulik praktisering av likelydende regelverk fra verneområdestyre til verneområdestyre. Tilsvarende veiledning som foreslås for å bedre den kommunale saksbehandlingen, jamfør kapittel 28.7, bør også utarbeides for verneområdestyrene. Det bør også tilføres tilstrekkelige ressurser som gjør at alle verneområdemyndighetene får på plass forvaltningsplaner som gir en mer forutsigbar saksbehandling.

Det er også en utfordring for oss at verneområdestyrene har få møter i året. Dette gjør at vi i enkelte tilfeller ikke får nødvendige tillatelser i tide. Det bør derfor anbefales at søknader som innebærer en videreføring av tidligere tillatelser, bør kunne behandles administrativt, gitt at forutsetningene ikke er endret.

28.7 Hvordan kan staten legge til rette for god kommunal forvaltning av motorferdsel?

- Vi støtter utvalgets forslag om å samle all relevant regelverksinformasjon på et sted, at det utarbeides forskrifts- og vedtaksmaler, og forskrift om automatisert saksbehandling. Vi mener at det også bør utarbeides en ny veileder som er klar når ny motorferdsellov trer i kraft.

Kapittel 29 Rapportering av informasjon om motorferdsel og miljøinformasjon s. 327.

- DNT mener det er viktig med en samlet oversikt over motorisert ferdsel og støtter forslaget om at kommunens vedtak om motorferdsel meldes inn til miljøvedtaksregisteret, sammen med rapportering av løyper for motorferdsel.

Kapittel 30 Statlig kontroll med kommunenes myndighetsutøvelse

- Vi støtter forslaget til egen hjemmel i § 37 som gir statlige myndigheters adgang til å flytte myndighet til å gi dispensasjoner er § 37. Gitt at loven legger opp til å utvide kommunenes myndighet fra dagens lovverk, er dette en viktig sikkerhetsventil.

Kapittel 31 Kontroll med regeletterlevelse

- Som et supplement til tiltakene som anbefales foreslår DNT at regjeringen utreder muligheten for lovpålagt GPS sporing av snøskuter og andre kjøretøy for snødekket mark. Med ny teknologi vil dette kunne være et relativt rimelig tiltak for å begrense ulovlig kjøring, forenkle kontrollarbeidet og gi mer kunnskap om samlet kjøring.

Kapittel 32 Reaksjoner og sanksjoner

- Vi støtter utvalgets forslag om å skjerpe strafferammene ved brudd på loven, samt forslagene om å gi kommunene myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt.

Overgangsregler

- Utvalgets forslag vil medføre en del arbeid i kommunene med å fastsette rammer og regler gjennom plan- og bygningsloven. Det er derfor viktig at overgangsreglene tar høyde for dette, og at man raskt får på plass veiledning til kommunene.

Endringer i plan- og bygningsloven

- Nødvendige endringer i plan- og bygningsloven bør vedtas så snart mulig, og helst legges fram sammen med lovproposisjonen for ny motorferdsellov, slik at man er sikker på at alle endringer er realiserbare etter plan- og bygningsloven.

Vi ønsker lykke til med arbeidet, og kan gjerne kontaktes dersom det er behov for avklaringer.

Med vennlig hilsen

Dag Terje Klarp Solvang
Generalsekretær
Den Norske Turistforening

Maylinn Stomperud
Fagsjef naturforvaltning
Den Norske Turistforening

Elektronisk godkjent underskrift