

Klima- og miljødepartementet

Hvalstad, 13.09.2024

Ny motorferdsellov - høringsuttalelse

Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) viser til høring på forslag til ny lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag.

Innledende kommentarer

NJFF vil berømme motorferdsellovutvalget for å ha laget en god og oversiktlig utredning. Denne gir et godt faglig grunnlag for å vurdere lovforslaget.

NJFF har tidligere gått inn for at kommunene skal bruke plan- og bygningsloven til å planlegge for motorisert ferdsel i utmark. Lovforslaget legger opp til at kommunene skal regulere en del motorferdsel i utmark gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven og at kommunene kan åpne for noen typer motorferdsel i slike planer. Plan- og bygningsloven er et lovverk som kommunene håndterer fortløpende og loven har gode rammer for involvering og medvirkning, noe som er viktig også i forhold til spørsmål om motorferdsel i utmark. NJFF vurderer at dette vil kunne legge til rette for mer helhetlige vurderinger av arealbruk og gode prosesser med medvirkning.

Det ble i den sammenheng vist til at det er en risiko for smitteeffekt fra kjøring vinterstid til barmarkskjøring. Regelverket bør være strengere for motorferdsel på barmark enn på snødekt mark, og dette bør komme tydelig fram i loven. NJFF vurderer at forslaget til formålsparagraf ivaretar dette.

Lovforslaget tar utgangspunkt i at kommunene skal ha myndighet til å tillate og begrense motorisert ferdsel gjennom enkeltvedtak, forskrifter og arealplaner. Handlingsrommet for kommunene utvides på noen områder, eksempelvis utvides adgangen til å åpne for motorferdsel på mindre vann. Dette er i tråd med tidligere innspill fra NJFF.

Ny teknologi har medført en betydelig utvikling av nye motoriserte framkomstmidler som elsykler, elbåtmotor og elsnøscooter. Dette kan føre til større interesse, tilgjengelighet og økt bruk. Regionlag i NJFF har påpekt det faktum at dette er kjøretøy som ikke nødvendigvis

lager spor i terreng eller har motordur, men som gjør at flere lettvint kan ta seg lengre inn sårbare områder. Det er viktig at kommunene tar med seg også dette bakteppet når de skal tillate eller begrense motorferdsel og inn i prosessene med regulering etter plan- og bygningsloven.

Kommentarer til noen av enkelte av lovparagrafene

§ 1 Formålet med loven

Forslaget til formålsparagraf understøtter viktigheten av at loven skal sikre at hensynet til å minimere skader og forstyrrelser på/i naturen.

NJFF støtter forslaget til formålsparagraf. Ordlyden i bestemmelsen sammen med utvalgets merknader til denne, bør gi et godt utgangspunkt for å gjøre gode avveininger som ivaretar natur, hensyn til friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Dette bør også medvirke til gode rammer for nærings- og nyttekjøring.

§ 3 Hva loven gjelder

Forslaget til paragraf sier hva som er regnes som motorferdsel og hva som inngår i begrepet utmark, herunder at vei i utmark som ikke er lovlig opparbeidet for kjøring med bil og vei i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil inngår i utmarksbegrepet.

Det framgår også klart at elektriske sykler og el-sparkeykeler er innenfor begrepet «transport- og fremkomstmidler» uavhengig av hvordan disse klassifiseres etter veitrafikkregelverket.

Når det gjelder droner, legger lovutvalget til grunn at rene leketøy, herunder droner som kan transportere mindre gjenstander, men som er små nok til å bæres, faller utenfor lovens anvendelsesområde. Grensedragningen innebærer at den bruken av droner som er mest vanlig i dag, som friluftslivsrelatert bruk av droner til observasjon og filming, vil falle utenfor regelverket. Det som vil falle innenfor regelverket, er først og fremst større, mer avanserte droner.

NJFF støtter opp om forslaget.

§ 4 Ferdseil med rullestol eller lignende hjelpemidler

NJFF støtter forslaget om at loven ikke skal gjelde for hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne dersom hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots.

NJFF forstår forslaget til denne bestemmelsen slik at det åpner for mulighet for at de med funksjonsnedsettelse skal kunne bruke hjelpemidler, som elektrisk rullestol, for kunne utøve jakt, fiske og annet friluftsliv.

Det er et viktig signal i at de som har funksjonsnedsettelse som krever at de må bruke motorisert rullestol/ belterullestol kan bruke dette for å komme seg ut på jakt og fiske og annet friluftsliv. Dette vil i mange tilfeller føre til lite slitasje på marka oppveid mot den glede og positiv livsopplevelse dette vil gi denne gruppen.

Samtidig er det viktig at kommunene har mulighet til å sette begrensninger for å unngå slitasje i områder med liten bæreevne som eksempelvis myr/fuktige områder, noe vi mener bør ivaretas både gjennom forutsetningen om at rullestolene ikke skal medføre

terrengskader utover et avtrykk tilsvarende vanlig ferdsel til fots, samt gjennom kommunenes myndighet og mulighet til å tillate og begrense motorferdsel.

§ 7 Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag

Hovedregelen er et forbud mot motorisert ferdsel, altså en videreføring av dagens lov på dette området. Noen unntak fra denne hovedregelen er foreslått direkte i loven, mens andre unntak er gjort gjennom annet lovverk.

NJFF støtter opp om en hovedregel med et forbud mot motorisert ferdsel i utmark, samtidig som loven må legge til rette for å åpne for nødvendig nytte- og næringskjøring.

§ 8 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

Motorisert ferdsel skal skje på en måte som tar hensyn til natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det foreslås også å lovfeste at det skal tas særlig hensyn i sårbare perioder som vårløsningen, i vått terreng, viltets yngletid, herunder kalvingstiden for villrein.

Dette er en videreføring av en tilsvarende bestemmelse i dagens lov. NJFF vurderer forslaget som positivt. Det er viktig at natur, dyreliv og friluftsliv blir hensyntatt ved motorisert ferdsel i utmark.

§ 9 Myndighet til å regulere ferdsel som ellers er tillatt

Denne bestemmelsen gir statsforvalter og kommunen myndighet til å fastsette forskrift som begrenser eller forbyr motorferdsel som ellers er tillatt etter loven.

Andre avsnitt i bestemmelsen gir statsforvalteren og kommunen mulighet til å fastsette regler som permanent forbyr eller regulerer motorferdsel som ellers er tillatt. Dette gjelder da for spesielt sårbare områder der regelmessige motorferdsel vil kunne føre til skade eller ulempe på natur, friluftsliv eller samisk kulturutøvelse. Dette innebærer eksempelvis at det kan nedlegges forbud mot motorferdsel i villreinområder og i mye brukte friluftslivsområder.

NJFF vurderer muligheten for å kunne regulere motorisert ferdsel i kalvingsområdene for villreinen i den sårbare kalvingstiden som viktig. For å ivareta målet om aktsom og hensynsfull motorferdsel, er det riktig at loven har en hjemmel som gir myndighetene mulighet til å regulere ferdsel som ellers er tillatt når dette vurderes som nødvendig.

§ 10 Retningslinjer for vedtak om motorisert ferdsel

Paragrafen innebærer at det skal legges vekt på om motorferdsel skal skje på en måte, et tidspunkt og langs en trase som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det heter spesifikt at det blant annet skal vektlegges å unngå skader på natur i vårløsningen og vått terreng og i yngletid for vilt. Vedtak skal så langt det er rimelig bygges på etterprøvable kunnskap om blant annet natur og friluftsliv, og det skal framgå av vedtak hvordan disse retningslinjene er vurdert.

Lovutvalget understøtter at retningslinjene som her foreslås ikke erstatter prinsippene i naturmangfoldloven, men supplerer og presiserer disse.

Når det fattes vedtak om motorferdsel, skal det framgå av vedtaket hvordan disse retningslinjene er vurdert. Dette er en parallell bestemmelse til bestemmelsene i naturmangfoldloven §§ 8 – 11, og et viktig grep for å sikre et nødvendig grunnlag for gode vurderinger.

NJFF understreker at det er viktig at forslaget skal sikre at det tas nødvendig hensyn til blant annet natur og friluftsliv når det skal fattes vedtak om motorisert ferdsel. Sett i sammenheng med forslaget om at kommunene skal bruke plan- og bygningsloven til å vedta kommunale planer for motorferdsel, mener NJFF at det legges det opp til gode prosesser med medvirkning og høringer som grunnlag for vedtak.

§ 13. Viltforvaltning og uthenting av vilt

NJFF støtter forslag om unntak fra ferdselsforbudet slik at kommunen skal kunne iverksette akutttiltak for å forhindre påkjørsel av storvilt som oppkjøring av traseer for hjortevilt og utlegging av mat for å holde dyr borte fra vei og jernbane. For NJFF er det viktig å understreke at det blir rom for at kommunen kan overlate gjennomføringen av tiltak til private oppdragsgivere, herunder lokale jeger- og fiskerforeninger.

Det åpnes også for at kommunen får unntak fra forbudet mot motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt, samt at dette vil gjelde også for motorferdsel på barmark. NJFF vil understreke at muligheten for motorferdsel også må inkludere uttransport av dyret når det er felt.

NJFF støtter at det fortsatt skal ligge unntak i loven for uttransport av felt vilt, og dette skal gjelde for elg, hjort, villsvin og bjørn. At bjørn og villsvin inkluderes i viltarter som omfattes av bestemmelsen om uttransport, er positivt.

Det direkte unntaket i lov for uttransport av villrein på Hardangervidda foreslås ikke videreført, men det vises til at det kan åpnes for dette gjennom fastsettelse av forskrift. Det er viktig for NJFF at muligheten for uttransport av villrein på Hardangervidda opprettholdes, men ser at det kan være hensiktsmessig å gjøre dette gjennom forskrift. Uten muligheter for uttransport av felt villrein på Hardangervidda, vil det ikke bli jaktet på store deler av vidda. Dette er uheldig med hensyn til en god bestandsforvaltning, noe som forsterkes på grunn av skrantesykesituasjonen. Samtidig er det viktig å ha med at klassifiseringen og påvirkningsanalyser som er gjennomført for Hardangervidda villreinområde som en oppfølging av kvalitetsnormen for villrein har vist at området ikke oppfyller kvalitetsnormens krav for å bli godkjent. Det vil være behov for å stramme inn rundt bruken av uttransport med eksempelvis mer fokus på fellesløsninger eller andre tiltak som kan bidra til å redusere det totale omfanget av motorisert ferdsel til dette formålet.

NJFF vil samtidig understreke behovet for at departementet får hjemmel til å gi forskrift med unntak for motorferdselsforbudet for uthenting av for andre storviltarter samt sel.

I dagens forskrift om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag er det en egen hjemmel (§ 5 b) som sier at kommunene etter søknad kan tillate bruk av snøscooter til utkjøring og tilsyn med jervebåser. Videre kan kommunene etter søknad tillate utkjøring av åte og åtebuer i forbindelse med lisensfelling av jerv. Lovutvalget foreslår at denne hjemmelen ikke videreføres, men at behovet for slik transport bør løses gjennom bruk av den generelle dispensasjonsbestemmelsen. I lovforslaget heter det at lisensfelling av jerv er viktig for å regulere bestanden, men de vurderer at behovet for motorferdsel bør kunne løses uten en

slik direktehjemmel som i dag. NJFF vil understreke at dette ikke må føre til reduserte muligheter for utkjøring og tilsyn med jervebåser eller tilsvarende for åtebuer og tilsyn med disse. Vi mener dagens løsning med en egen hjemmel i forskrift bør videreføres, da dette sikrer god forutsigbarhet for de som driver med lisensfelling av jerv. En effektiv lisensfelling av jerv er viktig for å regulere jervebestanden og redusere behovet for eksempelvis hiuttak.

NJFF ser det som positivt at kommunen kan sette krav til bruk av transport-/fremkomstmiddel, eksempelvis om at det kun kan benyttes lette beltegående kjøretøy eller kun helikopter, og at dette gjøres gjennom forskrift. NJFF har tidligere etterlyst en mulighet for at kommunene kan gi tillatelse til bruk av også helikopter for uttransport av felt vilt der dette vurderes som best egnet alternativ. En slik fleksibilitet vil også åpne for å ivareta hensynet til naturen i vanskelig tilgjengelige områder og i områder der det bør stilles særlige krav til bruk av lett utstyr. Det bør legges vekt på at beltekjøretøyer benyttes på bæresvak mark.

Motorisert ferdsel som er hjemlet i loven må i størst mulig grad legges slik at viltet ikke forstyrres. Når det gjelder motorisert ferdsel i villreinområder, er det spesielt viktig å ha en streng tilnærming. Etter at våre 24 villreinområder er kartlagt som en oppfølging av kvalitetsnormen for villrein og det er gjennomført påvirkningsanalyser, er resultatet at 12 av områdene ikke er godkjent, mens 11 områder oppnådde middels kvalitet og ble godkjent og kun 1 område oppnådde god kvalitet. Arealendringer og infrastruktur som vei, kraftmagasiner og hytter, samt bruk og ferdsel er blant faktorene som påvirker villreinen og villreinområdene negativt. I tillegg kommer skrantesyke som slår kraftig ut for Nordfjella og Hardangervidda villreinområder. Dette må gi seg utslag i en streng praktisering av regelverket for våre villreinområder slik at motorferdsel kan begrenses til et minimum i sårbare områder og til tider på vinteren da villreinen er spesielt utsatt. Dette kan gjelde for kalvingsområder i kalvingstiden og andre spesielt sårbare områder og perioder. Dette bør komme klart fra av lovtekst og lovforarbeidene.

§ 18 Elektriske sykler og tyngre rullestoler

Det åpnes for bruk av tyngre rullestoler og el-sykler på vei og turvei i utmark. Dette omfatter altså rullestoler som ikke omfattes av forslaget til § 4.

I den grad slike tyngre rullestoler benyttes av bevegelseshemmede som ønsker å utøve jakt, bør det åpnes for at disse rullestolene kan kjøres av skogsbilveier eller tilsvarende til poster som er plassert i nærheten. Dette er nødvendig for at disse jegerne kan komme seg på post og delta i eksempelvis jakt på elg og rådyr. Om dette skjer gjennom fastsettelse av forskrift eller gjennom dispensasjoner fra kommunene, er noe departementet bør vurdere. I den sammenheng kan det også være relevant å vurdere om det kan være aktuelt å legge begrensninger på hvor langt posten kan ligge fra vei. En slik dispensasjon bør også omfatte en mulighet for å undersøke skuddplassen og området i umiddelbar nærhet av denne for å kunne avklare om det er behov for å igangsette et ettersøk.

§ 19 Åpent vassdrag

Lovforslaget åpner for ferdsel på vassdrag som i hovedsak viderefører gjeldende bestemmelser.

Lovutvalget legger til grunn at bestemmelsene om motorferdsel på vassdrag skal være teknologinøytrale. I utgangspunktet er motorisert ferdsel tillatt på elver og innsjøer over to kvadratkilometer og på innsjøer som inngår i vassdrag som er farbare med fartøy. NJFF støtter opp om dette, men vil samtidig understreke at også for motorferdsel på åpne vassdrag må forholde seg til formålsparagrafen og ivareta hensyn til natur, vilt, fisk og friluftsliv/andre brukere.

§ 22 Snøskuterløyper

Det åpnes for unntak fra forbudet for motorferdsel i snøskuterløyper og rastesoner som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Dette innebærer at slik ferdsel kun er tillatt dersom kommunen har fastsatt løpe gjennom områderegulering eller detaljregulering. Lovutvalget presiserer at for motorferdsel etter dette forslaget til bestemmelse vil det ikke være tilstrekkelig at kommunen har satt av areal i snøscooterløyper i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplan

Det stilles ikke krav om formål for å kunne kjøre i disse løypene, og de er derfor åpne for ren fritidskjøring slik tilfellet med slike løyper også er i dag. Det stilles krav om snødekt mark og islagt vann.

NJFF har støttet opp om at kommunene skal ha mulighet til å fastsette slike traseer for rekreasjonskjøring med snøscooter innenfor rammene i loven.

Kravet om bruk av plan- og bygningsloven og at det skal foreligge områderegulering eller detaljregulering er i tråd med hva NJFF gikk inn for da dagens bestemmelser for snøscootertraseer ble tatt inn i motorferdselloven. NJFF har påpekt at hensynet til viltet og viktige viltområder, viktige områder for friluftsliv og viktige naturområder må ivaretas ved etablering av rekreasjonsløyper. Bruk av plan- og bygningsloven slik det nå fremmes forslag om, vil være en god måte å ivareta slike hensyn.

Plan- og bygningsloven har gode ramme for involvering og medvirkning, herunder høringer, og det stilles krav om bruk av kunnskapsgrunnlag og innhenting av oppdatert kunnskap ved behov. Det gir et godt utgangspunkt for at jeger- og fiskerforeninger og andre kan delta i prosessene og bidra til at viktige vilt-, jakt-, fiske- og andre friluftslivsinteresser, samt hensynet til natur ivaretas på en god måte.

NJFF har fått innspill fra vårt regionlag i Finnmark som påpeker at det er viktig for dem å fortsatt kunne anlegge løyper i utmark som i dag og at de fortsatt skal ha mulighet for å videreføre sine snøscooterløyper. NJFF vurderer at dette er ivaretatt gjennom lovforslaget der kommunene, innenfor rammene som settes av loven og gjennom planprosesser etter plan- og bygningsloven, kan etablere slike løyper.

§ 26 Små innsjøer

Kommunen kan åpne for motorferdsel på innsjøer mindre enn to kvadratkilometer, og kommunen skal kunne fastsette begrensninger i adgangen til motorferdsel på vassdrag der ferdsel i utgangspunktet er tillatt.

Lovutvalget foreslår altså å oppheve dagens regel om at kommunene kan gi adgang til å åpne for motorferdsel for elektrisk motor på inntil 800 watt uavhengig av formålet med ferdselen. De foreslår i stedet at kommunen kan åpne et vann helt eller delvis for

motorferdsel på noen tidspunkt, for noen formål, for noen fremkomstmidler eller i noen deler av et vassdrag. En kommune kan altså også åpne for motorferdsel som tidligere var hjemlet i 800-watt-regelen. NJFF er opptatt av at det fortsatt skal være muligheter for å åpne for bruk av el-båt til dorging eller annet også på sjøer mindre enn to kvadratkilometer, og vurderer at dette blir ivaretatt slik lovforslaget foreligger.

I tillegg kan kommunene benytte den generelle dispensasjonsbestemmelsen for å åpne for enkelttillatelser, noe NJFF støtter.

Det er en god løsning at motorferdsel på slike mindre innsjøer åpnes gjennom kommunens arbeid med en arealplan for motorferdsel tilsvarende det som gjelder for etablering av snøscooterløyper. Det sikrer en helhetlig tilnærming som også legger til rette for medvirkning og involvering.

§ 32 Fiskekultivering

Kommunene kan tillate motorferdsel i forbindelse med nødvendig fiskekultivering. Dette vil blant annet kunne omfatte kalking av vassdrag, kjemisk behandling for å fjerne fiskeparasitter eller fremmede arter, utsetting av fisk og utlegging av gytegrus.

I dag har loven en slik adgang for det offentlige, men nå foreslås det at dette også skal gjelde for private fiskekultiveringstiltak og til å kunne gjelde for alle typer framkomstmidler- og transportmidler. Dette er en endring som også vil kunne åpne for at lokale jeger- og fiskerforeninger kan få nødvendige tillatelser til slik virksomhet.

Forslaget støttes.

§ 37 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov

Her gis kommunene en generell myndighet til å dispensere fra motorferdselsforbudet under klart definerte rammer som krever at motorferdselen må være «strengt nødvendig». Det skal dreie seg om særskilt behov og det skal blant annet legges til grunn at ferdsele ikke skal føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv. NJFF støtter en innstramning av dispensasjonspraksisen.

Eksempel på transportbehov som kan gi grunnlag for dispensasjon er blant annet utkjøring av og tilsyn med jervebåser i henhold til tillatelse fra statsforvalteren. NJFF støtter forslaget om en generell dispensasjonshjemmel som foreslått. Vi vil samtidig understreke at det er viktig at en slik forskrift kommer på plass raskest mulig slik at eksempelvis nødvendig motorferdsel i tilknytning til lisensfelling av jerv med bruk av jervebås eller åtebu kan videreføres uten opphold.

I dag er det, eksempelvis i Finnmark, vanlig med bruk av ATV for å komme inn til jaktfelt som ofte ligger flere mil fra bilvei. Avstandene er store, og en slik mulighet er et nødvendig utgangspunkt for å kunne legge til rette for jakt. NJFF leser lovforslaget dithen at det ikke begrenser denne muligheten. NJFF vurderer det som hensiktsmessig at slik tillatelse gis gjennom dispensasjon, og at dette framkommer i lovforslaget. Det er også viktig at det tas hensyn til blant annet naturgrunlaget ved valg av traseer.

Forslaget til paragraf inneholder også en mulighet for Kongen til å flytte dispensasjonsmuligheten midlertidig fra kommunen til statlig eller regional myndighet dersom

dette er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale interesser. Dette kan omfatte tilfeller der kommunen fører en dispensasjonspraksis som uthuler målene med hele loven eller der særlige nasjonale hensyn, som hensyn til villreinens leveområder, gjør seg gjeldende. NJFF vurderer at det kan være hensiktsmessig å ha en slik bestemmelse, men at terskelen for å ta denne i bruk bør være høy.

Kap 6, § 43

Det foreslås et eget kapittel om kommunale planer for motorferdsel, kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger som omfatter åpning for motorferdsel gjennom planer etter plan- og bygningsloven og hjemmel for å regulere kommunens saksbehandling.

NJFF støtter forslaget om kommunale planer for motorferdsel, kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger som omfatter åpning for motorferdsel gjennom planer etter plan- og bygningsloven og hjemmel for å regulere kommunens saksbehandling. Vi vurderer dette til å være en viktig bærebjelke i lovforslaget.

NJFF ber om at også hensynet til viktige friluftslivsområder må tas inn i oppramsingen av områder der det ikke kan legges arealer hvor det kan tillates motorferdsel etter bokstav b til f. I oppramsingen er det tatt inn unntak for de nasjonale villreinområdene. NJFF anmoder om at også de 14 øvrige villreinområdene tas inn, slik at ordlyden blir «villreinområder», ikke «nasjonale villreinområder» som i forslaget. Stortingets behandling av stortingsmeldingen om villrein (Ein forbetra tilstand for villrein, Meld. St. 18 (2023–2024)) la vekt på viktigheten av å sikre en god og langsiktig forvaltning av alle de 24 villreinområdene. NJFF mener det bør følges opp også i motorferdselloven slik at de 24 områdene sidestilles i forhold til at dette er arealer hvor kommunene ikke kan tillate motorisert ferdsel til formålene som nevnes i denne bestemmelsen.

§ 56 Overgangsbestemmelser

Det er fremmet forslag om en overgangsordning slik at løyper for motorisert ferdsel som er etablert når loven trer i kraft, kan videreføres i inntil fem år.

NJFF støtter forslaget om en slik overgangsordning der forskrifter om motorferdsel i utmark og på vassdrag om løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre gjelder i fem år etter at ny lov trer i kraft. Da får kommunene som har slike løyper god tid på seg til å gjennomføre prosesser etter plan- og bygningsloven og vedta arealplan for motorferdsel.

Vennlig hilsen

Norges Jeger- og Fiskerforbund



Siri Parmann
Fagsjef