

Direktoratet for naturforvaltning

7845 Trondheim

Namsos, 15. oktober 2007

Vår saksbehandler:
Wenche Hjelmseth, Olav Joki mfl

Vår ref.:
07/269-3 JHo

Deres ref.:
07/6307, ark. 460

Forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag - høringsuttalelse fra Statskog SF.

Det vises til mottatte brev 29.06. 2007 og til DN's utsendte høringsdokumenter med forslag til nytt regelverk.

Statskog ser positivt på opprydding i regelverk og presiseringer som kan gjøre håndhevelsen lettere.

. En mener det er riktig å tydeliggjøre og legge til rette for samfunnsmessig akseptert kjøring, samtidig som hensynet til naturen og øvrige brukere tilsier at skadevirkningene av motorferdselen bør begrenses.

Praktiseringen av regelverket kan være komplisert. Det kan derfor være hensiktsmessig å innføre en ordning der departementet kan føre tilsyn med kommunenes behandling av saker etter loven for å bidra til korrekt og enhetlig lovanvendelse. Statskog SF mener kommunal motorferdselplan bør gis særlig oppmerksomhet fra departementets side.

Før vi går nærmere inn på kommentarer til lovforslaget, tas med registrerte utviklingstrekk og status fra Fjelltjenesten i Nordland og Troms. Fjelltjenesten er statens feltapparat i disse fylkene og er representanter for både politiet, SNO, grunneier, Landbruks- og matdepartementet, mfl.

UTVIKLINGSTREKK OG STATUS MOTORFERDSEL

- Statskogs feltapparat, Fjelltjenesten i Nordland og Troms, har årlig ca 2900 feltdager. Feltvirksomheten er fordelt på ca 1800 dagsverk i vintersesongen og 1100 dagsverk i barmarksperioden. I forbindelse med motorferdseloppsyn samarbeider Fjelltjenesten med det lokale politi og er tildelt begrenset politimyndighet. Vi mener derfor å ha god innsikt i utviklingstrekken og problematikken slik den fremstår i dag både når det gjelder statlig og privat grunn i Nordland og Troms.
- Statistikk over en 20 års periode på anmeldte motorferdselsaker, viser at antall saker har gått betydelig ned. I samme periode har vi hatt en dramatisk økning i antall snøscootere og ATV'er og gjennomsnittbrukeren har blitt betydelig yngre.

Det oppfattes å være 4 viktige grunner til nedgangen i anmeldelser

- flere godkjente løyper
- betydelig økning i godkjente kommunale dispensasjoner
- oppsyn i forbindelse med barmarkskjøring er ressurskrevende. Erfaringen er også den at den alt vesentlige ulovlige barmarkskjøringen foregår på privat grunn hvor Fjelltjenesten i dag har svært liten tilstedeværelse sommerstid.
- større motorer og kamstørrelse som har resultert i at det er for stor risiko å innhente de som kjører ulovlig

• Dagens sentrale problemstillinger sett fra Fjelltjenestens sin side er:

- *Dispensasjonspraksisen til kommunene (forslaget § 32)*
 - Fjelltjenesten mener flere kommuner skriver ut uhjemlede dispensasjoner
 - Flere kommuner skriver ut dispensasjoner som er så mangelfulle at de ikke er kontrollerbare.
 - Utstedelse av legeerklæringer er alt for lemfeldig (forslaget § 20)
 - Flere kommuner nekter å sende inn dispensasjonene til grunneier Statskog
- *Drengkjøring*
Spesielt i Nord Troms og i enkelte distrikt i Nordland er dette et stort problem. Ved kontroll møter Fjellstjenesten påstander om at kjøringen er utøvelse av reindrift. Og dette særlig der fører blir påtruffet i områder det skal være scooterfritt (forslaget § 4). Det viser seg også vanskelig for påtalemyndigheten å få gjennomslag i tingrettene for at slik kjøring er uhjemlet innenfor dagens regelverk.
- *Motorferdsel på vann og vassdrag*
Mange kommuner har ikke bestemmelser som gjelder vann og vassdrag. Her har det vært en negativ utvikling med store motorer og høye hastigheter. Turistnæringen har etablert slik praksis i ly av at det ikke finnes kommunale forskrifter (forslaget § 22)
- *Merking av løyper*
I dag er det stort sett lokale motorferdselforeninger som stikker løypene på oppdrag for kommunen. Vi erfarer at løypene stikkes tidlig på vinteren og når hovedtrykket i trafikken kommer i april er store deler av løypestikkene borte. Dette vanskeliggjør oppsynsarbeidet.
Fylkesmannen har laget retningslinjer for merking. Bl.a. skal det brukes trestikker og det understrekes i retningslinjene at løypene merkes for å vise løypetraseen. Det er sagt uttrykkelig at løypene ikke skal merkes som ei sikringsløype. Dagens situasjon er at det brukes mye plaststikk og også bambus.
Vår erfaring er at mange av stikkene blir liggende i fjellet etter sesongslutt og blir et søppelproblem for Statskog.
- *Motorstørrelse*
Store motorer og høg kamhøyde betyr ei fremkommelighet som gjør at det nærmest kan kjøres over alt. Med redusert kamhøyde er ikke slik kjøring mulig (forslaget § 5 d)

Utkast til ny lov – kommentarer til ulike deler:

Kap.1 Innledende bestemmelser

Formål og virkeområde

Et av Statskog hovedmål er å stimulere til jakt, fiske og allment friluftsliv innenfor naturens tålegrenser. Primært arbeides det for å legge til rette for det enkle friluftslivet. Vi oppfatter at formålbestemmelsen i motorferdselloven er godt i samsvar med Statskogs målsetting.

Etter Statskogs syn er det behov for en mer presis definisjon av bilvei (§ 2, 3. ledd), eldre kjørespor (§ 9, 4. ledd) og traktorvei (§ 12 c og d). Slik vi forstår lovforslaget er dette å betrakte som en fysisk tilstand som det er opp til enhver å tolke. Slik bestemmelsen framstår, er det kun domstolene som med endelig virkning kan fastslå hva som er bilvei, kjørespor eller traktorvei. Det bør gis en lovhjemmel som gir myndighet til å fastsette hvor bilveien slutter og hvor utmarka begynner, og tilsvarende hva som er eldre kjørespor og traktorvei. Avgjørelsen bør fremgå i motorferdselsplanen i den enkelte kommune, og det bør vurderes skilting i de mest aktuelle områdene. For å oppnå mest mulig likhet over et større område, bør denne myndigheten legges til Fylkesmannen. Det bør videre gis en lovhjemmel for å stille krav om enhetlig merking og skilting av motorferdselsløypene samt stilles krav om materialbruk.

Dessuten bør det vurderes om det skal stilles krav om tilrettelegging av parkeringsplasser og lignende ved løypestart. Manglende parkeringsfasiliteter er et problem i store utfartshelger i enkelte områder. Atkomstarealer kan være planleggingsformål ved utarbeidelse av motorferdselsplaner

Statskog er enig i forslaget om at grunneiers rett til å forby motorferdsel på egen eiendom videreføres (forslaget § 6, 2. ledd). Denne retten har Statskog i liten grad benyttet seg av. Men Statskog vil heller ikke på generelt grunnlag frasi seg retten til å nekte motorferdsel som kommer i strid med interesser Statskog er satt til å ivareta. Statskog forventer at slike problemstillinger avklares med kommunene i arbeidet med motorferdselsplaner.

Kap. 2 Kommunal motorferdselplan

Statskog støtter forslaget om at det skal utarbeides kommunale motorferdselsplaner etter reglene i plan- og bygningsloven. Planen bør omfatte alle former for motorferdsel, både sommer og vinter og til lands, vanns og i luften.

Plan- og bygningsloven legger opp til en bred høringsprosess med stor grad av medvirkning og offentlighet. Ved en slik prosess vil alle berørte parter og interesser kunne delta i og påvirke planarbeidet. Vi tror en slik behandlingsprosess vil kunne gi en motorferdselsplan som har større aksept blant befolkningen.

Kommunen er førstelinjeinstans etter motorferdselloven og planmyndighet. Etter Statskogs oppfatning burde kommunens handlingsrom være videre ved utarbeidelse av motorferdselsplanen enn det loven legger opp til. Forholdene omkring i landet varierer fra kommune til kommune. Regelverket bør være mer fleksibelt og åpne for lokale tilpasninger. Bl.a. burde planen også kunne gi utfyllende regler for dispensasjoner og det bør vurderes å åpne for rene rekreasjonsløyper for skuter. Slik plansystemet etter plan- og bygningsloven fungerer med innsigelsesrett for

fylkeskommunen og statlige fagmyndigheter, forhandlinger og heving av beslutningsnivået ved uavklarte innsigelser, burde en slik ordning være forenlig med lovens formål.

Motorferdselløypene bør legges ut fra planfaglige vurderinger der løypene legges slik at de blir til minst skade og ulempe, og ikke ut fra om det er privat grunn eller statsgrunn.

Statskog sitter inne med et stort erfaringsmateriale når det gjelder motorferdselsproblematikk. Denne kunnskapen er ervervet både gjennom ordinær drift av eiendommene og gjennom fjelltjenestens håndheving av motorferdselsregelverket. Statskog vil gjerne bidra til at denne kunnskapen kommer til nytte i kommunenes arbeid med motorferdselplaner.

Kap. 3 Felles bestemmelser for alle typer motorferdsel i utmark og vassdrag og Kap. 4. Bestemmelser om motorkjøretøyer

Statskog støtter forslaget i § 8 h om direkte hjemmel i loven til kjøring i forbindelse med tradisjonell jordbruks-, skogbruks- og reindriftnæring. Statskog forutsetter at denne næringstilknyttede retten til motorferdsel også omfatter bruksrettshavere som disponerer sine bruksretter som del av næringsgrunnet i tråd med de gjeldende lover, forskrifter og driftsplaner. Disse reglene bør utformes på en så fleksibel måte at næringenes utviklingsmuligheter ikke hemmes unødig. Statskog forutsetter at det i næringsbegrepet også ligger hjemmel for å drive et generelt grunneiutlysning med eiendommene og ber om at dette tydeliggjøres i loven. Statskog støtter videre forslaget i § 11 b om uttransport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort.

Statskogs fjelltjeneste har tidvis hatt vansker med håndhevelsen av motorferdselloven og er enig i at det stilles strengere og mer presise krav til utforming av kjøredokumenter, samt krav om at kjørerens skal kunne dokumentere kjøreoppdraget. Vi mener likevel det er å gå for langt å stille krav om at næringsutøvere skal ha med seg kopi av næringsoppgaven for å kunne dokumentere næringstilknytningen.

Statskog støtter i prinsippet forslaget om leiekjøringsordning for snøskutertransport, men minner om at det kan være store forskjeller geografisk og kulturelt når det gjelder tilbud og aksept for leiekjøring. Dette kan gjøre det vanskelig å få etablert leiekjøringsordninger enkelte steder, og dette må avspeiles i regelverket og i praktiseringen av dette. For enkelte områder, med store hytteområder langt fra veg, kan det være praktiske "flaskehalser" ved leiekjøring. Statskog SF mener det her bør være rom for kombinasjonsløsninger. Særlig problematisk vil det være å reversere de tillatelsene og den bruk som er etablert. I noen områder kan leiekjøring også innebære en økning i den direkte kjøringen til og fra hytter og øke den motoriserte ferdsele i området.

Utmarksbasert reiseliv er en ung næring i en oppbyggingsfase. Statskog er enig i at tillatelse til kjøring for slike formål gis av Fylkesmannen for å oppnå lik behandling av like tilfeller over et større område. Statskog støtter forslaget om at det settes minstekrav til omsetning for næringsdrivende i utmarksnæring. Etter Statskogs oppfatning bør regelverket utformes og praktiseres fleksibelt. Det bør vurderes om det bør åpnes for persontransport med skuter til turistanlegg, utleiehytter eller til attraksjon (lavvoleir eller lignende). Det bør også være muligheter for arrangør av utendørsaktiviteter til å ha med følgeskuter som en sikkerhetsforanstaltning i nødvendige tilfeller.

Etter § 10 kan kommunen gi dispensasjon fra motorferdselsforbudet. Plan- og bygningsloven § 7 inneholder også en dispensasjonsadgang. Det framgår ikke hvordan disse to regelsettene skal fungere i forhold til hverandre. Det sies heller ikke noe om hvordan klage på enkeltvedtak fattet med hjemmel i motorferdselplan og tilsvarende etter motorferdselloven skal behandles, jf. § 28.

Statskog stiller seg noe undrende til at kjøring i forbindelse med fiskeforvaltning er søknadspliktig (§ 12 b), mens tilsvarende kjøring for viltforvaltning (§ 8 c) er unntatt fra motorferdselsforbudet. Statskog kan ikke se noen saklig grunn for slik forskjellsbehandling. Disse kjøreformålene vil neppe få et så stort omfang at det vil kunne medføre vesentlig skade på miljøet.

Etter forslaget § 12 a er det kun tillatt å gi tillatelse til frakt av materialer m.v. etter traktorvei til bygging av hytte inntil utløpet av første sommersesong etter at byggetillatelse er gitt. Så vidt vi vet er en byggetillatelse gyldig i 3 år fra utstedelsesdato. Etter Statskogs syn bør det være tillatt å søke om tillatelse til frakt av materialer og utstyr i hele den lovlige byggeperioden.

Miljøtilpasset kjøretøy er et nytt begrep. Det er forsøkt definert i § 5 d, men det er likevel opp til den enkelte kjører selv å vurdere dette ved kjøring i h.t. §§ 11, 12 og 13. Dette gjør bestemmelsen vanskelig å etterleve og å håndheve.

Kap. 7 Administrative bestemmelser

Statskog ser det som positivt at det gis egne bestemmelser for kommunalt samarbeid over kommunegrenene og at det kan gis forskrifter for gjennomføring og utfylling av motorferdselloven.

Statskog mener at evt. gebyrer bør settes til selvkost.

Kap 8 Håndheving og sanksjoner

Fjelltjenesten ble etablert i 1984 og har siden den gang drevet oppsyn på vegne av grunneier og det offentlige. Ved opprettelsen var det bærende hensyn at mange enkeltstående feltoppgaver nå skulle løses gjennom *ett* feltapparat. Fjelltjenesten er derfor godt vant med å balansere mellom ulike oppgaver for forskjellige oppdragsgivere som SNO/politiet, LMD og grunneier.

For Statskog SF har problemene ved håndhevelse av motorferdselloven ikke vært forbundet med manglende myndighet eller ikke tilstrekkelige sanksjoner, men har å gjøre med uklare regler for skillet mellom lovlig og ulovlig motorferdsel. Det har til dels også vært et problem at førere unndrar seg kontroll.

Problemet med uklart regelverk er adressert i direktoratets lovforslag. Statskog SF mener det også må etableres et regime for å tydeliggjøre hvilke veger det er tillatt å ferdes på og hvor langt, jfr. våre kommentarer til kap 1. Under disse forutsetninger bør det ligge godt til rette for å føre mer effektiv kontroll med overholdelsen av motorferdselslovens bestemmelser.

SNO-loven bygger på den forutsetning at oppsynspersonellet utstyres med politimyndighet, jfr. § 3. Fjelltjenesten utfører motorferdselskontroll sammen med politiet og med begrenset politimyndighet. Dette er en ordning som har fungert godt og bør fortsette.

Den enkelte politimester gir fjelltjenestens medarbeider myndighet etter vegtrafikkloven til å stanse kjøretøy, kontrollere promille, hjelmbruk, registrering, teknisk tilstand, m.v. Ved unnvikelse kan en oppta forfølgelse, og saker kan etterforskes på stedet.

Fjelltjenesten ser positivt på at enkelte overtredelser kan avgjøres mer sjablonmessig ved gebyr, og at det slik sett skilles mellom alvorlige og mindre alvorlige overtredelser.


Denne ordningen må imidlertid ikke komme som en erstatning, men som et supplement. Fjelltjenesten er stadig i situasjoner hvor en må utøve begrenset politimyndighet. Tap av politimyndighet vil komme i strid med tanken bak opprettelsen av Fjelltjenesten: Når staten har ett feltapparat bør dette apparat settes i stand til å utføre alle oppgaver en kan utføre på stedet. Når det gjelder behovet for at feltapparatet/SNO er utstyrt med politimyndighet, vises for øvrig også til henvisningen til internasjonal forskning på s. 17 i høringsdokumentet.

Reglene gitt i § 33 blir for Statskog Fjelltjenestens del således overflødige da denne myndighet i alle tilfeller fremgår av vegtrafikkloven.

Avsluttende kommentar

Totalt er det samlet mye kunnskap om dette fagområde i Statskog, både i feltapparatet og i forvaltningen. For å kunne utdype en del problemstillinger nærmere, deltar Statskog gjerne i et møte med DN.

Med vennlig hilsen
for Statskog SF


Jørgen Hoffmann
spesialrådgiver