FAKTA-ARK

OM HØRINGSFORSLAGET TIL NYTT REGELVERK FOR MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG

På mange områder videreføres dagens regelverk, men med presiseringer som skal gjøre det klarere. På andre områder representerer forslaget innstramminger. Forslaget er i første rekke basert på resultatene fra prosjektet "Motorferdsel og Samfunn" (MoSa). Det var bred enighet i den Rådgivende gruppen i MoSa, om at hensynet til naturen fortsatt skal være en grunnleggende verdi når motorferdsel reguleres. Intensjonen fra dagens lov er videreført i DNs forslag: å verne om naturmiljøet og fremme muligheten til å oppleve stillhet og ro i naturen, samtidig som man sikrer at regelverket ikke hindrer aktiviteter med åpenbare nytteformål som er avhengige av motorferdsel i utmark.

Motorferdsel i utmark kan ha stor samfunnsnytte. Eksempler på dette er motorferdsel knyttet til viktige fellesskapsoppgaver som politi og redningstjeneste, og i forbindelse med tradisjonelt jordbruk, skogbruk og reindrift. Samtidig har veksten i både antall kjøretøy og bruken av disse vist at en stadig mer omfattende motorferdsel gir betydelige ulemper, både for naturmiljøet og for menneskers mulighet til å søke stillhet og ro i naturen. DNs hovedmålsetning med forslaget til nytt regelverk er derfor å tydeliggjøre og legge til rette for akseptert samfunnsnyttig motorferdsel i utmark og på vassdrag. Samtidig tilsier hensynet til naturen og brukere av denne at man bør begrense omfanget og skadevirkningene av motorferdsel. Det vil si at det bare skal tillates motorisert ferdsel som er så samfunnsnyttig at fordelene oppveier ulempene.

Hovedgrep i forslaget:

1. Opprydding i lovstrukturen. Forslaget har en mer oversiktlig lovstruktur, noe som skal gjøre det lettere å finne fram i regelverket, og en mer detaljert lovtekst som gir mindre rom for ulik tolkning.

2. Krav om kommunale motorferdselsplaner. Forslaget innebærer at det innen to år skal utarbeides kommunale motorferdselplaner, for å kanalisere den tillatte, samfunnsnyttige kjøringen på vinterføre til de traseene der dette forårsaker minst ulempe. Kommunene får et stort ansvar i å legge til rette for en helhetlig motorferdselpolitikk, og må gjennomføre en planprosess i tråd med Plan og bygningsloven (PBL).

3. Tydeliggjøring av aksepterte nytteformål. Forslaget legger opp til en videreføring av bestemmelser som legger til rette for motorferdsel som har samfunnsnytte. En mer detaljert lovtekst gir mindre rom for ulik tolkning og "gråsoner".

4. Leiekjøring som hovedregel på snødekt utmark. For å støtte opp om målsettingen om at man ut fra miljøhensyn skal ha minst mulig kjøring, skal så mye som mulig av transporten på snødekt utmark skje ved leiekjøring. Forslaget legger opp til økt bruk av såkalt "leiekjøring" som næring, noe som kan bli en attraktiv inntektskilde i mange kommuner.

5. Nei til fritidskjøring. I forslaget er ikke persontransport med rekreasjon eller fornøyelse som mål tillatt. Å tillate rekreasjonskjøring med motoriserte transportmidler vil medføre en stor transportøkning, med påfølgende press på naturen og ulemper for andre brukere av naturen.

6. Restriktivt regime for barmarkskjøring. Det foreslås et svært restriktivt regime for barmarkskjøring. Konklusjonene i MoSa er entydige i forhold til at det ikke bør åpnes for mer fritids- og turkjøring på barmark.

7. Restriktivt regime for helikopterbruk. Forslaget innebærer at det kun skal tillates nyttetransport, noe som ikke omfatter persontransport for ulike typer utflukter.

Besøksadresse:
Tungasletta 2
Postadresse:
N-7485 Trondheim

Telefon:
73 58 05 00
Telefaks:
73 58 05 01

Videokonferanse:
73 90 51 40

Internett:
www.dirnat.no
E-post:
Postmottak@dirnat.no

8. Videreføring av dagens regler for bruk av motorfartøy på vassdrag. Nytt er at det skal framgå av kommunal motorferdselplan og bestemmelser til denne hvor det er tillatt å bruke motorfartøy.

9. Styrking av kontroll og sanksjonsmuligheter. DN foreslår økte muligheter for oppsynsmyndigheten til å foreta kontroller, kombinert med skjerpede krav til å stoppe og forevise dokumentasjon på tillatt kjøring. Det foreslås nye og skjerpede sanksjonsmuligheter, gjennom at oppsynsmyndigheten får mulighet til å ilegge formell advarsel eller overtredelsesgebyr.

10. Strammere rammer for dispensasjoner. Dispensasjonsadgangen vil fortsatt ligge i kommunen, men rammene for hva det kan gis dispensasjon til blir tydeligere og strammere. I de tilfeller der dispensasjoner gis, må disse begrunnes, bl.a. gjennom en samlet vurdering av fordeler og ulemper.

Faktaboks

Stor vekst i antall snøskutere, barmarkskjøretøyer og helikoptre.

På tross av et forholdsvis strengt regelverk som ble etablert allerede i 1977, har antall snøskutere og barmarkskjøretøyer økt kraftig.

Forrige større regelverksending i 1987 var et svar på utfordringen med å få kontroll med
veksten i antall framkomstmidler og bruken av disse.

Siden 1987 har antallet registrerte:
- snøskutere økt fra 30.000 til nær 60.000.
- barmarkskjøretøy økt fra noen hundre til nær 20.000.

Tilsvarende har antall helikopter økt fra nær 100 i 1992 til 150 i 2005.

Det er bl.a. i rapportene fra MoSa-prosjektet slått fast at det er en klar sammenheng mellom antallet kjøretøy/fartøy og omfanget av motorferdsel, både lovlig og ulovlig.