



STORTINGET

# Representantforslag 155 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Hanne Dyveke Søttar, Kjell-Børge Freiberg, Morten Ørsal Johansen, Tor André Johnsen, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt

Dokument 8:155 S (2020–2021)

---

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Hanne Dyveke Søttar, Kjell-Børge Freiberg, Morten Ørsal Johansen, Tor André Johnsen, Terje Halleland, Gisle Meininger Saudland, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt om lokalt selvstyre over motorisert ferdsel i utmark**

---

Til Stortinget

## Bakgrunn

Fri ferdsel i utmark er en gammel lovfestet rett i Norge, men en slik ferdselsrett gjelder imidlertid ikke for motorferdsel. I Norge er kjøring med snøscooter regulert av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, som trådte i kraft i 1978. Før denne loven ble innført, var det fri ferdsel i utmark. Lov om motorferdsel i utmark gjelder ikke i innmark, privat vei, havis og på Svalbard.

Motorisert ferdsel i utmark er i utgangspunktet forbudt etter nasjonale regler. Dagens regelverk er uten lokal forankring, stivbent og virker i praksis mot sin hensikt. Nasjonale regler kan ikke regulere hvordan utmarkskjøring skal reguleres lokalt på en effektiv måte tilpasset den enkelte kommune.

Kommunene kan på en god måte overta forvaltningsansvaret for dette regelverket, og nasjonale regler skal kun ivareta de mest grunnleggende hensyn i spesielle naturvernesoner o.l.

Forslagsstillerne mener det er et stort behov for å modernisere og liberalisere motorferdselloven og tilhørende forskrifter.

Snøscooter er et viktig framkomstmiddel for rekreasjon og nyttekjøring spesielt i de nordlige delene av

landet, distriktene og på Svalbard, og brukes også av frivillighet og redningsorganisasjoner og i store deler av Distrikts-Norge. Snøscooter er en viktig faktor for svært mange for å bidra til rekreasjon, bolyst og trivsel, og i tillegg for å legge bedre til rette for reiseliv, opplevelsessturisme, nyttekjøring og annen næringsutvikling i grisgrendte områder av landet.

Kjøring av snøscooter medfører i liten grad ulemper for dyrelivet forutsatt at førerne tar nødvendig hensyn. Kjøringen skal være hensynsfull, og egne bestemmelser om slik ferdsel kan fastsettes i forskrift. Kompetansen og kunnskapen til de som ferdes i naturen, er blitt betraktelig høyere de siste 15 år, og fra og med 1. januar 2006 ble det innført obligatorisk opplæring for beltemotorsykel. Hovedmålet er at elevene skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse som er nødvendig for å kjøre på en måte som ivaretar egen og andres sikkerhet, som gir god samhandling med andre brukere av naturen, tar hensyn til helse og trivsel, tar hensyn til natur og miljø, og som er i samsvar med gjeldende regelverk.

Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder er et viktig kommunalt virkemiddel for å identifisere, utvikle og ivareta arealer for friluftslivet. Metoden bidrar til å oppnå det nasjonale målet om å sikre befolkningen mulighet til å drive et variert friluftsliv både i nærmiljøet og naturen for øvrig.

Denne prosessen skal skje i tråd med Miljødirektoratets håndbok M98-2013 «Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder». Dette er et arbeid kommunene er oppfordret til å gjøre senest innen 2018 uavhengig av om kommunen ønsker å etablere snøscooterløyper eller ikke.

Denne kartleggingen har gitt kommunene et godt kunnskapsgrunnlag og gjort kommunene skikket til å

forvalte lov om motorferdsel i utmark og ha fullt lokalt selvstyre for regulering av motorferdsel i utmark.

Tidligere hadde de fleste snøscootere en totakts bensinmotor med innsprøytning, men i den senere tid har firetaktsmotorer og mer miljøvennlige motorer blitt mer vanlig hos alle fabrikater. Utvikling av nullutslippsmotorer for snøscootere er fortsatt noe begrenset, men vil være et godt alternativ i fremtiden, slik at støyfaktoren og utslipp er betydelig redusert og vil reduseres ytterligere i årene fremover. Forslagsstillerne mener det vil være viktig å tilrettelegge med tiltak for å stimulere til økt teknologiutvikling også for slike kjøretøy.

Fremkommelighet og skånsomhet mot naturen er snøscooterens sterkeste side, den har derfor normalt ikke behov for vei eller preparerte løyper. Å kjøre snøscooter inngår ikke i allemannsretten, så det er i dag ikke tillatt å kjøre snøscooter på snødekt utmark selv om ferdsele ikke er til sjenanse eller bry for eier av grunnen. I Norges naboland Sverige er det forbudt å passere annen manns grunn dersom det oppstår skade, og det er også forbudt å kjøre på skogs- og jordbruksmark, om det ikke er åpenbart at det kan skje uten fare for skade på skog eller mark. Forslagsstillerne mener det vil være hensiktsmessig å implementere tilsvarende regler i norsk lovverk.

Snøscooterturisme er blitt stadig mer utbredt i Sverige og Finland og har etter hvert blitt en betydelig inntektskilde for næringslivet, og da spesielt for næringslivet ute i distriktene. I Norge har man dessverre ikke de samme mulighetene for å utvikle en slik form for vinterturisme. Norge er et langstrakt land med store områder som ikke er befolket, og har gode forutsetninger til å utvikle en slik turisme uten at det kommer i konflikt med annen turisme eller friluftsliv. For mange næringssvake områder i Distrikts-Norge vil en åpning for en slik form for vinterturisme kunne gi positive resultater for både næringsliv og befolkning.

Lokalt selvstyre over motorisert ferdsele i utmark vil det gi kommunene unike muligheter til å avsette egne områder for frikjøring og tilrettelegge for næringsutvikling på samme måte som det gjøres i nabolandene.

I Rapport 1887 fra Norsk institutt for naturforskning (NINA) «Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter – Vurdering av effekter» utgitt november 2020 vises det til gjennomført kommuneundersøkelse hvor nær de fleste kommunene svarer at de opplever at det er blitt mindre ulovlig kjøring eller ingen endring. Fra og med 2015 har regjeringen gjennom statsbudsjettet vektlagt behovet for økt kontroll av motorferdsel i utmark, og erfaringene fra Statens naturoppsyn er at det er vanskelig å si noe om hvorvidt den ulovlige kjøringen er økende eller synkende tross økt innsats på kontroller. Erfaringen så langt etter endringer i regelverket som åpnet for at kommunene kan etablere løyper for rekreasjonskjøring, er at tilgang til løyper kan bidra til at ulovlig kjøring reduseres, og bi-

dra til vekst for turistnæringen og annet lokalt næringsliv. Forslagsstillerne mener derfor at å innføre lokalt selvstyre over motorferdsel vil være en god løsning som ivaretar samfunnsmessig helhetssyn med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.

Etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 9 første ledd er all bruk av motorkjøretøy i utmark forbudt i Nord-Troms og Finnmark i perioden 5. mai til 30. juni. Intensjonen var at denne perioden er særdeles kritisk for rein og for dyrelivet ellers, og at det er viktig at tamrein, fugl og vilt får ro i den mest sårbare tida på året. Enkelte år er det fortsatt full vinter i store deler av mai, og som kjent følger dyrelivet været og ikke kalenderen. Endringer i regelverket som åpner for at kommunene kan etablere løyper for rekreasjonskjøring, ivaretok ikke kommunene i Finnmark og Nord-Troms, og det er derfor hensiktsmessig å gi disse kommunene samme mulighet til selv å bestemme når løypene skal stenges etter sesongen. Forslagsstillerne mener det vil være hensiktsmessig å fjerne forbudet for bruk av motorkjøretøy i utmark i Nord-Troms og Finnmark i perioden 5. mai til 30. juni.

Med dagens forbud i Nord-Troms og Finnmark i perioden 5. mai til 30. juni er det gjentatte ganger gitt avslag på søknad om dispensasjoner fra Statsforvalteren til preparering av skiløyper med kjøretøy/tråkkemaskiner i Nord-Troms og Finnmark, mens det gis tillatelse i andre deler av landet. Det er viktig å legge til rette for friluftsliv, fordi det handler om folkehelse, treningsmuligheter, treningsglede og bolyst for lokalbefolkningen. Preparering av skiløyper kan ikke regnes som fornøyleskjøring, men er derimot et anerkjent nytteformål som gir grunnlag for tillatelse med hjemmel direkte i loven. Forslagsstillerne mener preparering med kjøretøy/tråkkemaskiner av skiløyper som er åpne for allmenn benyttelse, må inntas som tillatelse med hjemmel direkte i loven.

Loven må tilrettelegge for fornuftig og bærekraftig høsting av ressurser og ikke la prinsipielle eller ubegrunnede momenter redusere Distrikts-Norges muligheter til å utnytte naturgitte fordeler når det blir gjort på en forsvarlig og naturbevarende måte. Den beste forvaltningen av naturen skjer gjennom aktiv bruk og høsting av ressursene. Forslagsstillerne mener næringsdrivende i tradisjonelle utmarks næringer slik som jakt, fangst, fiske og børsanking må inntas som tillatelse med hjemmel direkte i loven.

Det vil være hensiktsmessig å modernisere og liberalisere motorferdselloven og tilhørende forskrifter med intensjonen å bidra til økt lokalt selvstyre, økt utnyttelse av naturressurser i tradisjonelle utmarks næringer, legge bedre til rette for reiseliv, opplevelseturisme, nyttekjøring og annen næringsutvikling samt harmonisering av regelverket med Norges naboland, og da spesielt Sverige.

## **Forslag**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen komme tilbake på egnet måte med forslag som gir kommunene adgang til å forvalte lov om motorferdsel i utmark, som sikrer fullt lokalt selvstyre over motorferdsel i utmark.

22. mars 2021

**Per-Willy Amundsen**

**Hanne Dyveke Søttar**

**Kjell-Børge Freiberg**

**Morten Ørsal Johansen**

**Tor André Johnsen**

**Terje Halleland**

**Gisle Meininger Saudland**

**Sivert Bjørnstad**

**Bengt Rune Strifeldt**

