

Miljødirektoratet  
post@miljodir.no

## Høringsuttalelse om persontransport i utmarksnæring

Vi viser til høringsbrev vedr. forslag om nye endringer i motorferdselregelverket, nærmere bestemt om utvidet adgang for næringsrettet persontransport i utmark. Dette innebærer adgang til å opprette nye utfartstraseer, som kan komme **i tillegg til** både kommunale løyper for fornøyleskjøring og de mange strekningene som trafikkeres etter at det er gitt kommunale dispensasjoner. Initiativet kommer etter anmodningsvedtak i Stortinget som ber regjeringen om at forskriftene endres slik at kommunene også kan gi tillatelse til kommersiell persontransport.

Nedenfor følger høringsuttalelse fra Naturvernforbundet

Naturvernforbundet beklager sterkt den utviklingen som har funnet sted ved at det prinsipielle skillet mellom nytte- og fornøyleskjøring er opphevet. Dette ble også vedtatt uten at konsekvenser for utsatt naturmangfold vinterstid ble utredet, noe som i seg selv er lovstridig i henhold til redegjørelser bl a fra jussprofessor Ole Christian Fauchald.

Naturvernforbundet vil også anføre at grunnlaget for denne høringen heller ikke er i samsvar med f eks «utredningsinstruksen», siden kunnskapsgrunnlaget som skulle ligge til grunn er svært mangelfullt. Det foreligger således ingen utredninger om konsekvenser av de forslagene til forskriftsendringer som foreslås, verken for naturmangfold, friluftsliv, naturbasert reiseliv **el. a.**

Kommunene kan nå anlegge egne løyper for fornøyleskjøring. Prinsippet er her at med unntak av avgrensa områder som skjermes av spesielle grunner, er det fritt fram uten tak verken på trafikkmengde, utstrekning, lengde eller tetthet. Det innebærer at kommuner kan legge til rette for svært omfattende løypenett og at svære utmarksområder påvirkes av støy og trafikk. Løypene kan også legges til topper, vann og andre attraktive mål. Som departementet selv er inne på, er det åpenbart at allerede gjeldende reglement kan dekke behovet for næringsrelatert persontransport svært langt på vei.

Ytterligere press for utvidelse av snøskuternes rekkevidde i utmark burde avvises med henvisning til lovens formålsparagraf og hensikt. Vi må likevel ta til etterretning at Stortingsflertallet i utgangspunktet **synes å se** bort fra dette.

I høringsbrevet spør Departementet om tilbakemelding på om det «eksisterer et behov» for denne utvidelsen, til tross for mulighetene som allerede ligger inne i forskriftene.

**Naturvernforbundet vil anføre at påberopelse av et reelt behov for utvidet adgang til persontransport som går ut over de vide rammene som allerede er gitt for fornøyleskjøring, savner reelt grunnlag. Derfor må det også være essensielt at Miljødirektoratet og KLD går kritisk gjennom hvorvidt behov som formodentlig meldes gjennom høringsrunden er rimelig begrunnet i forhold til mulighetene som allerede foreligger med gjeldende regelverk.**

Dersom KLD likevel konkluderer med at «behovet eksisterer», følger nedenfor våre kommentarer til foreslåtte endringer i forskriftene.

Naturvernforbundet støtter fullt ut departementets velbegrunnede forslag til begrensninger for nye traseer for kommersiell persontransport. Samtidig frykter vi at terskelen for tillatelse i praksis senkes sammenliknet med anlegg av fornøylesløyper. Dette ligger i så fall heller ikke inne i Stortingets anmodningsvedtak.

Naturvernforbundet vil her peke på det meningsløse i at løyper som kan komme *i tillegg* til eksisterende løyper, og som også kan dekke lange strekninger, ikke tvert i mot underlegges *strengere* forskrifter. Det er heller ingen kvalitative forskjeller på mulig negative ringvirkninger selv om de etableres for ulike formål.

**Det er sånn sett vanskelig å se annet enn dårlige grunner til at akkurat disse løypene skulle unntas ordinære planprosesser med utredning av konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv og med åpne høringsrunder slik at innbyggerne, ideelle organisasjoner o.a. som berøres kan fremme synspunkter på virkningene før vedtak.**

Det må også her være slik at kommunene «skal» ta hensyn til natur, friluftsliv og hyttefelt mm, ikke bare «se hen til» slik departementet foreslår. I samme avsnitt står det at «Tillatelse ikke bør gis i områder som er viktige for friluftsliv eller der det er sårbar vegetasjon eller dyreliv». Igjen er det behovet for innstramning som er nærliggende, og at «bør» følgelig erstattes av «må». Likeledes bør det være en egen bestemmelse i forskriftene som pålegger kommunene også å vurdere sumvirkningen for friluftsliv og naturmangfold før slike tillatelser gis. F eks kan det være aktuelt å vurdere spesielt hvor mange av kommunens naturlige utkikkspunkter som skal være tilgjengelig med snøskutere, hvor relativt store arealer bør være uberørt av motorferdsel av hensyn til fugle- og dyreliv mm.

I forskriftene er det også en justering mht grunneieres rolle. Når kommunen her kan vente med å spørre grunneier om tillatelse til etter at

vedtak er fattet, framstår også det som en innskrenkning som er egnet til å forsterke et usaklig press mot grunneier til å akseptere tillatelse til å legge løype over privat eiendom.

### **Konklusjon**

Evt endrede forskrifter må ikke på noen måte føre til at terskelen for å anlegge kommersielle persontransportløyper blir lavere enn for å anlegge fornøyelsesløyper. Tvert om bør de skjerpes i lys av overordnede mål ettersom dette kan bli tilleggsbelastninger i forhold til de som allerede følger av evt vedtatt løypenettverk.

Dersom det likevel skulle bli gjennomført en forskriftsendring som tillater persontransport i utmarksnæring, ber Naturvernforbundet om at det stilles tilsvarende krav til planprosess og utredninger som det som kreves ved eventuell planlegging av snøskuterløyper for fornøyelseskjøring.

For øvrig vises det til høringsuttalelser fra Den norske turistforening og spesielt til Norsk Friluftsliv. Naturvernforbundet slutter seg uavkortet til supplerende synspunkter som fremkommer hos disse.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken  
leder

### **Referanser**