

Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) støtter en teknologinøytral lov. Det er behov for klare rammer for å ivareta nødvendige hensyn for den motoriserte ferdselen som kan tillates.

NJFF støtter en videreføring av forbudet mot motorisert ferdsel. Hensynet til natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse må ivaretas, og Grunnlovens § 112 og folkeretten må legges til grunn. En del formål bør få direkte unntak fra forbudet i loven.

Kommunen bør være den sentrale myndigheten med mulighet til å regulere motorferdsel gjennom enkeltvedtak, forskrifter og arealplaner etter plan- og bygningsloven. Hensyn til natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse, vil sammen med nødvendighetsvilkår, aktsomhetskrav og tydeligere retningslinjer for kommunenes behandling av enkelttillatelser, angi rammer for lokalt selvstyre.

Viltforvaltning, jakt, fangst og felling av vilt

Kommunen bør ha direkte adgang til å iverksette akuttiltak for å forhindre påkjørsler av storvilt. Adgangen bør ikke avgrenses til bruk av fremkomstmidler på snødekt mark. Kommunen bør kunne overføre gjennomføringen til andre. Vi støtter en lovhjemmel til motorisert ferdsel for kommunens ettersøk og håndtering av fallvilt av storvilt.

Utkjøring og tilsyn med jervebåser, åte og åtebuer ved lisensfelling bør fortsatt være et direkte unntak i lov. Det bidrar til å effektivisere lisensfelling av jerv, noe som er ønskelig for å komme ned mot vedtatte bestandsmål.

Dersom Stortinget faller ned på løsningen med søknad om dispensasjon, er det viktig at det kan gis flerårige tillatelser.

Det bør være mulighet for motorferdsel ved skadefelling av store rovdyr som foreslått.

Forslaget om unntak for uttransport av elg, hjort, villsvin og bjørn støttes. Aktsomhetskravet må legges til grunn. Kommunene bør kunne fastsette forskrift om transporttype og fremkomstmiddel og få myndighet til å åpne for uttransport gjennom forskrift av annet storvilt og sel, samt for villrein på Hardangervidda.

Transport i forbindelse med fiskekultiveringstiltak

NJFF støtter forslaget om hjemmel for at kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel i nødvendig omfang for fiskekultiveringstiltak. Vi støtter at tillatelseshjemmelen også omfatter private fiskekultiveringstiltak.

Klargjøringen av hva som faller inn under fiskekultiveringstiltak synes hensiktsmessig.

Rullestoler og lignende

NJFF støtter unntak fra forbudet for hjelpemidler som ikke har nevneverdig større skadeevne enn ferdsel til fots, samt at aktsomhetsplikten vil gjelde for slik ferdsel.

Det er behov for en bestemmelse som åpner for at de som sitter i rullestol som setter større fotavtrykk skal kunne delta i jakt uten at de må forlate rullestolen. Det burde vært et direkte unntak i lov, men minimum at komiteen presiserer at de må få dispensasjon til å bevege seg en kort strekning utenfor vei til post, samt til å kjøre fram til skuddplassen for å sjekke om dyret har falt.

Åpent vassdrag

Motorferdselloven bør fortsatt regulere motorferdsel på vann med samme utgangspunkt som i dag, forutsatt at ferdsel på små vann følges opp som foreslått. Adgang til start og landing med luftfartøy bør ikke omfattes av det generelle unntaket. Kommunen kan fastsette landingsplasser i arealplan eller gjennom individuelle tillatelser eller dispensasjoner.

Kommunene bør kunne begrense eller forby motorferdsel på vassdrag som type fremkomstmiddel eller hvordan og når ferdsel skjer. Begrensningene bør kunne gjøres i arealplan og fastsettes for hele eller deler av vassdraget, eventuelt gjennom interkommunale planer.

Regulering av motorferdsel i planer etter plan- og bygningsloven

Dette vil innebære en hensiktsmessig balanse mellom redusert byråkrati, økt kommunalt selvstyre og ivaretagelse av natur og friluftsliv. Planprosessene legger til rette for medvirkning og involvering, og for å ivareta nasjonale og regionalt viktige interesser. Det må være opp til kommunene å velge type reguleringsplan. Behandling av private planinitiativ må kunne avvises ut fra hensyn i kommunens planstrategi og overordnede kommunale planer, samt dersom detaljreguleringen ikke oppfyller kravene til utarbeidelse.

Det bør stilles krav om reguleringsplan for snøskuterløyper, obligatorisk kjøretrening, motorsport og landingsområder. Reguleringsplan må være et vilkår for lovlig motorferdsel i områdene. Kommunene må kunne fastsette overordnede føringer i kommuneplanens arealdel.

Verneområder.

Dagens forbud mot etablering av løyper for motorferdsel i verneområder bør videreføres. Det bør ikke åpnes for øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring, områder for motorsport og landingsplasser for luftfartøy i verneområder med motorferdselsforbud.

Det må være forbudt å fastsette arealer for motorferdsel i verneområder med mindre verneforskriftene åpner for det. Vi støtter at arealer for motorferdsel ikke kan legges i områder som er foreslått vernet etter naturmangfoldloven § 42.

Friluftslivsområder

Det bør stilles krav om å ivareta friluftslivet i planprosesser for å etablere motorferdselsområder. Friluftslivsinteressene må avveies mot andre interesser og konsekvenser i planprosessene, samtidig som det ikke bør etableres snøskuterløyper i viktige friluftslivsområder. Klage- og innsigelsessystemet kan fungere som en sikkerhetsventil for å ivareta nasjonalt viktige friluftslivsområder eller områder av vesentlig region betydning.

Villreinområder

Vår erfaring er at det i dag ikke er mye ulovlig kjøring i villreinområdene, men at det er betydelig motorisert ferdsel med tillatelse/dispensasjon. Eksempelvis er omfanget av motorisert ferdsel på Hardangervidda betydelig, og en faktor som har betydning for villreinen. Det må foretas en gjennomgang av dagens praksis i alle villreinområdene når det gjelder

tillatelser og dispensasjoner for å redusere omfanget. Nødvendighetskrav og aktsomhetskrav må praktiseres strengt. Lista for å tillate motorisert ferdsel i villreinområdene må være høy.

Loven må en bestemmelse som viderefører muligheten med uttransport av villrein fra Hardangervidda. Omfanget av denne ferdselen må reduseres. Det må ikke kunne fastsettes motorferdselsområder i plan i noen av villreinområdene.

Det bør ikke være anledning til å åpne for snøskuterløper, øvingsområder for kjøreopplæring eller områder for motorsport. Det bør være en åpning for å tillate å åpne for motorferdselsarealer for landingsplasser og for små vann i villreinområder der slik ferdsel har vært tillatt, men ikke i nye områder. En forutsetning for overgangsordninger er en gjennomgang av de etablerte ordningene for å redusere omfanget ut fra nødvendighetsprinsippet.

Dispensasjon

Loven bør fortsatt ha en dispensasjonshjemmel da det er vanskelig å fange opp alle detaljer i reguleringene. Dispensasjonsadgangen bør være snever. Loven bør sette høye krav til nytteverdien og krav om små skadevirkninger.

Det bør være en sikkerhetsventil, i form av en adgang til å flytte myndigheten midlertidig til et statlig eller regionalt organ for å sikre at kommunene ikke fører en dispensasjonspraksis i strid med nasjonale og vesentlig regionale interesser. Terskelen for å flytte myndigheten skal være høy, og benyttes der praktiseringen over tid ikke er i samsvar med loven, og tiltak overfor kommunene ikke har ført fram. Det bør settes stenge vilkår for å iverksette dette tiltaket som å ivareta hensyn til natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Dette kan gjelde en kommune som fører en dispensasjonspraksis som skader hensynet til bevaring av villreins leveområder, for å ivareta viktige friluftslivsområder eller områder med sårbar natur.

Små vann

Kommunene må kunne åpne for motorferdsel for åpent vann på hele eller deler av innsjøer med overflate under 2 km². De må kunne velge kun å åpne for ferdsel med elektrisk motor med begrenset effekt dersom de ønsker å beholde reguleringer som er fastsatt i dag.

Norges Jeger- og Fiskerforbund

Hvalstad, 22.04.2026