

# Høringssvar om ny motorferdsellov

---

## Porsanger Arbeiderparti – NOU2024:10

### *Innledning*

Porsanger Arbeiderparti viser til NOU2024:10 «Ny motorferdsellov», og setter stor pris på muligheten til å komme med våre innspill i denne viktige prosessen.

I Porsanger er vi stolte av våre tre rike kulturer – samisk, kvensk og norsk – som til sammen utgjør et unikt og sammensveiset lokalsamfunn, ved tre stammers møte. Våre tre kulturer forenes i et felles levevis, der naturen spiller en svært sentral rolle for både dagligliv og kulturutøvelse.

Kommunen er en av landets største kommuner målt i areal fordelt på vidstrakte naturområder som spenner fra fjord til vidde. Med rett i underkant av 3900 innbyggere sier det seg selv at her har vi god plass. Til tross for den gode plassen er mesteparten av arealene våre enten vernet, båndlagt av Forsvaret eller en del av reinbeitedistrikter. Dette betyr at muligheten for vekst og utbygging av urbane eller industrielle tiltak er svært begrenset, og dermed er naturen vår aller største ressurs. I denne sammenheng er friluftslivet, der motorferdsel for oss er en selvfølge, avgjørende for innbyggeres trivsel, kulturutøvelse og livskvalitet – det være seg både kvener, nordmenn og fastboende samer.

Motorferdsel, særlig på vinterstid med snøscooter, er en naturlig og nødvendig del av vår hverdag, på lik linje med andre former for kulturutøvelse i forbindelse med jakt, fiske og reindrift. Det handler om å høste fra naturens rikdommer på en bærekraftig måte, og dette er en stor del av vår identitet som innbyggere i Porsanger.

Vi understreker viktigheten av lokalkunnskap i forvaltningen av utmark. Ingen kjenner de lokale forholdene bedre enn oss som bor og lever her. Derfor mener vi det er avgjørende at vi, som lokalsamfunn, får de nødvendige virkemidler og ressurser til å regulere motorferdsel på en måte som fremmer trivsel, trygghet og respekt for miljøet. Med de rette verktøyene kan vi sikre en bærekraftig balanse mellom motorisert friluftsliv og hensynet til naturvern og reindrift, slik at alles interesser ivaretas på en god måte.

### *Utvalgets sammensetning og forståelse*

Vi vil uttrykke vår skuffelse over at Finnmark ikke var særlig representert i utvalget som utarbeidet NOU 2024:10. I en region hvor motorisert ferdsel, og spesielt snøscooterkjøring, spiller en så viktig rolle i folks hverdag, burde det ha vært bredere representasjon fra lokalsamfunn i nord. Vi mener også at interesseorganisasjoner og andre aktører med et mer positivt syn på motorferdsel, spesielt snøscooterkjøring, burde ha fått større plass i utvalget for å balansere det som kan oppfattes som et ensidig negativt syn på motorisert friluftsliv.

Videre er vi skuffet over det som fremstår som en manglende forståelse for at motorisert friluftsliv fremmer både trivsel og folkehelse, særlig i nord hvor avstander og værforhold gjør motoriserte kjøretøy til en nødvendig del av hverdagen.

### **Formålsparagrafen og økt lokal myndighet**

Formålsparagrafen i NOU 2024:10 legger stor vekt på å balansere motorferdsel i utmark med hensynet til naturvern, friluftsliv og reindriftsinteresser, samtidig som det understrekes at kommunene skal få økt selvbestemmelse i denne reguleringen. På papiret støtter dette kommunens ønske om muligheten til å regulere motorferdsel på en måte som fremmer lokal trivsel og kulturutøvelse. Dette er særlig viktig for en kommune som Porsanger, hvor motorisert friluftsliv har blitt en helt naturlig del av vår hverdag. Mer lokal myndighet gir kommunene frihet til å vedta lover og regler som er bedre tilpasset våre spesifikke behov.

Imidlertid må vi også nevne at utvalget, nedsatt av Solberg-regjeringen, ikke ser ut til å ha levert på det opprinnelige målet om **større kommunal innflytelse og mindre byråkrati**. I stedet fremstår det som at forslaget sentraliserer makt, med økt statlig styring og flere reguleringer. Dette svekker kommunenes mulighet til å selv regulere motorferdsel i tråd med lokale forhold. Det er bekymringsfullt at det som fremheves som økt lokalt selvstyre, i praksis kan bli en byråkratisk floke der sentrale myndigheter fortsatt sitter med stor beslutningsmyndighet.

### **Motvirkende innskrenkninger?**

Til tross for at formålsparagrafen uttrykker en intensjon om fleksibilitet og lokal styring, peker mange av de konkrete forslagene i NOU-en på at det kan komme innskrenkninger som går på direkte bekostning av dette – og kommunen kan sitte igjen med regningen for et økt byråkrati som effektivt begrenser trivsel, kulturutøvelse og motorisert friluftsliv.

I Porsanger er motorisert friluftsliv en sentral del av kulturen og hverdagslivet. Forslagene i NOU 2024:10, slik de er utformet, risikerer å skape hindringer for vår lokale måte å leve på, særlig når det gjelder motorferdsel. Mange av disse forslagene legger opp til strengere reguleringer og sentralisert kontroll, til tross for at lokalt selvstyre og fleksibilitet fremheves i formålsparagrafen.

Vi er bekymret for at flere av de foreslåtte endringene vil føre til innskrenkninger i kommunens mulighet til å tilpasse regelverket til lokale behov, noe som kan svekke den nødvendige balansen mellom miljøhensyn, reindrift og motorisert friluftsliv. Dette vil ikke bare skape økt byråkrati, men også begrense kommunens evne til å tilrettelegge for trivsel og kulturutøvelse i tråd med innbyggernes ønsker og behov.

Vi ønsker derfor å presentere våre konkrete forslag til endringer i lovforslaget for å sikre en bedre balanse mellom miljøvern og lokale behov. Samtidig henstiller vi til at essensen av våre innspill fanges opp og blir tatt med i den videre behandlingen av lovforslaget – både i de delene vi spesifikt kommenterer på, og i de øvrige deler som påvirker kommunal frihet og lokalt tilpasset motorferdsel.

Det er også beklagelig at et så omfattende dokument blir sendt ut på høring rett før sommerferien, og at vi som ønsker å levere et grundig og gjennomarbeidet høringssvar, må forholde oss til en svært kort frist. Dette lovverket berører i stor grad våre innbyggere, og det er noe som betyr mye for oss. En så kort høringsfrist har gjort det utfordrende å få gjennomgått alle delene av forslaget i detalj, noe som forsterker viktigheten av at essensen i våre innspill blir fanget opp og videreført i det videre arbeidet.

## § 44 Bestemmelser om bruk av motorferdselarealer

### Utvalgets forslag:

«Kommunen skal i plan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 43 første avsnitt bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. I sentrale områder for reindriften skal sesongen slutte senest 25. april. Kommunen kan i forskrift utvide sesongen for det enkelte år til og med 16. mai, dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta.»

### Vårt forslag:

Kommunen skal i plan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagte vassdrag etter § 43 første avsnitt bokstav b. Sesongslutt skal baseres på **dokumenterte miljømessige og samfunnsmessige forhold**, inkludert reindriftsinteresser, lokale klimaforhold og friluftsliv. Kommunen kan for hvert enkelt år forlenge eller forkorte sesongen, så lenge det ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta.

I reindriftsområder skal kommunen **i samråd med reindriften** fastsette sluttdato for motorferdsel basert på **dokumenterbare behov** for vern av reindriftsaktivitet. Sluttdatoen kan variere innen kommunen, og det skal legges til rette for at enkelte løyper kan holdes åpne dersom det ikke er fare for skade på reindriften.

### Begrunnelse:

- **Dokumenterbare forhold:** Forslaget fjerner de faste datoene 5. mai og 25. april, og erstatter disse med et krav om at kommunen fastsetter sesongslutt basert på dokumenterte faktorer som lokale vær- og snøforhold, samt behov for vern.
- **Fleksibilitet for kommuner med store arealer:** I stedet for en overordnet stenging for hele kommunen, kan kommunen gjennom sesongen avgjøre å holde enkelte løyper åpne eller stengte ved behov, noe som gir en mer tilpasset løsning for både reindrift og lokalbefolkning.
- **Fjerning av absolutt dato:** Ved å fjerne den absolutte datoen på 25. april for stenging i reindriftsområder, unngås situasjoner der hele områder eller hele kommuner må stenge scooterløyper uten at det er en dokumentert nødvendighet, slik at trivsel og friluftsliv for lokalbefolkningen sikres.
- **Økt lokalt selvstyre:** Forslaget fremmer lokalt selvstyre ved å gi kommunen mulighet til å ta beslutninger basert på reelle lokale behov og forhold. Dette styrker kommunens ansvar når det gjelder balansen mellom friluftsliv og reindriftsinteresser samt naturvern.

## § 9 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

### Utvalgets forslag:

«Kommunen eller statsforvalteren kan i avgrensede områder midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta.

Kommunen eller statsforvalteren kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder. Adgangen til å begrense eller forby motorferdsel etter første og andre avsnitt gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 11, 12, 14 eller 16.

Kommunen kan fastsette traseer og krav til transport- og fremkomstmidler som skal benyttes til ferdsel etter §§ 12, 15 og 16, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdsele.

### Vårt forslag:

Kommunen kan i avgrensede områder midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrift eller andre interesser som denne loven skal ivareta. Der det foreligger dokumenterte nasjonale interesser som naturvern, verneområder eller reindrift kan statsforvalter gripe inn og overstyre kommunale vedtak dersom kommunen ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til disse. Vedtak fra statsforvalter skal baseres på dokumenterte behov og skje i samråd med kommunen.

Kommunen kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder, så lenge dette er begrunnet i dokumenterte miljø- eller vernehensyn.

Adgangen til å begrense eller forby motorferdsel etter første og andre avsnitt gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 11, 12, 14 eller 16.

Kommunen kan fastsette traseer og krav til transport- og framkomstmidler som skal benyttes til ferdsel etter § 12, 15 og 16, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdsele.

### Begrunnelse:

- **Primærmyndighet til kommunen:** Forslaget gir kommunen hovedansvaret for å regulere motorferdsel og innføre nødvendige begrensninger. Dette styrker lokalt selvstyre og gir kommunene bedre mulighet til å tilpasse regelverket etter lokale behov og forhold. Ikke minst er det i tråd med formålsparagrafen.
- **Begrenset statsforvalterinngrep:** Statsforvalteren kan kun overstyre kommunens vedtak i tilfeller hvor nasjonale interesser står på spill og kommunen beviselig ikke har tatt hensyn til disse. Statsforvalteren må samrå seg med kommunen før vedtak fattes, noe som sikrer at lokale interesser også tas med i vurderingen.

## § 10 Retningslinjer for vedtak om motorferdsel

### Utvalgets forslag:

«Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvbar kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal fremgå av begrunnelsen for vedtak om motorferdsel etter denne loven hvordan retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.»

### Vårt forslag:

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning av natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på tilgjengelig kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse.

### Begrunnelse:

- **Redusert byråkrati:** Ved å fjerne formuleringen om at vedtak skal begrunnes i etterprøvbar kunnskap vil man unngå krav om omfattende og tidkrevende konsekvensutredninger i forbindelse med hver enkelt søknad. Dette gjør saksbehandlingen mer effektiv, til det beste for lokalbefolkningen eller andre.
- **Forenkling av begrunnelsen:** Ved å fjerne kravet om at begrunnelsen for hvert enkelt vedtak skal inneholde en vurdering av alle retningslinjene i paragrafen, kan kommunen fortsatt følge hovedretningslinjene uten å bli belastet med detaljert dokumentasjon i hver sak.
- **Balansen mellom natur og forvaltning:** Hensyn til naturen, friluftsliv og samisk kulturutøvelse forblir sentralt, men beslutningsprosessen blir enklere ved å bruke eksisterende kunnskap, uten at det kreves omfattende nye utredninger.

## § 15 Turistanlegg

### Utvalgets forslag:

*«Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på lovlig etablert traktorvei og transport på vassdrag og snødekt mark.»*

### Vårt forslag:

*Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på lovlig etablert traktorvei og transport på vassdrag som snødekt mark.*

*Kommunen kan gi dispensasjon for motorferdsel på barmark til betjente turistanlegg som mangler lovlig etablert traktorvei, dersom det dokumenteres at transporten er nødvendig for driften av anlegget, og alternative transportløsninger ikke er tilgjengelige eller hensiktsmessige. Dispensasjon skal gis på vilkår om at motorferdselen skjer med den metoden og teknologien som medfører minst mulig skade eller ulempe for natur og friluftsliv.*

### Begrunnelse:

- **Fleksibilitet for turistanlegg uten traktorvei:** Dette forslaget gir kommunene mulighet til å gi dispensasjon til turistanlegg som ikke har lovlig traktorvei på barmark, noe som kan være avgjørende for deres drift.
- **Dokumentasjonskrav:** Dispensasjon gis kun dersom det kan dokumenteres at transporten er nødvendig, og at det ikke finnes tilgjengelige eller hensiktsmessige alternativer. Dette begrenser unødvendig motorferdsel og sikrer at unntak kun gis ved reelle behov.
- **Miljøhensyn:** For å beskytte miljøet må motorferdselen utføres med minimal påvirkning. Dispensasjonen inneholder klare retningslinjer for hvordan ferdsele skal gjennomføres, noe som ivaretar hensynet til naturen.

### 18.4.3 Adgang til å kjøre utenfor snøskuterløypene for å raste i Nord-Troms og Finnmark

#### Utvalgets forslag:

«Behovet for en 300-metersgrense er dessuten trolig mindre etter 2015, siden det ikke lenger gjelder noen avstandsbegrensning ved rasting på islagte vann i disse områdene.

...Utvalget foreslår at kommunene – dersom det skal være tillatt å kjøre ut av snøskuterløypene for å raste – må fastsette rastesoner som en del av planen der løypa fastsettes. Regulering av rastesoner er nærmere omtalt i kapittel 23.4.4.3.»

#### Vårt forslag:

Rasting utenfor skuterløyper skal være tillatt inntil 300 meter fra løypen i hele landet. Dersom et islagt vann er innenfor denne 300 meter-grensen, skal det være tillatt med rasting på hele vannflaten. Kommunene gis adgang til å begrense denne tillatelsen i spesifikke, sårbare områder hvor det er dokumentert behov for vern av natur, reindrift eller av hensynet til sikkerhet.

#### Begrunnelse:

- **Redusert byråkrati:** Vi mener utvalgets forslag bommer på formålet, og vi mener 300 meter-grensa har fungert så godt i Nord-Troms og Finnmark at dette kan innføres som et generelt unntak. Ved å innføre en nasjonal standardregel for rasting inntil 300 meter fra løypen, inkludert hele islagte vann innenfor denne grensen, unngår vi behovet for detaljerte lokale reguleringer, som ellers ville krevd unntak fra kommune til kommune.
- **Lik praksis i hele landet:** Vi er enige med utvalget om at det ikke er behov for en særregel i Nord-Troms og Finnmark, og mener derfor at en generell regel om 300 meter, der rasting på hele islagte vann også er tillatt, gir en enkel og konsekvens praksis som er lett for snøskuterbrukere å forholde seg til, uansett hvor de befinner seg.
- **Lokal tilpasning:** Kommunene vil fortsatt ha mulighet til å innføre lokale restriksjoner der det er nødvendig, for eksempel i særlig sårbare områder eller verneområder, men disse vil kreve dokumentasjon.

## § 37 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov

### Utvalgets forslag:

«Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er strengt nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk kulturutøvelse. Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale interesser og hensyn, kan Kongen i forskrift midlertidig legge myndigheten til å gi dispensasjon etter denne paragrafen til statlig eller regionalt organ.»

### Vårt forslag:

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er nødvendig for å dekke et særskilt behov knyttet til kulturbasert utmarksbruk, tradisjonell bruk av naturen, eller annen motorferdsel som er viktig for lokal næringsvirksomhet eller kulturutøvelse. Dispensasjon kan gis så fremt det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for reindrift. Det skal etterstrebis at slik motorferdsel følger eksisterende veier, løyper eller andre etablerte traseer.

Kommunen har primærmyndighet til å gi dispensasjoner for slike behov, og statlige eller regionale myndigheter kan bare gripe inn dersom det er dokumentert at det er nødvendig for å ivareta nasjonale interesser eller viktige regionale interesser, basert på spesifikke hensyn.

### Begrunnelse:

- **Ivaretagelse av lokal kontroll og fleksibilitet:** Forslaget sikrer at kommunene har myndighet til å vurdere lokale behov for motorferdsel, spesielt knyttet til kulturbasert utmarksbruk og næringsvirksomhet.
- **Fokus på skånsom bruk av naturen:** Ved å tilføye en klausul om at motorferdsel skal følge eksisterende traseer minimeres miljøpåvirkningen, og man ivaretar både naturvern og praktiske behov.
- **Begrense statlig inngripen:** Dette forslaget begrenser statlige inngrep til kun å gjelde ved dokumenterte nasjonale eller regionale interesser, og sikrer dermed at kommunens vurderinger og prioriteringer i dispensasjonsspørsmål blir respektert.

## Sanksjoner og straff

Utvalget mener at ulovlig motorferdsel er et problem som ikke tas alvorlig nok, og at sanksjonsnivået derfor må økes for å sikre etterlevelse av loven. Dette inkluderer strengere straffer, med en utvidelse av bruken av fengselsstraff for gjentatte og alvorlige brudd på motorferdselloven. Forslaget er ment å fungere avskrekkende, spesielt i områder hvor ulovlig ferdsl fører til stor skade på naturen eller reindriftsinteresser.

### Vårt forslag:

#### Straffebestemmelsene

Brudd på motorferdselloven bør straffes proporsjonalt med overtredelsens alvorlighet, og det bør ikke innføres straffeutmålinger som sidestiller disse overtredelsene med voldshendelser eller alvorlig miljøkriminalitet. Der det argumenteres for at loven ikke respekteres godt nok, bør dette sees på som en indikasjon på at regelverket kan være for rigid og at tilretteleggingen for lovlig motorferdsel er mangelfull. I stedet for å øke straffenivået, bør det vurderes om loven ikke harmonerer med innbyggernes oppfatning av trivsel og friluftsliv, og dermed utformes slik at man kan tilpasse bedre til lokale behov, kulturutøvelse og naturbruk.

#### Sanksjoner

Sanksjonsnivået skal være tilpasset overtredelsens alvorlighet, og det bør legges større vekt på å fremme forståelse og tilrettelegging for lovlig motorferdsel, snarere enn å innføre fengselsstraff for brudd som ikke medfører betydelig skade på naturen eller samiske interesser. Fengselsstraff bør bare vurderes for grove, gjentatte overtredelser som fører til alvorlig skade på miljøet eller andre viktige interesser.

1. Det bør legges vekt på **proporsjonalitet** i straffeutmålingen, hvor mindre alvorlige brudd skal føre til moderate bøter fremfor strengere sanksjoner som fengsel.

2. Regelverket bør justeres slik at det er mer fleksibelt og tilpasset lokale forhold, spesielt i områder der motorferdsel er en integrert del av kulturen og friluftslivet, som i Finnmark.

### Begrunnelse:

- **Proporsjonalitet i straff:** Det er viktig at straffen står i forhold til overtredelsen. Å sidestille ulovlig motorferdsel med vold eller alvorlig miljøkriminalitet kan skape en unødig streng rettslig reaksjon som ikke harmonerer med overtredelsens faktiske skadeomfang.
- **Lokal tilpasning:** Ved å ta hensyn til lokale forhold og behov for motorferdsel i utmark, særlig i områder som Finnmark, kan man sikre bedre etterlevelse av loven gjennom tilrettelegging og praktiske løsninger som innbyggerne oppfatter som rimelige og logiske.
- **Forebygging gjennom tilrettelegging:** I stedet for å fokusere på strengere straff, bør man fokusere på å gjøre loven mer brukervennlig og tilpasset. Dette kan bidra til at flere følger regelverket, og reduserer behovet for straffereaksjoner.

### § 3 Hva loven gjelder

#### Utvalgets forslag:

«...Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, likestilles med utmark etter loven her. Det samme gjelder for vei i utmark som ikke er lovlig opparbeidet for kjøring med bil, og for vei i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.»

#### Vårt forslag:

Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite skal ikke uten videre likestilles med utmark etter loven, med mindre området er underlagt spesielle miljø- eller vernehensyn. Slike områder som brukes aktivt til landbruk, bolig, eller annen næringsvirksomhet skal regnes som **innmark**, og det skal være tillatt med motorferdsel på disse eiendommene så lenge det ikke fører til vesentlig skade på naturen eller ulempe for friluftsliv eller reindrift.

#### Begrunnelse:

- **Forenkling og klarhet:** Ved å beholde den tydelige grensen mellom innmark og utmark fra dagens lovverk, sikrer vi en enkel og forståelig regulering. Dette vil hindre unødvendig byråkrati knyttet til vurdering av eiendommer som tidligere har vært definert som innmark.
- **Lokalt selvstyre uten byråkratiske hindringer:** Ved å tydelig avgrense hva som skal regnes som innmark, sikres det at private eiere kan bruke motoriserte kjøretøy på egen eiendom uten å møte unødvendige restriksjoner, noe som ivaretar lokal bruk og kultur.
- **Beskyttelse av naturen:** Områder som faktisk er utmark, eller der det er dokumentert behov for vern, kan fortsatt beskyttes under eksisterende lovgivning som gjelder utmark, uten å likestille disse med private eiendommer.

## *El-sykler på sti*

Utvalget viser til forskning fra NINA som peker på at el-sykler *kan* medføre økt slitasje på stier sammenlignet med vanlige sykler. Dette brukes som grunnlag for et forslag om at el-sykler i utgangspunktet skal være forbudt på stier i utmark, med muligheter for unntak.

### **Vårt forslag:**

***El-sykler tillates på stier i utmark, samtidig som vi gir kommunene mulighet til å innføre forbud der dette vurderes nødvendig.***

### **Begrunnelse:**

- **Tilgjengelighet og bærekraftig friluftsliv:** El-sykler er et viktig verktøy for å gjøre naturen tilgjengelig for flere. Dette er i tråd med utvalgets egne prinsipper om bærekraftig og inkluderende friluftsliv.
- **Lokal tilpasning:** Vi mener kommunene er best rustet til å iverksette eventuelle forbud og vurdere slitasje eller andre hensyn som krever restriksjoner.
- **Motvirke urimelige restriksjoner:** Et generelt forbud mot el-sykler på alle stier i utmark vil kunne fremstå som urimelig restriktivt. Vi mener det bør tillates bruk av el-sykler der det ikke foreligger spesifikke bekymringer og at slike vurderinger skal gjøres ut fra dokumenterte forhold.

### Sluttord

Porsanger Arbeiderparti ønsker med dette å understreke våre viktigste innspill til NOU 2024:10 «Ny motorferdsellov». Vår bekymring over manglende representasjon fra Finnmark i utvalget, samt en tilsynelatende ensidig negativ holdning til motorisert ferdsel, ble fremhevet tidlig. Vi savner en bredere forståelse for hvordan motorisert friluftsliv fremmer trivsel, folkehelse og kulturutøvelse i nord.

Gjennom vårt hørings svar har vi også poengtert at selv om formålsparagrafen lover fleksibilitet og lokalt selvstyre, kan mange av de foreslåtte reguleringene virke begrensende på kommunens mulighet til å tilpasse regelverket til lokale behov. Dette kan svekke balansen mellom miljøvern, reindrift og motorisert friluftsliv, noe som er kritisk for våre innbyggere.

Våre konkrete forslag til endringer er utformet med dette som utgangspunkt. Vi foreslår blant annet at kommunen får større myndighet til å bestemme sesongslutt for snøscooterløyper, at dispensasjoner for motorferdsel baseres på lokale forhold, og at eventuelle forbud mot bruk av el-sykler på stier reguleres lokalt. Vi har også uttrykt vår skuffelse over den korte høringsfristen som vanskeliggjør en grundig gjennomgang av et så omfattende forslag.

Vi vil avslutningsvis fremheve et viktig perspektiv fra en av Norges nordligste kommuner: Det er påfallende hvor mye ressurser som brukes på å regulere de fem prosentene av motorisert ferdsel som skjer i utmark til fritidsformål. Samtidig er 95 prosent av all motorisert ferdsel knyttet til reindrift, Forsvaret, politi, oppsyn, kraftselskaper og lignende, som stort sett er unntatt fra loven, med unntak av aktsomhetsbestemmelsen. Fra et miljøperspektiv er det båttrafikken langs kysten i hekke- og yngletiden som utgjør den største miljøbelastningen. Likevel har utvalget valgt å overse dette, i tillegg til ferdsel på større innsjøer. At utvalget fastsetter 25. april som en generell sluttdato i sentrale reinbeiteområder (hele Finnmark), viser også en manglende forståelse for de store kulturelle og ikke minst klimatiske forskjellene mellom nord og sør.

Vi håper at våre innspill tas med i den videre behandlingen av lovforslaget, og at essensen i våre forslag reflekteres i de endelige beslutningene, slik at kommuner som Porsanger kan fortsette å regulere motorferdsel på en måte som ivaretar både naturen og lokalsamfunnets behov.