

Miljøverndepartementet
postmottak@md.dep.no

Vår ref.: 075.13-kas

Deres ref.:

Dato: 27.06.13

Høring av forslag til endringer i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, og innspill til forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper

Vi viser til departementets brev av 30.05.2013.

Sammendrag

Endringene i lovverket som her legges fram vil øke den motoriserte ferdselen i norsk utmark i betydelig grad. For første gang åpner det ordinære lovverket opp for fornøyleseskjøring i områder sør for Nord-Troms, ved at det etableres tilførselsløyper fra norske grensekommuner til det svenske løypenettet. Dette opphever dagens skille mellom nytte- og fornøyleseskjøring i lovverket, og markerer et skifte i hvordan norsk utmark forvaltes. DNT beklager dette. I tillegg etableres det en forsøksordning der 40 kommuner gis mulighet til å etablere løyper for fornøyleseskjøring. Forsøket er svært omfattende, og DNT er bekymret for de reelle mulighetene for å tilbakeføre de etablerte endringene dersom det konkluderes med at forsøket er feilslått.

Om DNT og vår holdning til motorisert ferdsel i utmark og vassdrag

Den Norske Turistforening (DNT) er en organisasjon med over 245 000 medlemmer. Vårt samfunnsoppdrag består blant annet av å tilrettelegge for et nasjonalt og sammenhengende hytte- og rutenett for enkel og naturvennlig friluftslivsaktivitet tilgjengelig for allmennheten, ta vare på de gode naturopplevelsene for nåværende og fremtidig befolkning, og sikre allmennhetens muligheter til trygg og fri ferdsel.

Undersøkelser viser at det er naturopplevelse og fravær av støy som i størst grad motiverer oss til friluftslivsaktivitet. Hvor og hvordan vi ferdes er altså ikke tilfeldig. Det er godt dokumentert at vi velger områder som stimulerer til mangfoldig bruk av sansene, som gir ro og redusert stress. Økt motorisert ferdsel i naturen vil redusere disse mulighetene ytterligere.

Det er svært dårlig miljøpolitikk å tilrettelegge for aktivitet i naturen som er basert på økte klimagassutslipp. Dette går i motsatt retning av hva DNT arbeider for – kollektivtilpasset aktivitet, der kroppen brukes som motor. Vi er videre bekymret for de langsiktige effektene for dagens friluftslivskultur ved å tilrettelegge for en motorisert fritidsbruk av naturen. Dette vil gjøre det vanskeligere å rekruttere barn og unge til friluftslivsaktivitet. *Vår holdning er derfor at den motoriserte bruken av norsk natur bør søkes redusert, snarere enn at nye kjøreformål uten en samfunnsnyttig verdi innføres.*



Generelle kommentarer til høringsdokumentet

DNT ønsker et regelverk som legger til rette for nærings- og nyttekjøring på en fornuftig måte, men mener at fornøyelseskjøring ikke skal tillates. Dette gjorde vi klart senest i et opprop i forkant av regjeringens behandling av regelverket som her er på høring. Her ble det også foreslått flere justeringer i lovverket for å ta hensyn til dette. Lite av disse forslagene kan imidlertid finnes igjen i dette høringsdokumentet. Isteden består endringsforslagene i hovedsak av tiltak som tilrettelegger for fornøyelseskjøring.

Høringsforslaget vil medføre en vesentlig økning av den motoriserte ferdselen i utmark og på islagte vassdrag, langt ut over hva vi mener er akseptabelt av hensyn til friluftslivet. Deler av denne økningen kommer som en følge av en ny forsøksordning med etablering av snøscooterløyper. Riktignok er dette kun et forsøk, men er etter vår mening et forsøk det vil være vanskelig, eller umulig, å reversere. Når svært mange personer har investert i dyre kjøretøy, er det vanskelig å gjøre det ulovlig å bruke de i ettertid.

Bakgrunnen for behovet for en ny forsøksordning

Det fremgår at behovet for en ny forsøksordning i 40 kommuner kommer som en følge av at evalueringen fra forsøket i sju kommuner i perioden fra år 2000-2005 ikke har gitt tilstrekkelige svar på effekten for friluftsliv og naturmangfold. Etter vår mening er det derimot ingen tvil om at en omfattende åpning for fornøyelseskjøring har store negative konsekvenser for det enkle og naturvennlige friluftslivet. Evalueringen fra det forrige forsøksprosjektet viste at det ikke ble tatt tilstrekkelig hensyn til friluftslivet. Årsaken til dette var blant annet fordi kommunenes kunnskap om hva som var viktige områder for friluftsliv var for dårlig kartlagt, og på grunn av manglende medvirkning fra natur- og friluftslivsinteressene lokalt.

Sluttrapporten fra evalueringen av det forrige forsøksprosjektet ble ferdigstilt i 2005. Etter dette har kommunene som var med i forsøket blitt gitt tillatelse til å videreføre ordningen i påvente av en avgjørelse. Departementet har hatt god tid til å gjøre nødvendige justeringer i gjeldende forsøk, og DNT er svært kritisk til hvor lang tid det har tatt å komme fram til en avgjørelse om behovet for en ny og utvidet forsøksordning.

Forsøksordningen med etablering av snøscooterløyper, om hvem som kan søke

Det er svært uklart hvorfor det er behov for et så stort antall som 40 forsøkskommuner i den nye forsøksordningen. Slik det fremgår i Kommunal- og regionaldepartementets rundskriv om Forsøksloven bør det være en forutsetning at det er realistiske muligheter for at forsøket gir ny kunnskap og anvendbare resultater, og at dette står i forhold til de ressursene som gjennomføringen av forsøket krever. Videre er forsøksloven ment som forvaltningsutvikling, og ikke en ordning som har til hovedhensikt å få dispensasjon fra gjeldende lovgivning. Med dette forstår vi at antallet og utvalget av forsøkskommuner må stå i samsvar med behovet for ny kunnskap. På dette punktet mener vi utredningen fra departementet er for svak. Det må gå klarere frem hva som skal undersøkes, og hvor mange kommuner det er behov for å inkludere i forsøket for å få gode nok svar på dette.

Forsøket skal se på konsekvensene både på kort og lang sikt. Etter vår mening er det derimot vanskelig å se de langsiktige konsekvensene for friluftsliv, naturmangfold og folkehelse i løpet av en femårs-periode. Evalueringen må derfor også se på relevante erfaringer fra områder hvor fornøyelseskjøring har vært lov i lengre tid. Både de sju eksisterende forsøkskommunene, Finnmark, Nord-Troms og Sverige bør her kunne gi kunnskap om de langsiktige effektene. Vi forventer at departementet grunngir en eventuell beslutning om ikke å gjennomføre en slik evaluering.

Det er også behov for å presisere at temaet friluftsliv skal evalueres i henhold til gjeldende friluftslivspolitik, hvor det ikke-motoriserte friluftslivet er vektlagt.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Det nye forsøket legger på samme måte som det forrige forsøket opp til bruk av plan- og bygningsloven ved etablering av løyper for fornøyleskjøring. Et viktig funn i evalueringen fra det forrige forsøket var at berørte interesser i varierende grad hadde deltatt i planprosessene, og at det var velorganiserte snøskuterinteresser som hadde størst innflytelse. Natur, miljø- og friluftslivsinteressene var ikke godt nok organisert på lokalt nivå til å nå frem med sine synspunkter.

Den samme utfordringen vil være tilfelle i det nye forsøket. Årsaken er blant annet at veldig mange av de som driver friluftslivsaktivitet lokalt ikke har organisert seg, eller synes det er vanskelig å stå frem med sine synspunkter i spørsmål som dette lokalt. Mange bor også utenfor kommunen, og har derfor begrensede muligheter til å få kjennskap til de lokale prosessene. De sentrale natur- og friluftslivsorganisasjonene vil også i svært begrenset grad ha mulighet til å følge opp dette. Forskriftene legger opp til relativt store endringer, og svært mange kommuner vil trolig benytte seg av de nye mulighetene. Dette vil medføre en økt arbeidsmengde vi ikke har kapasitet til å følge opp. Vi frykter derfor at det i mange kommuner vil være få stemmer som taler natur- og friluftslivets interesser, selv om disse representerer en stor interessegruppe.

DNT foreslår derfor at det for en fireårsperiode avsettes midler til en nasjonal koordinator for natur- og friluftslivsorganisasjonene, som har til oppgave å medvirke til mer demokratiske prosesser.

Om endringene i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

§ 3 j, om nødvendig søk etter skadet storvilt

DNT støtter endringen. Det er viktig at slikt søk foregår i regi av kommunen.

§4 Tilførselsløyper for reiselivsbedrifter

Denne endringen ligger innenfor hva vi mener er akseptabelt. Vi vil likevel påpeke at endringen ikke må gjelde andre deler av landet enn Finnmark og Nord-Troms.

§ 4 a Tilførselsløyper til Sverige

Dagen motorferdsellovverk har et tydelig skille, hvor bruk av snøscooter kun kan benyttes til samfunnsnyttige formål. Å tilrettelegge for fornøyleskjøring er derfor et klart brudd med dagens lovgivning. Vi kan ikke forstå at det tilrettelegges for fornøyleskjøring samtidig som det igangsettes et forsøk for å se på effektene av nettopp dette. Dette henger ikke sammen. *DNT mener derfor at beslutningen om en slik forskriftsendring må utsettes i påvente av resultatene fra forsøket.*

Dersom departementet likevel gjennomfører den foreslåtte endringen mener vi hensynet til friluftsliv ikke er tilstrekkelig ivarettatt. Vi foreslår derfor følgende to nye punkt:

Slike løyper skal ikke

- d) komme i konflikt med hytter og ruter tilrettelagt for et enkelt og naturvennlig friluftsliv, eller være til skade for lokalt, regionalt eller nasjonalt viktige friluftslivsområder*
- f) overstige en lengde større enn nødvendig fra nærmeste offentlige vei*

Om forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper

Det fremgår av departementets brev at det ikke er høring på forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper. Dette er kritikkverdigg, siden forsøket har vesentlige innvirkninger på mange ulike samfunnsinteresser. Etter vår mening har forslaget til forskrift flere svakheter, og vi finner det derfor helt nødvendig å kommentere dette. Vi har tidligere signalisert et ønske om å medvirke i dette arbeidet, og har derfor en forventning om at det gjennomføres nødvendige justeringer av forskriften.

§ 1 Formål

Etter vår mening er ikke formålet med forskriften tilstrekkelig dekkende for de behovene vi ser for ny kunnskap. Vår erfaring tilsier at det i kommuner med lovlige scooterløyper på sikt også vil foregå mye ulovlig kjøring. Vi mener derfor det er behov for et nytt punkt c, som har til hensikt å avdekke omfanget av ulovlig kjøring, behovet for økt ressursbruk til tilsyn og kontroll, virkningen av tilsyn og kontroll, og om tilstrekkelige ressurser blir avsatt til dette.

§ 2: Kommunens adgang til å etablere snøscooterløyper

Kommunenes beslutningsgrunnlag skal inneholde en utredning av virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet. Vi støtter dette, og mener det er svært viktig at dette kravet blir stående. Vi mener likevel følgende presiseringer er nødvendig:

1. Det må stilles som krav at utredningen tar utgangspunkt i DN-håndbok 18-2001 «Friluftsliv i konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven».
2. Det må presiseres at retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn i utredningen.

Beslutningsgrunnlaget skal også inneholde en kartlegging og verdisetting av friluftslivsområdene der løypene planlegges, og en vurdering av betydningene disse områdene har satt opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen. Også dette er helt sentralt at gjennomføres. Vi mener likevel følgende presiseringer er nødvendig:

1. For at evalueringen av forsøket skal få reelle muligheter til å vurdere konsekvensene for friluftslivet er det helt sentralt at kunnskapsgrunnlaget på dette feltet er så godt som mulig. Beslutning om plasseringen av løypene må derfor være basert på en kartlegging og verdisetting av friluftslivsområdene i hele kommunen, ikke bare der løypene er planlagt.
2. Det må stilles som et krav at DN-håndbok 25-2004 «Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder» benyttes i dette arbeidet.
3. I planarbeidet skal det tas hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Det må derfor stilles som krav at støysonene i tilknytning til scooterløypene kartlegges.

§ 3: Begrensninger i adgang til å etablere snøscooterløyper

Forskriften tar i liten grad hensyn til det enkle og naturvennlige friluftslivet. Det finnes ingen krav om at viktige friluftslivsområder skal unngås. Funksjonelle traseer for scooterkjøring vil ofte være de samme traseene som er funksjonelle for friluftslivet. Dette innebærer at utøvere av det enkle og naturvennlige friluftslivet ofte vil måtte gå gjennom støyutsatte områder for å komme inn i mer støysvake områder. Dersom en snøscootertrase kommer i konflikt med lokalt, regionalt eller nasjonalt viktige friluftslivsområder, bør det derfor etter vår mening ikke etableres en scooterløype her. Vi foreslår derfor følgende nytt punkt:

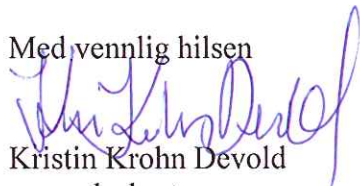
En snøscooterløype skal ikke

e) komme i konflikt med hytter og ruter tilrettelagt for et enkelt og naturvennlig friluftsliv, eller være til skade for lokalt, regionalt eller nasjonalt viktige friluftslivsområder

§ 4 – 10

DNT støtter disse paragrafene.

Med vennlig hilsen



Kristin Krohn Devold
generalsekretær



Kjartan Askim
fagsjef naturforvaltning