

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Vår ref.: 055.14-kas

Deres ref.:

Dato: 19.09.14

Bruk av snøscooter for fornøyleskjøring – forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Vi viser til departementets høringsbrev av 10.7.2014.

I denne uttalelsen legger Den Norske Turistforening (DNT) først fram vårt grunnleggende syn på verdien av et aktivt og bærekraftig friluftsliv, deretter vår holdning til innhold og prosess rundt det fremlagte lovforslaget, og til slutt presenterer vi noen konkrete innspill til utformingen av lovforslaget.

Oppsummering

- DNT sier nei til den foreslåtte lovendringen, fordi den vil øke den motoriserte ferdelsen i norsk natur betraktelig og gi store negative konsekvenser for naturmiljøet og den norske friluftslivskulturen. DNT ønsker ikke å åpne for fornøyleskjøring med snøskuter, og vil bevare en nasjonal forvaltning av den fellesverdien som muligheten til å oppleve naturen fri for forstyrrelser og motorstøy utgjør. DNTs landsmøte vedtok i år enstemmig resolusjonen «Ja til stille natur» (se vedlegg).
- DNT mener departementet ikke har fremlagt nødvendige vurderinger av hvilke konsekvenser lovendringen vil ha. Før saken kan behandles av Stortinget må departementet legge fram et faglig grunnlag for de foreslåtte endringene, som belyser hvilke konsekvenser lovforslaget vil ha blant annet for natur og friluftsliv
- Ut fra den kunnskapen som foreligger i dag, mener DNT at det fremlagte lovutkastet ikke ivaretar hensynet til naturmiljø og friluftsliv. DNT mener det er særlig viktig å skjerme større arealer mot fornøyleskjøring, og å styrke tiltak som forhindrer ulovlig kjøring.



Del I. Et aktivt og bærekraftig friluftsliv

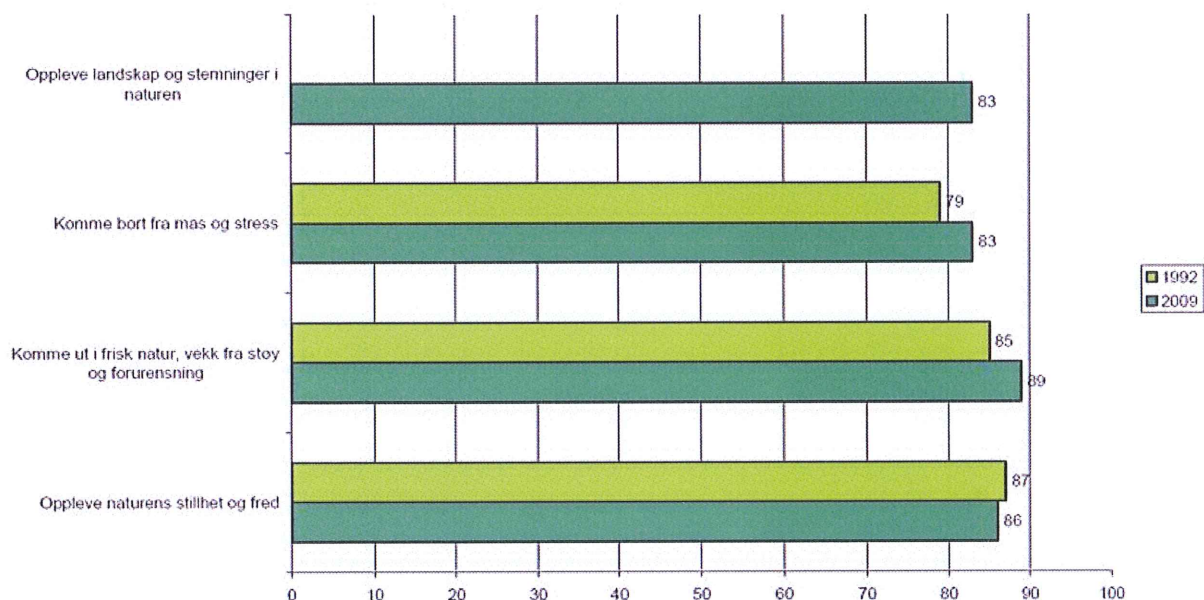
Norsk friluftslivskultur – en nasjonal identitetsskaper

Den tradisjonelle norske formen for friluftsliv bygger på ideen om naturopplevelse gjennom et enkelt, variert og naturvennlig friluftsliv hvor kroppen brukes som motor. En undersøkelse i forbindelse med grunnlovsjubileet i år, hvor VG spurte tusen nordmenn om hva de setter mest pris på ved Norge, viser hvor sterkt den norske friluftslivskulturen er knyttet til vår nasjonale identitet. Etter ytringsfrihet, er det Norges varierte natur og at nordmenn går på tur vi liker best ved det norske samfunnet.

Dersom friluftslivet skal bestå som en nasjonal identitetsskaper, må politikken bygge opp under de forutsetningene denne kulturen baseres på. En framtidsrettet friluftslivspolitikkk må ta vare på vår varierte natur, stimulere til et allsidig og inkluderende aktivitetstilbud – og ikke minst opprettholde de opplevelsesverdiene folk søker på tur.

Stillhet - en viktig motivasjon for friluftsliv

Undersøkelser viser at stillhet er en viktig motivasjonsfaktor for å drive friluftsliv og for å komme seg ut i naturen. I en undersøkelse gjennomført av Synovate (Wergeland 2009) går det fram at å «komme ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensning», og å «oppleve naturens stillhet og fred» er en meget eller ganske viktig grunn for å gå på tur for henholdsvis 89 og 86 prosent av de spurte (se figur 1).



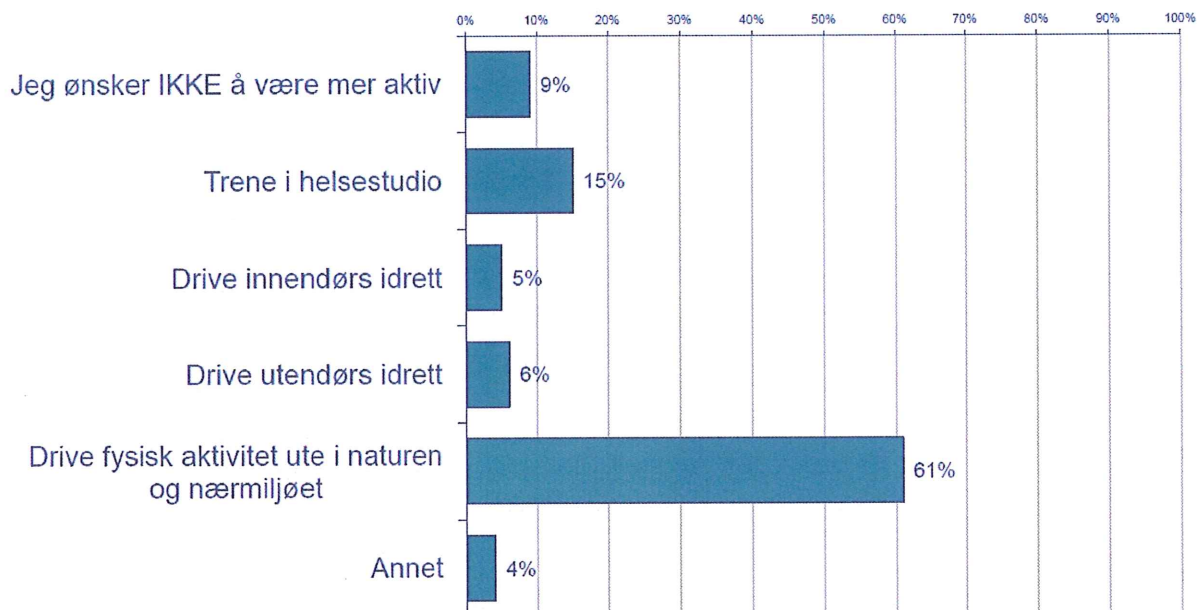
Figur 1: Grunner til å gå på tur (Synovate, 2009).

Et attraktivt friluftslivstilbud gir god helse

Ni av ti nordmenn går på tur eller driver andre former for friluftsliv (Helsedirektoratet 2014). Dette er den mest alminnelige aktivitetsarenaen for fysisk aktivitet i Norge. Med unntak av de yngste barna, er det fysiske aktivitetsnivået i befolkningen ifølge Helsedirektoratet likevel urovekkende lavt. Allerede fra seks til ni års alder synker aktivitetsnivået, og for voksne oppfyller kun en av fem anbefalingene til fysisk aktivitet.

Sammenhengen mellom fysisk aktivitet og helse er godt dokumentert. En fysisk aktiv befolkning er robust, lite syk og kan være i arbeid lenger. Undersøkelser viser også at fysisk aktivitet ute i naturen og i nærmiljøet er den form for fysisk aktivitet som folk ønsker å gjøre mer av (se figur 2), og at turløyper/turstier er mest brukt av alle typer anlegg for fysisk

aktivitet (Helsedirektoratet 2014). Dersom det offentlige mener friluftslivet skal bidra til bedre folkehelse, må derfor friluftsliv fremstå som en attraktiv aktivitet. Dette krever innsats på flere nivåer og innenfor ulike sektorer samtidig, hvor både private, frivillige og offentlige aktører deltar.



Figur 2: Former for fysisk aktivitet folk ønsker å gjøre mer av (Ipsos, 2012).

Klimavennlig friluftsliv

Det er bred politisk enighet om å begrense CO₂-utslipp for å unngå menneskeskapte klimaendringer. Statsministeren sa senest i sin tale ved lanseringen av FN-rapporten «*The New Climate Economy*» at: «Regjeringen vil fortsette å jobbe fram langsiktige og forutsigbare rammebetingelser for næringsliv, kommuner og enkeltmennesker som legger til rette for grønne veivalg». Framtidas friluftslivspolitikkk må være med på å bidra til en reduksjon av nasjonale klimagassutslipp. DNT har etablert et nasjonalt hytte- og rutenett gjennom snart 150 år, og jobber for en natur- og klimavennlig videreutvikling av denne strukturen i samarbeid med relevante aktører. Også fra politisk hold er det viktig å bygge opp under bærekraftige former for friluftsliv.

Del II. DNTs holdning til lovforslaget

Nei til fornøyleskjøring med snøskuter

Motorferdselloven ble etablert med den begrunnelse at motorferdsel medførte skade og ulempe på naturen, og støy og ulemper for friluftslivet. På denne bakgrunn ble det etablert et tydelig skille mellom kjøring til nytteformål og fornøylesformål, hvor loven og tilhørende forskrifter i dag tar sikte på å begrense snøskuterkjøring til nødvendige og anerkjente nytteformål. Dette gjenspeiles i lovens formål:

«Formålet med denne lov er ut i fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på vern om naturmiljøet og fremme trivselen».

DNT er ikke imot all snøskuterkjøring, men mener kjøringen fortsatt skal begrenses til nødvendige nytteformål. Vi frykter at en lovendring som gir kommunene adgang til å tillate fornøyleskjøring over hele landet vil gi store negative konsekvenser for naturmiljøet og den norske friluftslivskulturen. Å tillate fornøyleskjøring vil øke den motoriserte ferdselen i norsk natur betraktelig, og gå på bekostning av det tradisjonelle, aktive friluftslivet. DNT går derfor sterkt imot den foreslåtte lovendringen.

Det store flertallet vil ha frihet fra støy

3 av 4 nordmenn ønsker ikke økt motorisert ferdsel i norsk natur. Motstanden mot motorisert ferdsel i naturen har økt med 4 prosent siden 2012, og er nå på 77 prosent (Natur- og miljøbarometeret, 2014). Interessen for friluftsliv er økende, og undersøkelser viser at muligheten til å oppleve stille natur er blant de viktigste årsakene til nordmenns interesse for friluftsliv. Lovendringen vil være i strid med hva det store flertallet av befolkningen ønsker.

Stillehet i naturen er en nasjonal fellesverdi

DNT mener det er et nasjonalt ansvar å bevare muligheten til å oppleve naturen fri for forstyrrelser og motorstøy. Derfor bør det være nasjonale rammer for motorisert ferdsel, framfor å overlate spørsmålet til hver enkelt kommune. Mange kommuner mangler også nødvendig kompetanse og kapasitet til å ivareta sitt ansvar som miljømyndighet (Nilsen og Langset (2010). Evalueringen av forsøket med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark (Skår og Østdahl, 2005) viste også at naturmangfold og friluftsliv ofte ble dårlig ivaretatt i den kommunale arealplanleggingen.

Ny stortingsmelding om friluftsliv før lovendring

En lovendring som medfører at kommunene kan tillate fornøyleskjøring med snøskuter vil ha betydelige konsekvenser for utviklingen i norsk friluftsliv framover. Regjeringen har varslet at den vil legge fram en stortingsmelding om friluftsliv. DNT mener en slik stortingsmelding, med overordnede veivalg for norsk friluftslivspolitik, må legge føringer for utformingen av motorferdselloven. Behandlingen av endringsforslag til denne loven bør derfor vente til etter at friluftslivsmeldingen er behandlet av Stortinget.

Kunnskapsgrunnlaget er ikke godt nok

DNT etterlyser en bedre analyse av konsekvensene av lovendringsforslaget som er sendt på høring. Høringsnotatet gir ingen informasjon om hvilken kunnskap som ligger til grunn for lovendringsforslagene, eller om gjeldende kunnskap støtter opp under endringene eller ikke. Før man vedtar og iverksetter en lovendring av det omfanget det her er snakk om, burde det vært presentert analyser av hvilke konsekvenser endringen kan få for natur, friluftsliv og folkehelse. Vi mener departementet også må gjøre rede for om forslaget er utrede i henhold til krav etter naturmangfoldloven, miljøinformasjonsloven og grunnloven § 112.

Rekreasjonskjøring har vært tillatt i Sverige og enkelte andre land i mange år, og er tillatt i Finnmark og Nord-Troms. I tillegg har det vært gjennomført forsøksprosjekter i flere norske kommuner siden 2001. En gjennomgang av erfaringene fra disse områdene burde ligge til grunn for forslag om endring av loven.

Norsk institutt for naturforskning har fått i oppdrag fra Klima- og miljødepartementet å utarbeide en rapport om kunnskapsstatus og kunnskapsbehov som skal være en del av grunnlaget for ny stortingsmelding om friluftsliv. Etter hva vi kjenner til er motorisert ferdsel i utmark kun i mindre grad en del av oppdragsbeskrivelsen, men vil kunne gi relevant informasjon om lovendringene som her foreslås.

I 2001 ble det igangsatt et forsøk der åtte kommuner ble gitt anledning til å etablere rekreasjonsløyper. Forsøket har pågått frem til og med vinteren 2013/2014, og en evaluering av forsøket ble gjennomført i 2005 (Skår og Østdahl, 2005). Erfaringene fra forsøket er ikke forelagt Stortinget, men rapporten peker blant annet på at:

- Den totale støy- og trafikkbelastningen økte.
- Natur- og friluftslivsinteressene ble i liten grad ivaretatt i de lokale prosessene.
- Behovet for mer kunnskap om utviklingen i forsøkskommunene og i norske kommuner generelt er stor.

Det er publisert lite forskning om motorisert ferdsel i utmark etter 2006. DNT etterlyser et bedre kunnskapsgrunnlag om:

1. Konsekvenser for friluftsliv og naturmiljø

Når ni av ti oppgir at en viktig grunn til å gå på tur er å komme vekk fra støy og forurensning og å oppleve naturens stillhet og fred (jf. Wergeland 2009), er det åpenbart at økt motorstøy i naturen vil påvirke friluftslivet negativt. Flere studier tyder på at støy reduserer trivselsopplevelsen i naturen (for eksempel Vistad og Skår, 2005 og Vittersø et al. 2004). Norsk Friluftslivs (tidligere FRIFO) betalingsvillighetsundersøkelse av hytteeiere fra 2013 viser også at 40 prosent ser det som en ulempe mens 28 prosent ser det som en fordel med snøskuterløype for fritidskjøring i nærheten av hytta si, og at fem ganger flere er villige til å betale mindre enn mer for hytta dersom en snøskuterløype ligger i hørbar avstand.

Naturvårdsverket i Sverige (2014) oppsummerer 19 ulike vitenskapelige studier om hvordan terrengkjøretøy (både snøskutere og barmarkskjøretøy) påvirker dyrelivet, og konkluderer med at alle studiene konstaterte negative effekter av terrengkjøretøy på dyrenes oppførsel og deres mulighet til å velge oppholdssteder med god tilgang til føde. Det påpekes at kontakt med motorkjøretøy gjør at dyr flytter fra ellers egnede leveområder, og at snøskuterkjøring gir ekstra høy påvirkning fordi forstyrrelsene skjer når de fleste dyrene har en negativ energibalanse som følge av begrenset tilgang på mat.

Ferdsel med snøskuter i perioder eller områder med lite snø eller på barmark kan også medføre vegetasjonsskader (Vistad (red.) 2007, NINA-rapport 187). Hvor omfattende skadene blir, avhenger av en rekke faktorer.

På bakgrunn av dette mener DNT det er alvorlig at departementet legger opp til en stor omlegging av norsk politikk for motorferdsel i naturen, uten å legge fram et bedre kunnskapsgrunnlag når det gjelder effektene på friluftsliv og naturmiljø. Vi kan ikke se at effektene av den foreslåtte omleggingen er utredet eller vurdert i høringsutkastet fra departementet.

2. Folkehelse

DNT mener regjeringen må utrede og omtale helseeffekter av den foreslåtte lovendringen. Helsegevinstene ved fysisk aktivitet er meget store. Snøskuterkjøring kan både fortrenge skiløpere og turgåere, og føre til at flere kjører snøskuter i stedet for å gå selv. DNT mener det er behov for undersøkelser av konsekvenser for fysisk aktivitet og helse før loven endres.

3. Omfang av ulovlig kjøring og økt behov for kontroll

En sentral begrunnelse for å tillate rekreasjonskjøring har vært å kanalisere den ulovlige kjøringen inn i lovlige løyper. Basert på svenske erfaringer er det likevel grunn til å tro at den ulovlige kjøringen vil fortsette eller øke, selv om det etableres fornøylesløyper. I Sverige, hvor fornøyleskjøring i dag er lov, er erfaringen at også den ulovlige kjøringen øker

(Naturvårdsverket, 2014). Naturvårdsverket peker også på at økt snøskuterkjøring gir økt behov for oppsyn og kontroll med snøskuterkjøringen. I Sverige er trenden at en stadig større del av snøskuterne som selges er tilpasset frikjøring, og slike kjøretøy står i dag for ca. 65 % av salget. Trenden har vært særlig tydelig de fem siste vintrene som følge av en rask teknisk utvikling av slike kjøretøy. DNT etterlyser en vurdering av lovforslagets konsekvenser for omfanget av ulovlig kjøring og behov for økt oppsyn og kontroll. Det bør også utredes alternative kontrollmekanismer for å hindre ulovlig kjøring.

4. Skader og ulykker

Snøskuterkjøring medfører ulykker og skader. I 2011 døde 11 personer i snøskuterulykker i Norge. I tillegg kommer lettere og mer alvorlige skader. Det er naturlig å anta at omfanget av skader og ulykker vil øke dersom antall snøskutere og snøskutertrafikken i Norge øker. DNT etterlyser departementets vurdering av hvilke konsekvenser lovendringsforslaget kan medføre når det gjelder skader og ulykker knyttet til snøskuterkjøring i Norge.

5. Naturbasert reiseliv

Innovasjon Norge sine turistundersøkelser viser at det er de aktive ferieformene som har sterkest vekst. Deres visjon er at Norge skal være en bærekraftig reiselivsnæring for sterke opplevelser i storslått natur. En undersøkelse fra 2003 (gjengitt i Vistad (red. 2007)) viste at opplevelse av stillhet er viktig for det store flertallet av utenlandske vinterferiegjester i Norge, og at det viktigste er å oppleve stillhet under selve ferien i norske landskap. En økning i snøskutertrafikken vil kunne forringe naturopplevelsen og undergrave det naturbaserte reiselivet. DNT etterlyser en analyse av hvilke konsekvenser lovforslaget vil ha for videreutviklingen av det naturbaserte reiselivet.

6. Ressursbruk i kommunene

Den foreslåtte lovendringen der forvaltningen av snøskuterkjøring i utmark legges til kommunene, vil medføre endringer i det administrative arbeidet knyttet til planlegging, gjennomføring og håndhevelse i de kommunene som tar i bruk lovhjemmelen. Det vil kreve ressurser til utarbeiding av planer og løypetraseer, merking og skilting av løyper, men også løpende utgifter til vedlikehold og til kontroll av bruk av snøskutere i henhold til fastsatte regler og tillatte traseer. Vi savner at departementet vurderer hva lovforslaget innebærer av konsekvenser for ressursbruk i kommunene.

Behov for modernisering av motorferdselloven

Gjeldende lov er nær 40 år gammel, har et fragmentert regelverk, og er ikke tilpasset økningen i antall kjøretøy eller dagens bruk. Dette har medført en uakseptabel avstand mellom intensjonene i regelverket og hvordan det praktiseres. DNT mener det er viktig å rydde opp i dette. Basert på foreslåtte virkemidler fra en rådgivende gruppe (NIBR-rapport 2006:16) og Direktoratet for naturforvaltning sin tilrådning om ny motorferdsellov (2007), anbefaler DNT blant annet følgende tiltak:

- En opprydding av dagens lovstruktur
- Redusere «gråsonene» og grensetilfellene for tillatte kjøreformål
- Økt oppsyn og kontroll
- En styrking av sanksjonsmulighetene

Del III. Innspill til fremlagt lovforslag

3. Departementets forslag

Departementet foreslår at det åpnes opp for kjøring med snøskuter til fornøyelsesformål i Norge, ved at kommunene gis anledning til å etablere løyper for slik kjøring. DNT viser til våre innspill ovenfor, hvor vi går imot en slik lovendring, og mener departementet ikke har fremlagt nødvendige vurderinger av hvilke konsekvenser lovendringen vil ha. DNT velger likevel å gi innspill vi mener er særlig sentrale å ta inn i lovverket, dersom disse innvendingene ikke imøtekommes. Innspillene følger departementets kapittelinndeling.

4. Forslag til endringer i motorferdselloven og i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

4.1 Lov om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag

§ 4a (forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag)

Departementet er enig i at det er av vesentlig betydning å beholde store sammenhengende områder uten motorisert ferdsel, men har kun foreslått å forby løyper i verneområder, foreslåtte verneområder og nasjonale villreinområder. Dette begrunnes med at forbudsområdene må være klart avgrenset, slik at reglene blir enkelt anvendelige og etterprøvbare.

DNT mener det må settes strengere nasjonale rammer for kommunenes etablering av fornøyelsesløyper enn det lovutkastet legger opp til, av hensyn til friluftslivet. DNT forventer at departementet tar seg tid til å gjøre en hensiktsmessig avgrensning av sentrale friluftslivsområder, for å kunne skjerme store sammenhengende områdene av nasjonal eller regional betydning for vinterfriluftsliv.

I tillegg til å gå ut over tradisjonelt friluftsliv, vil etablering av snøskuterløyper inn i store og sammenhengende naturområder øke faren for ulovlig kjøring over større områder. Ifølge Telemark politidistrikt (høringsuttalelse, 24.6.2013) er erfaringen fra forsøkskommunen Vinje at kjøring på lovlige løyper gjøres for å komme inn i områder med liten risiko for kontroll av ulovlig kjøring. For å begrense den ulovlige kjøringen bør derfor løyper legges til områder hvor et forsvarlig kontrollnivå lar seg gjennomføre. Ved å etablere løyper inn i store og sammenhengende naturområder, hvor kontroll ofte vil være krevende, reduseres mulighetene for kontroll på et tilfredsstillende nivå.

DNT mener lovens § 4a, 3. ledd, 2. punktum derfor bør lyde:

«Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder, nasjonale villreinområder eller i de store sammenhengende områdene av nasjonal eller regional betydning for vinterfriluftsliv».

Ifølge høringsnotatet skal kommunene kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges. Slik kartlegging skal gjøres i henhold til Miljødirektoratets håndbok M98-2013. Ifølge denne metodikken skal friluftslivsområder verdsettes som registrerte, viktige eller svært viktige friluftslivsområder. Dersom departementet opprettholder sitt standpunkt om at aktuelle forbudssoner må ha en eksisterende avgrensning, foreslås følgende ordlyd:

«Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder, nasjonale villreinområder eller i viktige og svært viktige friluftslivsområder».

4.2 Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

§ 4a

Forskriften setter rammene for det kommunale planarbeidet. Som argumentert for ovenfor mener DNT det er en fare for at kommunene i varierende grad ivaretar hensynet til nasjonale og regionale friluftslivsinteresser, og at mange kommuner mangler nødvendig kompetanse for å ivareta friluftslivsinteressene mv. Utformingen av forskriften har derfor stor betydning for hvordan disse verdiene tas hensyn til. Det er også avgjørende at regelverket er utformet på en slik måte at tolkningstvil unngås. Vi minner i den forbindelse om følgende fra Innst. 309 S (2013-2014):

«Komiteen mener motorferdsel i utmark må reguleres slik at en sikrer områder for friluftsliv, ikke påfører naturen skader og ivaretar de lokale næringsinteressene. Det er behov for å finne fram til tydelige prinsipper og prosedyrer som på en god måte regulerer adgangen til bruk av motorkjøretøy innenfor ulike områder.»

«Komiteen mener det er et viktig mål å skjerme natur- og friluftslivsinteresser mot unødvendig støy og andre belastninger ved motorisert ferdsel. Norge har fortsatt betydelige naturområder der man kan oppleve naturen fri for forstyrrelser og motorstøy. Det er en verdi som er viktig å ta vare på.»

DNT ber om at departementet gjør forskriften mer forpliktende ved å legge mer vekt på:

- Å bidra til en mest mulig enhetlig praksis for å unngå uklarheter om hvilke regler som gjelder, både av hensyn til brukerne av løypenettet og for andre berørte. 30-metersregelen bør inntas i forskriften.
- At kommunene må ta vesentlig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet i planarbeidet. Områder tilrettelagt for ikke-motorisert aktivitet, som skiløyper og overnattingshytter, må unngås.
- Å klargjøre hvordan kommunene i planforslaget skal utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold og i hvilket omfang.
- Å klargjøre hvordan betydningen av friluftslivsområdene der løypene planlegges skal vurderes opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

6. Særlige spørsmål

6.1 Tekniske krav til snøscootere

Ved å stille strenge tekniske krav til snøskutere vil ulempene for naturmangfold og friluftsliv kunne reduseres, og mulighetene for ulovlig kjøring begrenses. Departementet har ikke foreslått spesifikke krav i lovforslaget, men ber isteden om høringsinstansenes syn på om dette er ønskelig og gjennomførbart i praksis.

DNT ser det som helt sentralt å innføre tekniske krav som i størst mulig grad reduserer mulighetene for ulovlig kjøring. Vi forventer at departementet foretar en kunnskapsbasert utredning av mulighetene før utformingen av lovforslaget ferdigstilles. Der hvor annet lovverk eventuelt setter begrensninger for å stille generelle krav, bør kravene om mulig innføres for kjøretøy som skal benyttes på løypenettet. Dersom nødvendige krav ikke er gjennomførbare, forventer DNT at regelverket strammes inn betraktelig, slik at løyper for fornøyleskjøring kun kan etableres på svært avgrensede områder.

6.2 Kontroll og sanksjoner

Ulovlig kjøring er i dag et stort problem, og vil trolig øke i tiden fremover. Kontroll og strenge reaksjonsformer vil ha en preventiv effekt mot den ulovlige kjøringen, og må innføres i et slikt omfang at den ulovlige kjøringen begrenses så langt som mulig. Dette støttes også i Innst. 309 S (2013-2014):

«Komiteen konstaterer at det foregår en hel del ulovlig snøscooterkjøring i norske skoger og fjell i dag, og deler også oppfatningen om at det er viktig med tilstrekkelig oppsyn og kontroll for å få bukt med ulovlig snøscooterkjøring. Komiteen mener derfor kravene til oppsyn og kontroll må styrkes i loven. Komiteen mener videre tiltak som krav om kjørebok, et høyere bøtenivå, prikkbelastning i førerkort, muligheter for inndragning av kjøretøy og krav om tydeligere kjøretøyregistrering vil bidra til å øke risikoen for å bli tatt for ulovlig kjøring, og må vurderes innført.»

Departementet kommer ikke med konkrete forslag til hvordan dette kan gjøres, men viser til at dette vil bli vurdert i forbindelse med utformingen av lovforslaget. DNT mener det er sterkt beklagelig at disse tiltakene ikke blir tilgjengelig for høringsinnspill, og forventer at nødvendige bestemmelser basert på et godt kunnskapsgrunnlag innføres i forbindelse med utformingen av lovforslaget. Kapittel 9 (håndheving og sanksjoner) i Direktoratet for naturforvaltning sin tilrådning til ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (2007) vurderes som et godt utgangspunkt. Vi understreker spesielt komiteens merknad om at kravene til oppsyn og kontroll må styrkes i loven.

Styreledere i DNTs medlemsforeninger er samlet om et felles opprop. Dette sendes som et eget innspill.

Med vennlig hilsen

Berit Kjøl
styreleder

Nils Øveraas
generalsekretær

Vedlegg:

Resolusjonen «Ja til stille natur», vedtatt på DNTs landsmøte 2014.