

FOR-UT Stiftelsen for Naturlig Friluftsliv
v/ Aage Jensen
Julsborglia 16A
7607 Levanger

19.09.14

Klima- og Miljødepartementet

Høringssvar vedr. bruk av snøscooter for fornøyelseskjøring – forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Departementets brev 10. juli 2014, ref 14/523.

FOR-UT Stiftelsen for naturlig friluftsliv er en sammenslutning av aktive vegledere i friluftsliv. Stiftelsen ble etablert i 1974 med formål å drive høyere utdanning og forskning i natur- og friluftsliv.

Innledningsvis vil vi påpeke at *FOR-UT Stiftelsen for naturlig friluftsliv* (Vanligvis bare omtalt som FOR-UT) ikke står på adresselisten for høringsuttalelse. Vi ber om at FOR-UT for ettertiden blir en del av denne listen. FOR-UT finner det mest formålstjenlig å kommentere forslaget i et mer overordnet perspektiv.

Sammendrag:

Forslaget virker som et forsøk på forene to ulike og motstridende perspektiver: Departementet vil åpne for motorisert ferdsel til fornøyelsesformål, og samtidig unngå / minimalisere ulempene som følger med dette. Disse to hensyn lar seg ikke forene. Frihet til å kjøre i naturen med maskin vil nødvendigvis gå utover de som ønsker å oppleve naturen uten støy-forurensning.

Det er her to verdisyn som står mot hverandre. På den ene siden de fellesskapsverdier som finnes i natur og friluftsliv, og på den andre siden enkeltindividets krav om å få gjøre hva det vil. Årlige galluper viser at 75 – 80 % av befolkningen *ikke* ønsker mer motorferdsel i naturen. Departementets forslag gir frihet til et mindretall på bekostning av det store flertall. Det vil være til stor skade for norsk friluftsliv-tradisjon. Tiltaket vil i praksis være irreversibelt.

Forslaget vil innebære så mye mer motorferdsel i naturen at det undergraver *formålet* med loven: motorferdsel er i utgangspunktet forbudt, men det gjøres unntak for nyttekjøring.

FOR-UT Stiftelsen for naturlig friluftsliv. Adresse: c/o Aage Jensen, Julsborglia 16A, 7607 Levanger.

FOR-UT vil derfor tilrå at forslaget trekkes.

Nærmere om departementets begrunnelse:

Departementet er kjent med at scooterkjøring fører til økt støy og trafikkbelastninger i utmark, jfr prøveordningen i de 7 kommunene 2000-2005. NINA skriver i evaluerings-rapporten nr 90: «Forsøket har ikke resultert i redusert støy- og trafikkbelastning totalt sett» (s 6).

Departementet erkjenner at økt støy og trafikkbelastninger i utmark «er negativt bl.a. for friluftsliv og for sårbart naturmangfold, og for dem som utsettes for støy som følge av slik ferdsel. En markert økt motorisering av norsk utmark er derfor ikke ønskelig og vil kunne få betydelige negative konsekvenser for det tradisjonelle friluftslivet og muligheten til å oppleve uberørt, stille natur.» Her deler vi departementets syn.

Derfor vil departementet ikke tillate fri motorferdsel i utmarka, men foreslår «at det gis *en viss åpning* for kjøring med snøscooter til fornøyelsesformål ved at kommunene gis adgang til å etablere løyper for slik kjøring.» «Slik kjøring bare skal skje i nærmere fastsatte løyper», at det skal være «absolutt forbud mot kjøring i nærmere spesifiserte områder» og at kommunene må ta hensyn til friluftsliv mm. (s 3) På den måten får departementet det til å høres ut som et beskjedent forslag. Det er det ikke.

Finnmark og Nord-Troms har i 30 år hatt en ordning der fornøyelseskjøring på gitte løyper er tillatt. Departementet bør forholde seg til erfaringene herfra. VI trekker frem noen få punkter:

Det begynte med et beskjedent løypenett til utvalgte fiskevann. Etter noen år kom det krav om flere løyper. Det ble godtatt. Så kom det krav om sammenknytning av løyper. Det ble godtatt. Etter hvert ble løypenettet så omfattende at departementet satte en grense for omfanget. Nå er det på ca. 5.500 km. År etter år er det enkelte kommuner som har bedt om økning av løypenettet, men dette har blitt avslått med henvisning til departementets tak. Det er kommet krav om egne områder på fjellet for fri kjøring. Dette er hittil blitt avslått. Det er kommet krav om fri kjøring på de vannene som løypene krysser. Også dette er hittil blitt avslått. Det vi ser, er en krav-mentalitet om «mer!» => En «viss åpning» for snøscooter-kjøring vil ikke bli bare en «viss åpning», men starten på mye mer kjøring. Det vil bli en endring fra en friluftsliv-kultur til en motorferdsel-kultur.

Hvis *kommunene* hadde hatt myndigheten til å opprette løyper, ville løypenettet i Finnmark vært mye større. Dette sier oss at myndigheten til å vedta løyper, om departementet går videre med forslaget, i alle fall **må ligge hos Fylkesmannen**, ikke hos kommunene.

Vi peker på at den første motorferdselloven (fra 1977) gav kommunene full myndighet til å forvalte loven og vedta forskrifter, det vil si bestemme løypenettet. Departementet skriver i sakspapiret (s 2) at «enkelte kommuner fulgte en langt mer liberal praksis enn forutsatt»

FOR-UT Stiftelsen for naturlig friluftsliv. Adresse: c/o Aage Jensen, Julsborglia 16A, 7607 Levanger.

Derfor ble loven endret, og det ble innført sentrale forskrifter. Kommunal styring har altså vært prøvd, og man har funnet at det *ikke* fungerer etter intensjonene. Derfor er det ulogisk å foreslå kommunal styring en gang til.

Støyen fra scooterne kan gjerne høres én km til siden, og lenger, i åpent lende og med medvind. Det er derfor snakk om et stort område som blir påvirket, der det ikke lenger blir attraktivt å drive friluftsliv.

I tillegg til omfanget av løyper i Finnmark vil vi peke på at en del kommuner gir mange hundre dispensasjoner hver vinter for kjøring utenfor løypene. Formålet er gjerne det samme som løypene ble opprettet for. En del slike vedtak er blitt innklagd til Fylkesmannen, som etter legalitetskontroll har inndratt 90 % av tillatelsene. Dette sier oss at disse kommunene systematisk boikotter loven. Departementet har ikke noen vurderinger om hvordan man skal unngå slike tilstander.

En annen svakhet med forslaget er at det mangler sanksjons-muligheter mot kommuner som bryter loven; jfr praksisen i Finnmark. Vi viser til forslag fra Direktoratet for naturforvaltning til ny motorferdsellov i 2008; § 28, 30, 31. I fall departementet går videre med saken, bør disse tre paragrafene innarbeides.

I tillegg kommer ulovlig kjøring. Det er derfor mye større områder enn bare løypene som utsettes for motorisert ferdsel.

Departementets forslag vil i realiteten snu opp ned på det som nå er hovedregelen i loven: at motorferdsel i utgangspunktet er forbudt. Skulle det være noen logikk i forslaget, måtte departementet også foreslå en endring av formåls-paragrafen, i retning av «Lovens formål er å tilrettelegge for motorferdsel, der kommunene ønsker det.» Dette vil føre til så stor ulempe for friluftsliv og dyreliv, og være i strid med naturmangfoldloven, samt med grunnlovens § 112, at det selvfølgelig ikke er mulig. Derfor bør departementet trekke forslaget sitt.

Det er en del forhold som ikke bør avgjøres lokalt. Veitrafikkloven er gyldig for hele landet, og det kan ikke overlates til en enkelt kommune å tolke eller bestemme innholdet i denne loven. Tilsvarende bør det være med motorferdsel i utmark. Kommunene bør *ikke* få myndighet til å opprette løyper for fornøyleskjøring.

FOR-UT finner det lite hensiktsmessig å endre en lov som skal begrense fornøyleskjøring, gjennom å åpne opp for mer fornøyleskjøring og en tilsynelatende forenkling av tillatelser for å drive fornøyleskjøring.

Med hilsen
FOR-UT Stiftelsen for naturlig friluftsliv

Aage Jensen
f.t. leder

FOR-UT Stiftelsen for naturlig friluftsliv. Adresse: c/o Aage Jensen, Julsborglia 16A, 7607 Levanger.