
Fra: Dagfinn Rydningen <dagfinn.rydningen@storfjord.net>
Sendt: 31. juli 2020 09:54
Til: Postmottak KLD
Emne: Høringssvar - referanse 20/1315

Høringssvar - referanse 20/1315

Undertegnede har brukerrett til hytte ønsker derfor å avgi en høringsuttalelse i denne saken.

Innledningsvis vil jeg gi sin støtte til undernevnte forslag som ble vedtatt i Stortinget 5. mai d.å. – **med tilføyelser og krav om andre nødvendige endringer som jeg vil komme tilbake til:**

- §5 c) «eier av hytte for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg»

Som hyttebruker opplever man i dag at muligheten til å kunne benytte sin hytte er svært begrenset med dagens lovverk og hvordan restriktive tolkninger av lovverket ytterligere begrenser mulighetene. Det oppleves svært urimelig at andre sammenlignbare fritidsaktiviteter ikke har i nærheten de samme begrensningen. Om man ønsker å dra på egen hytta med båt, bil eller snøscooter så burde mulighetene være tilnærmet de samme. At det i praksis skal være opp til én enkelt saksbehandler hos Fylkesmannen å avgjøre når, hvordan og hvor mange ganger i sesongen hytteeiere skal få lov å benytte egen hytte er helt utrolig!

Jeg noterer seg at departementet, både fra tidligere og også nå uttrykker svært vidtrekkende bekymringer for natur og dyrelivet hvis snøscooterbrukere får utvidet sin mulighet til å kjøre snøscooter til sin hytte. Jeg vil hevde at vi hytteeiere og brukere er svært opptatt av å bevare naturen og dyrelivet i sitt nærområde. Vi ville ikke bedt om økt tillatelse til aktivitet som vi visste kom til å forringe sitt eget nærområde. "Man driter ikke i eget reir". Undertegnede ber departementet om å ta hensyn til forskning og ikke minst erfaringen som lokale brukere av fjellet kommer med; – dyrene skremmes ikke slik snøscootermotstandere ofte hevder, heller ikke ødelegges naturen av fornuftig snøscooterbruk. Dette kravet står også i Naturmanfoldloven §8 – men blir dessverre ikke fulgt eller vektlagt i dag.

For å sitere fra forskningsrapporten «Terrängkörningens påverkan på djurlivet»; *Några bevis för att snöskotertrafik de senaste 35 åren påverkat populasjonsdynamiken eller demografien hos djuren kunde inte påvisas*. Jeg til gode å se slike utsagt referert fra offisielle myndigheter eller fra fylkesmenn i Norge. Hva skyldes det?

Hvilke håndfaste «bevis» for at kjøring til hytte med snøscooter har gjort uopprettelig skade eller har ødelagt natur eller dyreliv finnes det egentlig som rettferdiggjør den strenge loven som finnes i dag? Misbrukes «føre-var» tankegangen? Departementet inviteres herved på befarig i mine nærområder sommerstid for å forsøke finne spor etter snøscooterkjøringen - og så kan man samtidig se sporene etter sommertråkk fra DNT sin trafikk, som ingen bryr seg om.

Det er på tide at byråkrater og saksbehandlere som jobber med snøscooterkjøring i Norge begynner å lytte til snøscooterbrukere og deres erfaringer - og ikke kun lytter til snøscootermotstandernes påstander. At deres fryktbaserte argumentering uten praktiske holdepunkter skal få være det som betyr mest er helt utrolig.

Igjen – hytteeiere er minst like opptatt som departementet i å bevare nærområdet sitt.

Snøscooterbrukere opplever ofte svært ulik behandling på sine søknader, og personlige preferanser til saksbehandler kan gi svært ulikt resultat fra kommune til kommune, og fra fylkesmann til fylkesmann. Som snøscooterbruker opplever man i dag stor negativ innblanding fra fylkesmenn – dette kan også registreres i svært mange avisoppslag i media i starten av mai d.å.

Undertegnede registrerer at departementet i svar til Snøscooterklubbenes fellesråd virker å mangle grunnleggende kjennskap til problemene ute i landet, og er av den oppfatning at alt er bare "fryd og gammen" og at saksbehandlere hos Fylkesmannen gjør jobben sin prikkfritt... SLIK ER DET IKKE - og det har INGEN sammenheng med fylkessammenslåing, men en gjennomsyret negativ holdning til snøscooter som preger ulike organer. Det er svært skuffende at departementet derfor også valgte så avstå fra å stille på SKFR sitt landsmøte for å diskutere problemene. Det gir dessverre ikke store forhåpninger for framtiden.

Link: <https://www.snoscooterloyper.no/saker-i-media>

Denne «negative saksbehandlingen» som saksbehandlerne hos fylkesmennene har stått for de siste årene kulminerte nå med at Stortinget så seg nødt til å endre lov om motorferdsel – dette da tidligere rundskriv ikke har blitt fulgt opp av disse saksbehandlerne. Det er derfor gledelig at Stortinget vedtok at det kommunale selvstyret skal økes – noe som man må forvente vil bli etterlevet. Hadde saksbehandlerne gjort jobben sin, hadde ikke Stortinget behøvd endre loven - "med tvang". Dette virker være vanskelig å forstå...

Endringene som foreslås her vil forenkle saksbehandlingen i kommunene, redusere bruken av skjønn hos saksbehandlere og redusere bruken av §6 søknader.

Innspill til praksis som må komme i rundskriv eller liknende til denne forskrift:

- Det skal ikke settes nasjonale eller lokale begrensninger på antall turer til hytta, eller krav om kjørebok. Hytteeiere må stå fritt til å disponere hytta slik vedkommende finner det best – dette uavhengig av om hytta er tilknyttet vinteråpen bilvei, på en holme eller i fjellet. Man opplever i dag at saksbehandlere kun gir 1 – én dispensasjon til kjøring til egen hytte i løpet av sesongen. Det ville ikke blitt akseptert at eier av en hytte på f.eks. en holme i skjærgården ville kun fått muligheten til å kjøre med sin båt til hytta 1 gang i løpet av sommeren. Det må være samme praksis for hytteeiere som benytter snøscooter for å komme seg til hytta som på andre steder. For kjøring av bagasje/utstyr til hytte må man ofte kjøre ett spor først uten bagasje for å komme seg frem med slede etterpå. Dermed har man «brukt opp» dispensasjonen før man har fått fraktet utstyret man ønsket. Dette virker å være vanskelig å forstå for saksbehandlere. På steder hvor saksbehandlere mener at 1 tur til hytta i sesongen er tilstrekkelig for søker, så har Forsvaret samtidig «blanko-fullmakt» og kan kjøre så mye de ønsker. Andre steder bekymrer saksbehandler hos Fylkesmannen seg for at søker kan kjøre 10 turer til hytta i løpet av en sesong, mens man ikke har problem med å gi Turistforeningen lov å kjøre «så mye de vil» for å få fraktet sitt utstyr. Hvor er logikken? Hvorfor blir Turistforeningen favorisert? Personlige preferanser til saksbehandler?
- Begrensningen om at det kun kan fraktes bagasje eller utstyr må fjernes. Med dagens leiekjøringsordning kan personer fraktes uavhengig av avstand og uten krav til at det samtidig skal fraktes bagasje eller utstyr. Å sette slik begrensning ved bruk av

egen snøscooter er helt ulogisk og gir ingen gevinst når man samtidig etter loven kan kjøre tilsvarende trase med en leiesnøscooter (**som forøvrig gir dobbel kjøring**) for å frakte personer. Det kan også være rekreasjonsløyper noen hundre meter unna hvor slik begrensning ikke finnes, da er det urimelig at slik begrensning settes for bruk av egen snøscooter på strekningen til egen hytte. Det vil samtidig bli forskjell i mulighet for slik persontransport fra kommune til kommune – avhengig om der finnes leiekjøring eller ikke.

Denne begrensningen i kjøringen samsvarer ikke med tilsvarende forhold for andre hytteeiere. Det ville aldri blitt akseptert at hytteeiere som må benytte motorbåt for å komme seg til hytta kun kan frakte bagasje og utstyr og andre besøkende må ro. Bruk av hytte må harmoniseres.

Det hele blir enda mer spesielt når man lovlig kan bli fraktet til turisthytter med snøscooter eller attpåtil beltevogn (!) – men samtidig ikke skal ha lov å kjøre til egen hytte kun med personer på, men kun kunne kjøre med «god grunn» – som å frakte utstyr. Slik forskjellsbehandling må det bli slutt på.

Kravet som enkelte fylkesmenn har funnet på at man må kjøre med kjelke - må fjernes. Hadde samme kravet blitt fremsatt for å kjøre på hytta med bil; må kjøre med tilhenger - hadde det blitt ståhei ja. Hvorfor slike krav for snøscooter?

- Strekning det søkes dispensasjon for beskrives i søknad. Snøforhold kan gjøre det umulig å følge en nøyaktig inntegnet trase helt eksakt fra sesong til sesong. Det burde også være rom for å kunne kjøre og f.eks hente vann fra nærmeste vannkilde ved å benytte dispensasjonen.
- Dispensasjoner må utstedes for flere år av gangen. Grunnlaget for dispensasjonene endrer seg ikke automatisk fra sesong til sesong. Dette reduserer unødvendig saksbehandling. Dersom lokale forhold skulle tilsi endrede forutsetninger kan dispensasjoner inndras, og behandles på ny – innenfor en anstendig saksbehandlingstid, ikke månedsvis som man opplever i dag.
- Eier av hytte gis 2 dispensasjoner tilhørende aktuell hytte som vedkommende fritt kan disponere. Slik fjernes skjønnsvurderingen gjeldende f.eks familietilhørighet. Også med dagens ordlyd, er det flere enn juridisk eier som inngår i dispensasjonen. Dermed kan ordlyd «eier» bestå da det er eier som søker, men vedkommende står fritt til å disponere disse. For hytter med flere eiere, gis hver 2 dispensasjoner – med krav om at maksimalt 2 dispensasjoner kan benyttes samtidig. Å sette en begrensning på 1 dispensasjon utgjør en potensiell sikkerhetsrisiko – da det mange steder er direkte uforsvarlig å kjøre alene. Dette er dog ikke til hinder for at eier av hytte hvis forhold tilsier det, og det er ønskelig - bare søker om 1 dispensasjon.
- Med bakgrunn i Stortingsvedtaket 5.mai 2020 i gjeldende sak om at endringene skal føre til forenkling i regelverket og økt kommunalt selvstyre – er det naturlig med bakgrunn i tidligere nevnte bekymring angående økt negativ involvering fra fylkesmenn – **at disse instrueres til å innrette seg til Stortingsvedtakene.** Fylkesmannens nærmest ubegrensede makt til å overstyre kommunale vedtak må opphøre. Saksbehandlingen oppleves i dag som diktatorisk og på ingen måte demokratisk – da én enkelt saksbehandler hos Fylkesmannen kan overstyre kommunale vedtak foretatt av kommunestyret/disp.utvalg eller tilsvarende – kun basert på saksbehandlers egen synsing/vurdering/tolkning. Dette blir svært kritikkverdig da man gjentatte ganger i det siste har opplevd at saksbehandlers tolkning av loven har vært feil. På tross av at saksbehandler har tatt feil, og dette forsinkes/ødelegger for vedtak/bruk av hytte – så

får denne feilen ingen konsekvenser for saksbehandler. Disse saksbehandlerne er «untouchable» og står i prinsippet fritt til å sabotere dersom de ønsker det.

Som en liten digresjon kan det nevnes at da lov om motorferdsel ble endret i 2015 – så kommenterte enkelte organisasjoner som er motstander av fritidskjøring med snøscooter at de nå skulle flytte fokus over til å påvirke saksbehandlere i stedet – for å fortsette med å gjøre det mest mulig vanskelig for privatpersoner å benytte snøscooter i Norge. Dagens situasjon virker mistenkelig mye på at de har lyktes med sin taktikk.

- Stortingsvedtaket om forenkling i regelverket må gjelde den nærmest uendelige mengden dokumentasjon og kunnskapsinnhenting som Fylkesmenn krever for disse enkle dispensasjonssøknadene. §8 i Naturmangfoldloven som sier; «*Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet*» - må følges. Videre; «*Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen*». Status i dag er at Fylkesmenn ignorerer §8 i NMFL. Man må starte å behandle slike dispensasjonssøknader «realistisk» sett i forhold til potensielt skadepotensiale. Hverken natur eller dyreliv har forsvunnet i områdene hvor det har vært snøscooterløyper/-trafikk i mange tiår, dette gjelder både i Norge, i Sverige og i Finland. Vi snakker her om en snøscooter, som kjører oppå snøen! Man må skille en snøscooter på vinterføre og ett terrengkjørende kjøretøy på barmark. Skadepotensialet for disse to kjøretøyene er totalt forskjellig.

For kjøring til turisthytter - "hvor dette baserer seg på økonomi" eksempelvis Den norske turistforenings hytter - så har disse automatisk dispensasjon etter loven. Disse kan kjøre når det passer seg, og hvor mye man vil. Man kan også bedrive ren persontransport - UTEN dette doktorgradsavhandlings-utrednings-kravet som vanlige folk må forholde seg til. Denne forskjellsbehandlingen må ta slutt. Denne særbehandlingen av DNT har hører ingen steder hjemme. Vanlige folks kjøring til hytter er mindre skadelig enn DNTs massetransport bare for bekvemmelighetshensyn for skigåere. I praksis for at de skal kunne nyte rødvin etter skituren sin. Her er altså økonomi viktigere enn naturmangfoldet?

- Rundskriv T-1/96 som i stor grad benyttes for å begrense snøscooterbruk **MÅ** revideres – fortrinnsvis trekkes tilbake. Tolkningene i dette rundskriv er ikke tilpasset hverken år 2020 eller endringene i motorferdselloven som ble gjort 2015. For eksempel; Rundskriv T-1/96, begrenser hvem som kan søke etter §5 c. Hytte med flere eiere må av uforklarlig årsak søke dispensasjon etter §6 «særlig behov». At f.eks. to søsken, i stedet for én - eier en hytte tilsier ikke at grunnlaget for dispensasjon har endret seg så radikalt – dette **må** endres. Videre sier rundskrivet at dispensasjoner etter §6 bare kan gis enkeltvis. Dette medfører at for hytter med flere eiere f.eks. to søsken, må det vises **ett særlig behov** for å få dispensasjon til å kjøre til hytte, og man kan kun få dispensasjon til **én enkelt tur av gangen**. Håper departementet ser denne urimeligheten i forhold til hytter med en eier. Status i dag er at saksbehandlere hos Fylkesmannen ikke evner benytte sunn fornuft, men benytter denne håpløse tolkningen i rundskrivet som grunnlag for å omgjøre dispensasjonssøknader.
- Kommunene må få større mulighet til å kunne gi dispensasjon til lenger åpning av snøscooterløypene sine, og derav også dispensasjoner for kjøring til hytte. Samtidig som det enkelte steder i landet kan være grønne plener og +20°C - har andre steder metervis med snø og kolonnekjøring. Dagens lovverk er for rigid og ikke tilpasset slike

lokale variasjoner. Stortingsvedtaket om økt kommunalt selvstyre må her komme til sin rett. Dagens situasjon hvor slikt bestemmes av Fylkesmenn som sitter på ett kontor milevis unna, som ikke foretar befaringsmen tar avgjørelser basert på synsing – må opphøre. I enkelttilfeller har Fylkesmannen innrømmet at «kommunen er nærmest til å foreta avveiningene». Dette må bli konsekvent, og ikke basert på dagshumøret til saksbehandlere.

- §6 må også endres. Ordlyden "*i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum*" er **IKKE** et mål som er vedtatt av Stortinget - og må fjernes. Denne ordlyden har stått i mange år – som en «sovende tekst». I det siste har Fylkesmenn begynt å benytte dette som begrunnelse for å omgjøre kommunale vedtak. Stortinget har aldri hatt som intensjon at motorferdsel skal redusere til et minimum. Denne intensjonen har departementet på egen hånd ført inn når forskrift er laget for mange år siden, og har bare «fulgt med videre». Intensjonen har sikkert vært god, men er ikke i henhold til Stortingets vedtak. Ordlyden «til et minimum» vil i praksis si 0 – og kan benyttes for å avslå hvilken som helst dispensasjonssøknad, og er ikke i henhold til formålet med loven – eller hva Stortinget har bestemt.

Jeg registrerer en bekymring for hva enkelte uttrykker som en eksplosjon av støy og generell trafikk i fjellet. De samme bekymringene ble fremmet forut for lovendringen som ble gjort i 2015 – men erfaringen siden den gang tilsier at denne skremselspropagandaen var feil. Jeg ser ingen grunn til at det heller denne gang skal bli en eksplosjon i hverken støy eller trafikk – vi må være så edruelige og innse at det er en svært begrenset trafikk/antall dispensasjoner det her faktisk er snakk om. Jeg er kjent med at det foregår en evaluering av endringene som ble gjort i lov om motorferdsel i 2015. Det er MEGET SPESIELT at flere av personene som utfører denne evalueringen er de samme personene som før lov om motorferdsel ble endret i 2015 – produserte en rapport for Den Norske Turistforening som bl.a. hevdet det ville bli en eksplosjon av antall snøscootere dersom loven ble endret – med påfølgende negative påvirkninger. Disse konklusjonene ble aktivt benyttet av snøscootermotstandere for å forsøke å stoppe lovendringen. Tiden siden 2015 har vist at disse påstandene ikke har holdt mål. Det blir da meget spesielt at de samme personene skal komme med kritikk av egen rapport og konklusjoner...

Det er ikke grunnlag for å hevde at ALLE hytteeiere automatisk vil anskaffe snøscooter selv om denne endringen gjøres. Svært mange hytter i Norge ligger på en øy/holme, med svært svært liten mulighet for noen gang å kunne benytte snøscooter. Svært mange hytter ligger i hyttefelt med vei helt frem til døra, og disse vil heller ikke ha behov for å anskaffe seg snøscooter. Slik skremselspropaganda angående økning i antall snøscootere er kun for å skape negative holdninger til snøscooter og dens brukere. Som nevnt tidligere, hvordan gikk det med Vista Analyse sin rapport/spådom forut for lovendringen i 2015?

Avslutningsvis vil jeg komme med **skarp kritikk** til den negative tonen angående bruk av snøscooter som gjennomsyrrer høringsnotatet. Det er omtrent umulig å finne ett eneste positivt ord om snøscooter og snøscooterbruk. Høringsnotatet virker mer å være en mal for de som ønsker å gi negativ tilbakemelding til forslaget – det er ikke departementets jobb!

Departementet har i brev til Snøscooterklubbenes fellesråd uttrykt mangel på tid som begrunnelse for ikke å ha endret rundskriv T-1/96. Når departementet velger å bruke til på å sende ut en høring like før en lovendring vil komme, noe departementet er kjent med - så er det all grunn til å stille spørsmålstegn ved saksbehandlernes prioriteringer.

Departementet viser til at dette er viktige demokratiske prosesser å få innspill via høring - jeg håper departementet benytter de samme bekymringer for demokratiet når de vurderer fylkesmennenes saksbehandlers makt i disse saker. Føler departementet at det oppleves demokratisk når en enkelt saksbehandler sitter med det som i praktisk er diktatorisk makt? Én enkelt saksbehandler kan etter eget velbefinnende trenere dispensasjonsbehandling i månedsvis, og i praksis blokkere hele bruk av hytta for en hel sesong for brukere. Det var IKKE det som var tanken da Stortinget ga fylkesmennene i oppgave å overse kommunen i disse sakene.

Ofte har det vist seg at fylkesmennenes saksbehandlere har tatt feil, men deres feil får ingen konsekvens på tross av at de har ødelagt svært mye for de involverte.

I denne omgang er det forskrift som endres. I praksis er det ikke alt som reguleres gjennom forskrift, men via rundskriv o.l. Departementet har her full mulighet til å gjøre svært mye fornuftig - og bør ikke gjemme seg bak "forskrift-endring" som begrunnelse for ikke å rydde opp i mange problemstillinger.

Det er i grunn ganske mye vedrørende lov om motorferdsel i utmark, og da bruk av snøscooter som burde ordnes opp i. Det hadde vært prisverdig om departementet hadde tatt kontakt med Snøscooterklubbenes fellesråd, SKFR – som representerer snøscooterklubbene i Norge, og fått til ett møte hvor problemstillingene ble diskutert og man sammen kunne jobbet frem løsninger. Dagens situasjon hvor saksbehandlere/byråkrater i departementet - som jeg mistenker har liten praktisk kjennskap til bruk av snøscooter lager lover eller forskrift fra sitt kontor er ikke ideell. Da ender man opp med løsninger som ikke er tilpasset brukerne. Saksbehandlerne må gjerne ha solid utdannelse, men praktisk kjennskap til det man skal behandle er vel så viktig som år på skolebenken.

Undertegnede ber departementet ta inn over seg det kraftige signalet som Stortinget har gitt departementet ved å måtte vedta endring i lov om motorferdsel; den rigide veien som departementet har fulgt de seneste årene er IKKE i henhold til Stortingets og dermed folkets ønske.

Med vennlig hilsen
Dagfinn Rydningen