



Rendalen SV
2485 Rendalen
Leder: Gry Lønrusten

Klima- og miljødepartementet
Postmottak@kld.dep.no

Rendalen, 18.09.2014

Høringsinnspill – foreslåtte endringer i Motorferdsellov med forskrifter

Rendalen SV viser til forslag til endringer i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), og forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (forskrift for motorkjøretøyer i utmark etc.). Klima- og miljødepartementet foreslår at det åpnes for kjøring med snøskuter til fornyelsesformål ved at kommunene gis adgang til å etablere løyper for slik kjøring

Endringen som foreslås legger seg tett opp til forsøket som i første runde skulle omfatte 40 kommuner, og som seinere ble utvidet til å omfatte over 100 kommuner, før det hele ble stoppet på grunn av store protester. Som erstatning for forsøket kommer nå forslag om endring av Motorferdsellov med forskrifter. Endringsforslagets framdriftsplan legger opp til svært kort behandlingstid, og det **mangler** både **faglige vurderinger, konsekvensanalyser og gode begrunnelser** for det forslaget som nå legges fram. Rendalen SVs første spørsmål blir derfor: Hvilke begrunnelser ligger bak et behov om å få til denne endringen så raskt? Vi har problemer med å se at det finnes ett eneste argument for at denne lovendringen ikke kan gis en grundig behandling. Forsøket som skulle gjennomføres var nettopp for å få mer kunnskap. Når det ikke gjennomføres noe forsøk i forkant av lovendring, tilsier det et grundig forarbeid før lovendring legges fram. Men i utsendte forslag kan vi ikke se noe tegn til et grundig forarbeid snarere tvert om, og det er svært kritikkverdig.

Vi mener at kunnskapsgrunnlaget er for dårlig for å gjennomføre lovendringen. Det eneste som sies om negative konsekvenser i høringsdokumentet er "*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.*" Begrunnelsen FOR lovendringen er enda tynnere, her må man lese mellom linjene, blant annet at det er så mange som kjøpt skuter på grunn av at de har mer penger, og at det tildeles for mange dispensasjoner til dagens lov. Ingen av delene kan sies å forsvare noen lovendring.

Forslaget sannsynliggjør ikke at ulovlig kjøring ikke vil øke i omfang på grunn av økt skutertetthet, flere som ferdes over større områder og små ressurser til kontrollvirksomhet. I områder som tidligere har hatt forsøk og der de har fått lov til å beholde løyper til



fornøyleseskjøring, har SNO og politi påvist at ulovlig og hasardiøs kjøring øker i omfang, særlig etter at opprinnelig forsøksperiode var over (personlig meddelt av politi ved Telemark politidistrikt).

Det finnes mange ubesvarte spørsmål i denne saken:

- Hvor mange kilometer løyper kan vi forvente med lovendringen?
- Hvor mange nye snøskutere kan vi forvente?
- Hvilke dyr påvirkes negativt?
- Hvor mye kommer utslipp av klimagasser til å øke?
- Hvordan blir reiselivet påvirket?
- Hvordan påvirkes folkehelsen av at flere velger å bruke motor istedenfor kroppen?
- Hvor store blir kostnadene knyttet til kontroll med ulovlig kjøring?
- Hvor store blir kostnadene knyttet til snøskuterulykker?
- Hvem skal dekke kostnadene?

I Sundvollplattformen kom Høyre og Fremskrittspartiet overens om at regjeringen skulle legge fram en stortingsmelding for å styrke friluftslivet. Stortingsmeldinger skal inneholde hvilken kunnskap man har, hvilken utvikling som er ønskelig og hvilke tiltak som kreves for å nå fram til det. Vi mener stortingsmeldingen om friluftsliv må komme før en eventuell lovendring av motorferdselloven, dette henger tett sammen.

Av de som driver med friluftsliv, oppgir 89 % at de gjør det for å komme ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensing¹. Økt motorferdsel risikerer å fortrenge fysisk aktivitet både gjennom at man tar en skutertur istedenfor skitur, og gjennom at tuområder blir mindre attraktive.

Selv om vi ikke har veldig mye kunnskap på området i Norge (noen erfaringer finnes dog fra enkelte forsøkskommuner og Nord-Troms og Finnmark), så finnes det erfaringer fra Sverige. Naturvårdsverket ga nylig ut en rapport om statusen for å nå målet "Storlagen fjällmiljö". I rapporten kan man lese at det er i dag 300 000 skutere og det er sterkt økende. I tillegg er tendensen at hver skuter kjører lenger. Naturvårdsverkets konklusjon er at dagens trafikk i de svenske fjellene ikke er i henhold til mål om å bevare "Storlagen fjällmiljö". Når svenske myndigheter stiller spørsmål rundt motorferdsel må vi også se på hvilke miljømål som trues om man innfører mer motorferdsel, både for at naturen skal være et attraktivt sted å bedrive rekreasjon for Norges befolkning og turister fra utlandet og for å bevare naturverdier.

I endringsforslaget stilles ikke krav til hva slags skutere som kan benyttes. Det kan være fordi dette blir svært vanskelig ift at det kan oppfattes som konkurransevidende innen EØS-regelverket? Det burde uansett vært gjort med hensyn til sikkerhet, natur- og klimahensyn innen områder som støynivå, motoreffekt og kamhøyde.

¹ Synnovate 2009



Når det gjelder næringsutvikling, mener vi det er en svakhet med forslaget at det ikke stilles krav om vurdering av konsekvenser for naturbasert reiseliv. Områder som i dag benyttes for å tilby stille naturopplevelser, kan vi risikere at blir tatt over av aktivitet som gir mye trafikk og støy. Vedtatt nasjonal reiselivsstrategi hviler på premissen om et bærekraftig reiseliv. Hvis vi åpner for fornøyleseskjøring, dvs kjøring som ikke har noe nytteformål - nå - da klima og miljø er toppsak verden over, sender vi et sterkt signal ut til verdens turister om at Norge velger å gå baklengs inn i framtida. Endringen vil sende tydelig signaler ut om at Norge går fra et ansvarlig lovverk med hensyn til: Natur - klima - og de som ønsker å oppleve naturlig natur til å satse på uansvarlig moro med økte utslipp og forstyrrelser i den naturen som skulle være vår viktigste merkevarebygger.

Rendalen SV mener det er en stor svakhet med forslaget at ikke INON-områder skjermes helt for fornøyleseskjøring. I INON er både dyreliv og friluftsliv tilpasset stille og urørt natur. I de områdene blir derfor konflikten enda større enn i mer bygdenære områder, langs kraftlinjer og andre inngrep. Regjeringen har signalisert at INON skal avskaffes som forvaltningsverktøy, argumentet er blant annet at INON har en del svakheter som at det ikke tar hensyn til at inngrep ødelegger mer enn andre inngrep og at geologien gjør at inngrep synes på lenger avstand på noen steder. INON er likevel det beste verktøyet vi har for på en kostnadseffektiv å måte bedømme hvor det finnes urørte områder. Fram til at Miljødirektoratet legger fram et forslag om hvordan man skal ta fram bedre kartdata mener vi at INON må ligge til grunn. I tillegg til å sette et absolutt krav mot å opprette løypene i INON, må man sette krav at om at løypene må følge eksisterende inngrep om ikke spesielle grunner taler mot det.

Det står i forslaget at kommunene må ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, og videre at kommunen i planforslaget skal utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Det stilles ingen presise krav til **hvordan** utredningen skal gjennomføres og hvordan eller **hvem** som skal vurdere ulempene. Rendalen SV mener det er en stor svakhet med forslaget. Vi har i prosessen som har gått med forsøket sett at de som ønsker løyper for fornøyleseskjøring si: Her har vi god nok plass – støy når ikke så langt – det er ikke noe problem å dele områdene mellom ulike brukere osv. Mens andre som mener det er ulemper ikke får tilgang på informasjon om planlagte løyper. Uten helt klare krav til hvem som skal utrede og hvordan det skal utredes, betyr disse formuleringene svært lite. Slike utredninger dersom de gjøres skikkelig, er krevende og tar tid, derfor bør ikke lovarbeidet presses igjennom i høy fart.

Konklusjon:

Rendalen SV mener endring av Motorferdselloven med forskrifter som er forslått er svakt begrunnet og forslaget mangler dokumenterte konsekvensvurderinger på områder som



Rendalen SV
2485 Rendalen
Leder: Gry Lønrusten

friluftsliv, næringsutvikling, folkehelse, dyreliv, kostnader og biologisk mangfold. Vi tror foreslåtte endring vil gi store ulemper for flertallet av de som i dag benytter norsk natur, og vil gi Norge et negativt omdømme. Rendalen SV mener derfor at foreslått endring ikke bør gjennomføres. Hvis det skal gjennomføres en endring, må departementet legge fram et nytt forslag som er betydelig bedre begrunnet med faglige konsekvensvurderinger på en rekke områder av vesentlig betydning.

Når Rendalen SV er svært skeptisk til liberalisering av regelverket for snøskuterkjøring. Så er det fordi vi sier:

- JA til ekte natur med ekte naturopplevelser skapt av naturen selv
- JA til trygg ferdsel i naturen
- JA til at dyrene ikke skal forstyrres negativt av menneskers ferdsel
- JA til eksosfri luft i utmark
- JA til helsebringende aktiviteter i naturen
- JA til naturbasert reiseliv som bidrar til økt glede over lite berørt og forstyrret natur

Mvh

Rendalen SV