

Statsråd Erik Solheim
Miljøverndepartementet
Boks 8013 Dep
0030 OSLO

Vår ref.:
09-07 jon

Dykkar ref.:

Dato:
07.05. 2009

Saksbehandlar: Arnodd Håpnes, tlf.: 23 10 96 13, e-post: ah@naturvern.no

Nei til fritids/rekreasjonskjøring med motorfartøy i utmark

Sammendrag/konklusjon

Samarbeidsrådet for Naturvernsaker (SRN) og Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO) registrerer at det nå pågår en debatt om innholdet i det reviderte regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag (lov og forskrift). Vi vil så innstendig vi kan be om at den viktigste bærebjelken i dagens lovverk, nemlig forbudet mot fritidskjøring i utmark, også beholdes i ny lov og forskrift. At vi har dette speilvendingsprinsippet i motorferdselsloven, der all kjøring som ikke uttrykkelig er gitt unntak av nytte/næringsgrunner er forbudt, har vært helt vesentlig for å beholde støyfrie og inngrepsfrie områder og unngå svenske og nordamerikanske tilstander.

Skal vi beholde den mer enn hundreårige friluftstradisjonen vi er så stolte av, med enkel tilrettelegging og fysisk aktivitet der naturopplevelse, stillhet og rekreasjon står i sentrum, må dagens restriksjonsnivå for motorferdsel i utmark beholdes. Dette er også viktig for å sikre den oppdrags/leiekjøring som naturlig følger av dagens speilvendingsprinsipp, og som er med på å skape viktige arbeidsplasser lokalt.

Innledning

Vi er opptatt av at vi skal ha et restriktivt lovverk for motorferdsel i utmark, der fritids/rekreasjonskjøring som utgangspunkt er forbudt, men der fornuftig bruk til nærings/nytteformål er tillatt. Vi ønsker dette skillet fordi vi ser at det enkle friluftsliv, og dermed en friluftskultur og tradisjon som er bygd opp over mer enn 100 år, kan få langt dårligere vilkår dersom lovverket liberaliseres. Vi ser det også som viktig at mest mulig nytte- og næringstransport blir kanalisert inn i oppdrags/leiekjøring, og dermed kan gi aktivitet og arbeidsplasser i bygde-Norge. Samtidig er det viktig å erkjenne at særlig snøskuter, men også til dels ATV, er praktiske kjøretøy som kan utføre viktig arbeid i utmark på en relativt skånsom måte.

Vi vil peke på det nasjonale perspektivet i denne saken, og understreke at dersom det innføres mer liberale regler (f.eks. rekreasjonskjøring) i noen deler av landet, vil det etter hvert komme krav fra andre områder om tilsvarende regler. Over tid vil utviklingen også gå i retning av stadig større tett-

het av snøskutere og ATVer og flere løyper i nye områder, slik situasjonen nå er i Finnmark. Det er også grunn til å minne om at bakgrunnen for både forsøksprosjektet og MOSA var å komme fram til løsninger som reduserte omfanget av kjøring, og som også bidro til færre dispensasjoner fra lovverket. Da kan vi ikke ende opp med en liberalisering av lovverket.

Fakta/historikk

Vi har hatt lov om motorferdsel i utmark siden 1977. Loven har hatt et generelt forbud, men med unntak for samfunnsnyttig kjøring. I 1988 ble det åpnet for rekreasjonskjøring vinterstid etter godkjente traseer i Nord-Troms og Finnmark, og i 1989 ble tilsvarende gjort gjeldende på barmark i Finnmark.

I 2001 ble det startet opp et forsøksprosjekt med 8 (7) kommuner som skulle bruke plan- og bygningsloven til å forvalte motorferdsel i utmark. Kommunene klarte ikke å nå viktige mål om å redusere det totale omfanget av kjøring i utmark eller å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.

I forlengelsen av forsøksprosjektet kom MOSA (Motorferdsel og samfunn), på initiativ fra daværende miljøvernminister Knut Arild Hareide. MOSA kom som et direkte resultat av den negative utvikling Hareide hadde registrert: En alarmerende økning i antall snøskutere og ATV-er, omfattende barmarkskjøring særlig i nord, mye ulovlig kjøring både på snø og barmark og liberale (slepphendte) kommuner som innvilget 9 av 10 dispensasjonssøknader. Siktemålet med MOSA var derfor utvilsomt å danne grunnlag for en innstramning i lovverket.

Prosjektet gav god dokumentasjon av omfang og effekter av motorferdsel på mennesker og dyre/planteliv. Anbefalingene om nytt lovverk var noe sprikende, med enighet om restriktiv holdning til barmarkskjøring og lufttransport og at vi fortsatt skulle ha en forbudslov, men med ulike syn på fritids/rekreasjonskjøring (mange mot) og utvida næringskjøring (mange for).

DNs høringsforslag av 29.06.07 var basert på den kunnskap vi har etter 30 års erfaring med praktisering av loven, erfaringene fra forsøksprosjektet og faktagrunnlaget/anbefalingene fra MOSA. DN foreslo et relativt strengt regime i tråd med Hareides intensjoner og MDs oppdrag til DN: Nei til fritids/rekreasjonskjøring, nei til utvidelse av næringskjøring, pålegg om å utarbeide motorferdselsplaner og pålegg om å etablere leiekjøringsordning i alle kommuner. Organisasjonene støtta hovedtrekkene i forslaget, men ville utvide næringskjøring til også å gjelde næringsmessig jakt, fangst, fiske og turisme.

På basis av høringsrunden opprettholdt DN i sin tilråding til MD av 10.03.08 hovedtrekkene i høringsforslaget, men ville la kommunene avgjøre søknader om næringskjøring utenom jord/skogbruk (utmarksnæring) og kjøring for funksjonshemmede (med fylkesmannen som ankeinstans). Også kravet om separat omsetning på utmarksdelen på min. 50.000 ble trukket; det var nok at gårdsbruket/-tiltaket totalt sett var momspliktig. Ellers ble transport av ved/virke definert som tradisjonell næring.

Mer om erfaringene fra forsøksprosjektet

Fra ulike hold har dette prosjektet blitt framstilt som vellykka, særlig for de kommunene som valgte å etablere rekreasjons/fritidsløyper. Erfaringene med bruk av plan- og bygningsloven til å styre motorferdsel i utmark er gjennomgående positive. Det har gitt kommunene et nytt og godt verktøy til å styre den lovlige ferdsele. Det er imidlertid blandede resultater for andre deler av prosjektet.

Ved oppstart var det stilt opp noen overordna mål for prosjektet. De mest interessante med tanke på nytt lovverk er de som gjelder omfang av kjøring og fordeling av kjøringa i terrenget. Forsøket gav ikke redusert støy- og trafikkbelastning totalt sett, fordi nye kjøreformål ble innført. Mye av den tidligere ulovlige kjøringa ble gjennom forsøket gjort lovlig ved etablering av rekreasjonsløyper. Den

ulovlige kjøringa flyttet seg, og omfattet bl.a. tilslutningsløyper. Arealsonering og faste løyper hadde en kanaliseringseffekt. Kjøring i sårbare områder gikk ned, men neppe til et minimumsnivå som var målet.

Vinje kommune

I den offisielle delen av forsøksperioden (fram til 2005) fungerte ordningen delvis pga. at kommunen la inn svært strenge forutsetninger, men etterpå er det dokumentert klare tilfeller av ulovlig kjøring.

Kommunen etablerte både rekreasjonsløyper (170 km) og løyper for snøskutersafari (44 km), med vedtekter om at bare folk som bodde i Vinje og var medlem i snøskuterklubb fikk bruke løypene. I tillegg utøvde snøskuterklubben sjølfjustis. Dette førte til mer kjøring i lovlige løyper (naturlig nok), og mindre ulovlig kjøring. Men den ulovlige kjøringa flytta seg til andre steder i kommunen, og gjaldt bl.a. tilførselsløyper til det lovlige løypenettet. Det totale omfanget av kjøring gikk ikke ned.

I fjor dokumenterte SNO omfattende ulovlig kjøring i kommunen, bl.a. ved bruk av helikopter. Noe av dette er vist på nyhetene i NRK, og er omtalt på NRKs nettsider. Det er også kommentert av DN-direktør Janne Sollie (*jfr. vedlegg 1*).

Den begrensningen på bruken av løypene som Vinje praktiserte i forsøket er ikke mulig å gjennomføre dersom en lovendring åpner for å innføre rekreasjonsløyper. En slik praksis vil være **i strid med EØS-regler** (*jfr. juridisk betenkning, eget brev*). Det betyr at kommuner som etablerer rekreasjonsløyper må regne med tilstrømming av brukere fra andre kommuner, regioner og landsdeler. Bruk av rekreasjonsløyper kan derfor få et langt større omfang i folkerike og hyttetette områder i Sør-Norge enn i spredtbefolkede Finnmark.

Stor-Elvdal kommune

Etablerte en åpen løype på 20 km i et område med svært lite hytter. Løypa var kun åpen for innbyggerne i kommunen som var medlemmer av nystarta snøskuterklubb. Likevel førte opprettelsen av denne løypa til økt snøskutersalg og mer villmannskjøring.

Hattfjelldal

Etablerte et nett av isfiskeløyper (52 km) og rekreasjonsløyper (115 km) spredt over kommunen. Dette fungerte brukbart i den offisielle delen av prosjektet, særlig i starten, men det var tilfeller av ulovlige tilførselsløyper. Statskogs fjelltjeneste rapporterte at det første året av prosjektet var bra, mens det så ble gradvis utgliding og økt ulovlig kjøring. Mye av den ulovlige kjøringa foregikk nede i bygda, mellom hus/gårder, i skogsområdene, til/fra løypenettet osv., men det var også villmannskjøring på fjellet, i brattheng/skavler (*jfr. vedlegg 2*).

Fauske

Gjorde om eksisterende isfiskeløype til åpen turistløype (20 km) inn til svenskegrensa. Løypa var åpen for alle. Dette førte til mer kjøring, økt kjøp av snøskutere, men også til ulovlig kjøring via tilførselsløyper og mellom hytteområder og turistløypa (*jfr. vedlegg 3*).

Oppsummering av forsøksprosjektet

Vi viser til NINAs sluttrapport (NINA Rapport 90, okt. 2005): *I Vinje og Stor-Elvdal er bruken av rekreasjonsløypene begrenset til innenbygds medlemmer i skuterklubbene gjennom grunneieravtaler. Forsøket gir dermed ingen erfaringer på hva det vil si å legge ut åpne rekreasjonsløyper i befolkningstette områder i Sør-Norge. Forsøket har heller ikke gitt erfaringer omkring effekter av å legge ut rekreasjonsløyper gjennom flere kommuner, noe som fort vil bli et spørsmål hvis forsøksvedtektene blir gjeldende nasjonalt.*

Med andre ord fikk en i forsøksprosjektet ikke prøvd ut åpne løyper i tett befolkete områder. Det nærmeste en kom var nok turistløypa i Fauske, der trafikkveksten også var svært stor. På den måten forteller forsøket lite om rekreasjonsløyper er ”vellykket” - også fordi det ikke har vært oppfølging og systematiske tellinger etter evalueringa. Derfor vet en lite om f.eks hyttefolkets bruk av løypene.

Fortsatt nei til fritids/rekreasjonskjøring

Finnmark og Nord-Troms har i ca. 20 år, med hjemmel i loven, hatt mulighet til å etablere snøskuterløyper og barmarkstraseer for fri kjøring. Til å begynne med dreide dette seg om et fåtall atskilte løyper med start et begrenset antall steder. Etter hvert som flere skaffet seg skuter/ATV, kom kravet om flere løyper, og det ble press for å knytte sammen løypene.

I dag er det et omfattende nett av løyper og traseer både vinterstid og på barmark (*jfr vedlegg 3-5*). I tillegg er det lov å kjøre 300 m på hver side av løypene, og det gis svært mange dispensasjoner. Samtidig registreres det mye ulovlig kjøring. Dette har ført til at utøving av tradisjonelt friluftsliv med stillhet og ro ikke lenger er mulig i store deler av Finnmark. Vi kan også nevne at Alta og Omegn Turistforening måtte stenge Bojobæskihytta pga. hærverk og svinn. Enkel tilgang til utmarksområder gjennom liberale snøskuterregler fører til at noen få ødelegger for andre.

Dersom lovverket åpner opp for at kommunene sjøl kan definere om de vil ha rekreasjonsløyper eller ikke, blir dette en irreversibel prosess, og noen få liberale kommuner blir en spydspiss for å dra med seg resten. Til å begynne med blir det sikkert slik det startet i Finnmark og Nord-Troms, og slik forsøkskommunene nå har praktisert det, med noen få avgrensa løyper. Men den utviklinga vi har sett i Finnmark/Nord-Troms, med et stadig mer omfattende løypenett og fortsatt ønske om flere løyper/traseer (og mange dispensasjonssøknader som innvilges), er et bevis på at dette i praksis ikke er mulig å stoppe eller reversere.

I Sør-Norge, med langt større befolkningstetthet og mindre areal samt mer kompliserte grunneierforhold, vil omfanget av løyper og konfliktnivået i løpet av noen år bli langt større enn i Finnmark.

Obligatorisk leiekjøringsordning

Vi støtter at alle relevante kommuner (dvs. de som har motorferdsel i utmark) skal etablere leiekjøringsordning, men vi skal ikke hindre folk i å komme seg på hytta. Det betyr at ordninga må tilpasses lokale forhold. Der det f.eks. er veldig langt mellom hyttene, og leiekjøring er uhensiktsmessig, må folk få kjøre sjøl. Men samtidig bør det være krav (jfr. DN's forslag) om at alle som har fått tillatelse/løyve til kjøring skal føre kjørebok, som tas med på turen. Det vil bidra til å hindre unødvendig kjøring på hytta. Det må også være rom for at frivillige organisasjoner/lag som utfører transportoppdrag eller løser sine transportbehov gjennom dugnadsbasert innsats, kan fortsette med det.

Enklere regler for utmarksbasert næring

Vi ønsker ikke å ramme nærings/nyttekjøring. Derfor mener vi DN's forslag er unødig strengt når det gjelder ny utmarksbasert næring (jakt, fiske, sanking, drift utleiehytter). DN foreslår at slik kjøring skal være søknadspliktig, mens vi mener at når grunneier driver denne typen næring, bør han slippe søknad. Det er likevel et fornuftig krav at det skal føres kjørebok for slik transport. Vi mener også at transport knyttet til utmarksbasert næring ikke skal omfatte persontransport.

Kjøring for varig funksjonshemmede

Vi mener DN's forslag til regelverk her er noe firkanta. Det må være mulig for folk med varig funksjonshemming å kunne kjøre snøskuter med eller uten følgekjøretøy til bestemte mål, etter søknad.

Strengere kontroll, bedre sanksjonsmuligheter

For å redusere ulovlig kjøring må politi og oppsyn (SNO, Fjellopsynet) tilføres langt mer ressurser, og vi støtter også DN's forslag om å gi SNO utvida fullmakter til å drive kontroll. I tillegg må sank-

sjonsmulighetene utvides slik at det svir å kjøre ulovlig. Økning av bøtenivået, mulighet for inndraging av førerkort/kjøretøy og prikkbelastning er fornuftige tiltak som vi støtter.

Kommunal motorferdselsplan

Vi tror det er fornuftig at kommunene får et verktøy til å styre motorferdselen i sin kommune. Derfor støtter vi kravet om at alle kommuner skal ha en motorferdselsplan hjemlet i plan- og bygningsloven (pbl). Her skal den lovlige kjøringa styres i soner/traseer, og det kan/skal stilles vilkår til kjøringa. I samband med en slik plan forutsettes det at viktige natur- og friluftsverdier kartlegges, for å unngå kjøring i sårbare og verdifulle områder. I prosessen med å lage motorferdselsplaner er det viktig å sørge for medbestemmelse og at berørte interesser blir hørt, slik også forsøksprosjektet la vekt på. Det er naturlig å trekke inn bl.a. friluftslivs- og naturvernorganisasjonene i dette arbeidet. Kommunene kan også gjennom pbl regulere inn motorsportbaner for øvingskjøring og fri kjøring.

Isfiskeløyper

Vi støtter forslaget om å fjerne adgangen til å opprette nye fiskeløyper, fordi de i mange sammenhenger fungerer som rekreasjonsløyper. Vi mener imidlertid at eksisterende isfiskeløyper må vurderes av kommunene ved utarbeiding og revisjon av motorferdselsplan etter plan- og bygningsloven. Vi er altså uenig i at lov/forskrift skal gi pålegg om å fjerne slike løyper.

Opinionen ønsker ingen liberalisering

TNS Gallups årlige miljøbarometer viser at et klart flertall ikke ønsker noen liberalisering av lovverket for motorferdsel i utmark, verken på barmark eller snø (*jfr. vedlegg 6*). Motstanden mot en generell liberalisering ligger stabilt på 80-85% i perioden 2001-2007, mens over 70% heller ikke vil gjøre det lettere å kjøre snøskuter (2005 og 2006, *vedlegg 7*).


Nationens distriktsbarometer viser at motstanden mot liberalisering er stor både på landsbygda og i byene (*jfr. vedlegg 8*). Dette er interessant, og viser at dette ikke er en sak som gjelder by mot land, men at den tause majoritet som vil ha et restriktivt lovverk ofte ikke når fram i mediene.

Konklusjon

Vi har i dag over 60.000 snøskutere og over 20.000 ATV (*vedlegg 9*). Vi må sørge for et lovverk som ikke bidrar til en ytterligere økning av kjøretøyparken og dermed enda mer kjøring. Derfor må vi beholde forbudet mot rekreasjons/fritidskjøring, og innføre obligatoriske leiekjøringsordninger. Vi ser at kommunene må spille en viktig rolle i håndteringen av motorferdselssaker, og støtter forslaget om motorferdselsplaner koblet til PBL. På sikt bør antallet løyper/traseer i Finnmark/Nord-Troms ned, og vi støtter at det startes en lokal/regional prosess der alle brukergrupper er med for å få til dette.

Med vennlig hilsen

Samarbeidsrådet for Naturvernsaker (SRN) og Friluftslivets fellesorganisasjon (FRIFO)



Arnodd Håpnes
SRN-sekretær

Dette er sjokkerende



Bildene avslører at forsøksordningen med skuterkjøring er en fiasko.

- Anne-Cathrine Reuterdahl anne-cathrine.reuterdahl@nrk.no
- Ragnar Lurås ragnar.luras@nrk.no

Permalenke <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostafjells/telemark/1.5556888>

Bilder fra Statens Naturoppsyn viser stort omfang av ulovlig snøskuterkjøring i Vinje og Tokke.

Se video: [Villmannskjøring](#)

- Jeg synes det er sjokkerende og dramatisk at det er så mye spor i løpet av få dager, sier Janne Sollie, direktør for Direktoratet for naturforvaltning.

«Dette er verre enn jernbanesporene på Oslo S» Janne Sollie, Direktoratet for naturforvaltning.

Prøveordning ble fiasko

Ordfører i Vinje, Arne Vinje, hevdet for en tid tilbake at dersom forslaget fra direktoratet om forbud mot snøskuterkjøring ble vedtatt, ville den ulovlige kjøringen øke. De fikk dermed en prøveordning med tillatte løyper til fritidskjøring.

- Nå er det jo slik at Vinje, med ordfører og lensmann, selv har hevdet at dette har vært suksess, og at de har klart å redusere den ulovlige kjøringen. Disse bildene viser noe helt annet, sier Sollie.

Mye ulovlig kjøring

Sollie mener dette bekrefter erfaringer fra andre steder i landet om at hvis man først gir lov til å drive med fritidskjøring, så øker den ulovlige kjøringen også.- Dette er jo områder det ikke er lov til å kjøre, og langt ifra den løypa som er anlagt. Selv om det skulle ha vært gitt tillatelse til en hytte her, så er det jo ikke bare en løype vi ser, men det er skuterkjøring på kryss og tvers. Dette er verre enn sporene på Oslo S, sier Sollie.

Vedlegg 2 (artikkel Helgeland Arbeiderblad 14.04. - ulovlig kjøring Hattfjelldal)



ULOVLIG KJØRING: Det har blitt mer ulovlig kjøring med snøscooter på Helgeland, mener Per Lorentzen i Statskog

Fjelltjenesten. Bildet er fra en kontroll i snøscooterløypa i Hattfjelldal. (Arkivfoto: Geir Arne Glad)

Mer tullkjøring med snøscooter

Den ulovlige snøscooterkjøringen har økt betydelig på Helgeland, mener Per Lorentzen i Statskog Fjelltjenesten.

Av Jon Steinar Linga. Publisert 14.04.2008 - 22:00 Oppdatert 14.04.2008 - 12:19

Fakta

- Direktoratet for Naturforvaltning (DN) vil innskjerpe forbudet mot motorferdsel i utmark. DN vil ha generelt forbud mot alt annet enn nyttekjøring med snøscooter.
- Dagens lovverk gir rom for at kommuner kan gi dispensasjon fra forbudet mot motorferdsel i utmark. Loven gir anledning til transport av gods til hytte som ligger mer enn 2,5 kilometer fra brøytet vei.
- Hattfjelldal er med på en forsøksordning med snøscooterløyper.

– I flere områder ved Røssvatnet, i Susendalen, ved Majavatn, i Svenningdalen og i områder mellom Grane og Vefsn foregår mye tullkjøring med snøscooter, sier Lorentzen.

Adresseavisen fortalte mandag om en storaksjon i trønderske grensetrakter. 30 personer ble hanket inn for ulovlig scooterkjøring. Lederen for aksjonen fortalte om ekstrem og skremmende kjøring, blant annet om farlige tester i bratte heng.

Med påska og vinteren i Grane og Hattfjelldal som bakgrunnsteppe, tviler ikke oppsynsmann Per Lorentzen på at tullkjøring på snøscooter i år har økt.

Sklidd ut

– Ordningen med løypenettet i Hattfjelldal fungerte bra det første året. Etterpå har det sklidd ut. Forholdene blir verre og verre, forteller Lorentzen. Han opplyser at fjelltjenesten og politiet har fått inn mange meldinger fra folk som har observert ulovlig snøscooterkjøring. Fjelltjenestens oppsyn har avslørt et stigende antall spor som tyder på ulovlig kjøring. Det har også blitt tatt bilder av kjøring for å dokumentere enkelte tilfeller. Han anser ulike former for "bygdekjøring" som den mest hyppige overtredelsen av vanlige regler. Også kjøring i bratte heng er et problem, mener oppsynsmannen.

Store områder, få timer

- Det er dessverre slik at vårt oppsyn med utmarkskjøring er begrenset til drøyt 100 timer for hele året, sier Lorentzen. Han har ikke tro på at dette tallet vil endre seg, eller at politiet vil få flere kroner til kontrollvirksomhet.
- Vi fordeler timene i tre kommuner med et totalt areal på 5.000 kvadratkilometer. Derfor ser vi stort sett kun spor etter ulovlig kjøring, forteller Lorentzen. Lensmannen i Grane og Hattfjelldal, Bjørn Fosslund, bekrefter at politiet har fått inn en del henvendelser om ulovlig kjøring og observasjon av sådan. Han bekrefter også at politiet ikke får nok midler til å prioritere problemet. Han mener det kan være aktuelt å bruke helikopter i jakten på den ulovlige virksomheten.
- Bøtenivået på ulovlig motorferdsel i utmark er så stort at vi fort kan forsvare flyging, sier Fosslund.

Vedlegg 3 (notat SNO Nordland 30.03.08)

Notat

Til: Politimesteren i Salten

Fra: Vegar Pedersen

Dato: 30. mars 2008

ULOVLIG MOTORFERDSEL I UTMARK

- VILLMANNSKJØRING MED SNØSCOOTER I SALTEN

Ønsker med dette korte notatet å gi en tilbakemelding til politiet i Salten vedr utviklingen av ulovlig snøscooterkjøring i politidistriktet. Undertegnede har i løpet av vinteren mottatt flere meldinger om typisk villmannskjøring med snøscooter i Sørfold, Saltdal, Bodø, Meløy og Beiarn. Jeg har også i forbindelse med oppsynsturer kommet over flere steder hvor det er drevet klatring og villmannskjøring med snøscooter, og dokumentert dette med foto og video. Felles for alle disse problem-områdene er at man ikke har lyktes å ”ta” noen som driver denne type villmannskjøring.

Bakgrunn

Ulovlig snøscooterkjøring har i større eller mindre grad ”alltid” pågått rundt om i distriktet. Sjansen for å bli tatt er liten, og det har oftest dreid seg om kjøring på privat grunn. Ofte dreier det seg om kjøring i bygda eller rundt gården.

Det vi imidlertid har registrert de siste årene, og spesielt denne vinteren er villmannskjøring høyt til fjells. Klatring opp bratte fjellside. Det er kraftige maskiner med store beltekammer som gjør det mulig å komme seg fram omtrent overalt. Kjøring på kveld/natt. Etter påska i år har SNO/Fjelltjenesten dokumentert villmannskjøring i Setså-området i Saltdal/Fauske, Gråtådalen i Beiarn, Valnesfjord i Fauske og Kobbskardet i Sørfold. I tillegg mottok vi også tips om ”dragrace” ved Myrland i Saltdal av 4-5 ungdommer på snøscooter. Viser for øvrig til egen motorferdsel-logg som oppdateres pr mail.

Det er etter min vurdering en klar sammenheng mellom utviklingen i denne villmannskjøringen, og (mangel på) ressurser stilt til rådighet for å føre en effektiv kontroll. Som jeg nevnte i starten er sjansen for å bli tatt liten. Folk tar sjansen selv om bøtenivået er relativt høyt. Det skjer en effektiv varsling pr SMS når politi/opsyn er ute på kontroll. Kan som eksempel nevne scooterkontrollen som var i Sulis 19. mars. Der skulle politi og Fjelltjenesten ut i Sulis i 13-tida. Allerede kl 09 samme morgen gikk SMS-meldingene om at det skulle være kontroll i Sulis. Det kan for øvrig nevnes at det ble ikke anmeldt noen på denne kontrollen.

Dersom man skal få bukt med villmannskjøring med snøscooter må det fra politiets side settes av ekstra ressurser til dette formålet. SNO og Fjelltjenesten vil være ressurser å spille på mht deltagelse på kontroller ledet av politiet. Spesielt viktig vil det være for politiet å kunne res-

pondere på tips om pågående villmannskjøring med snøscooter. Dette skjer i regel i helgene på ettermiddag og kveld. Men skal man kunne oppnå resultater vil det være nødvendig å kunne jobbe helg. Det kjøres i liten grad på dagtid midt i uka. Helgeland politidistrikt har de siste årene hatt 2-3 mann som har jobbet mer eller mindre på heltid med motorferdsel i vinterhalvåret.

Rundt disse miljøene følger det ofte med annen kriminalitet, ved at snøscooterne i enkelte tilfeller ikke er registrert eller betalt engangsavgift på. Kan som eksempel nevne et tilfelle fra 9.mars i år ved Tverråmoen i Saltdal. Der drev 6 personer villmannskjøring en hel ettermiddag, før de stakk av fra undertegnede og Jim Kristensen i Fjelltjenesten. Bilene de hadde benyttet, og som de hadde lastet av snøscooterne fra, viste seg i etterkant å ha varsel om avskilting. Hadde vi hatt bistand fra politiet kunne vi i hvert fall klistret skiltene av bilene. De henter også inspirasjon fra YouTube og internett. Søker man på f.eks på *sled porn* får man opp hundrevis av videoklipp, som f.eks denne fra Nord-Amerika:

<http://www.youtube.com/watch?v=yBSsKkUiRA4>.

Utfordring til politiet i Salten

På bakgrunn av ovennevnte beskrivelse av omfang på villmannskjøring med snøscooter; hvilke tiltak vil politiet i Salten sette i verk? Det er ennå tid i vinter å gjøre noe tiltak rettet mot noen områder. SNO og Fjelltjenesten kan stille opp, og bidra med vår kjennskap til områdene. Lykkes man å knipe en eller flere av disse verstingene vil det utvilsomt ha en preventiv effekt. Det er stort fokus på motorferdsel, og det nye lovforslaget som har vært på høring.

Legger ved noen bilder fra noen områder vi har dokumentert villmannskjøring den siste tiden i Salten-området.

Med vennlig hilsen Vegar Pedersen, Statens naturoppsyn, Fauske

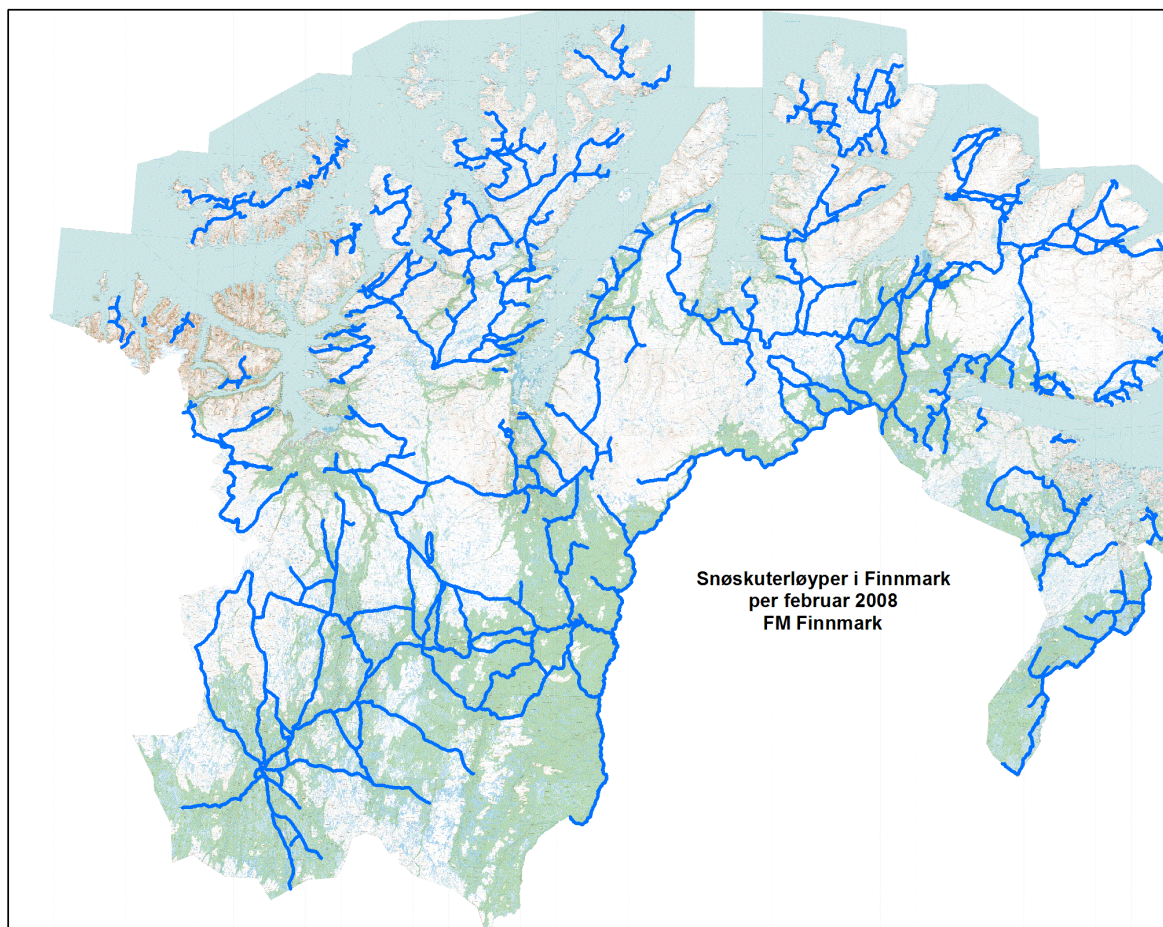


Drageidmarka-Tverråmoen i Saltdal

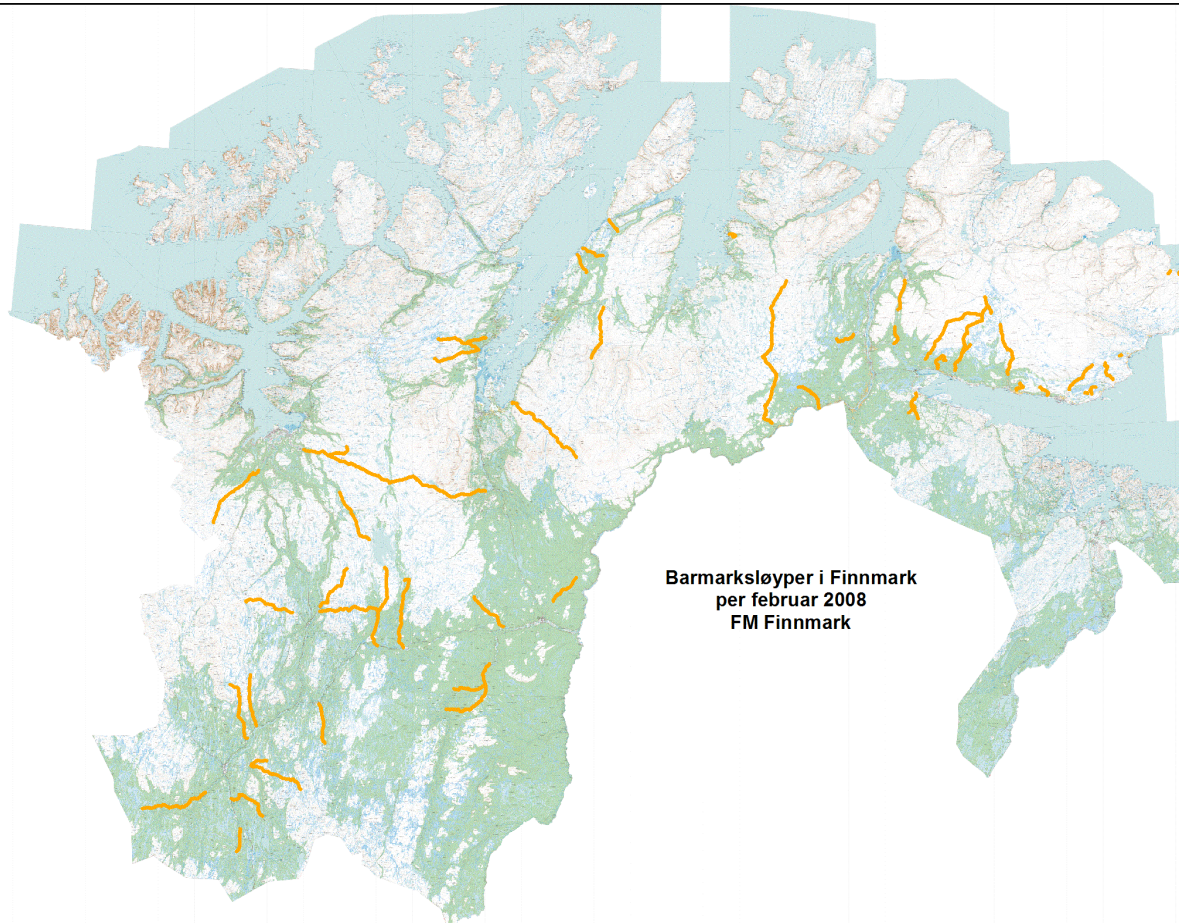


Gråtåtind,
Beiarn kommune

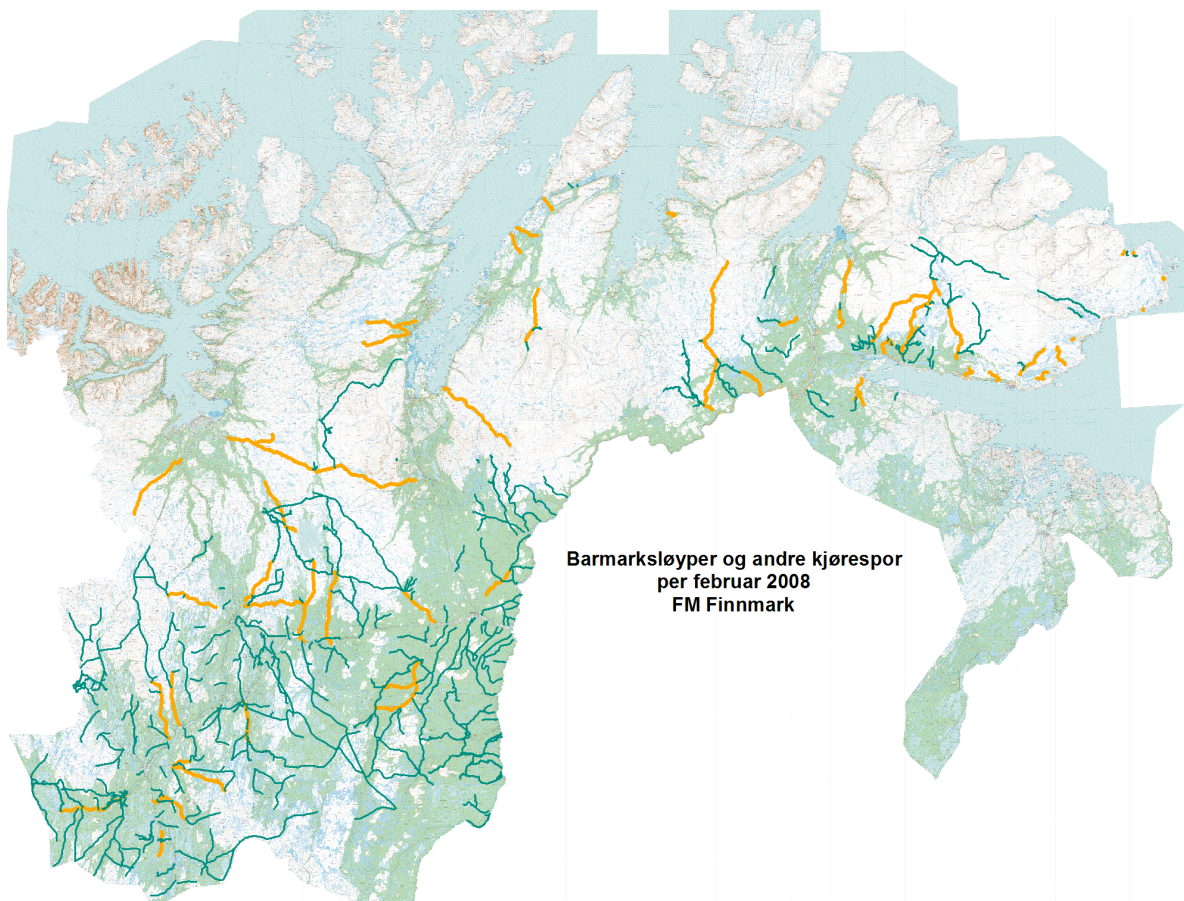
Vedlegg 4 (godkjente snøskuterløyper Finnmark)



Vedlegg 5 (godkjente barmarksløyper Finnmark)

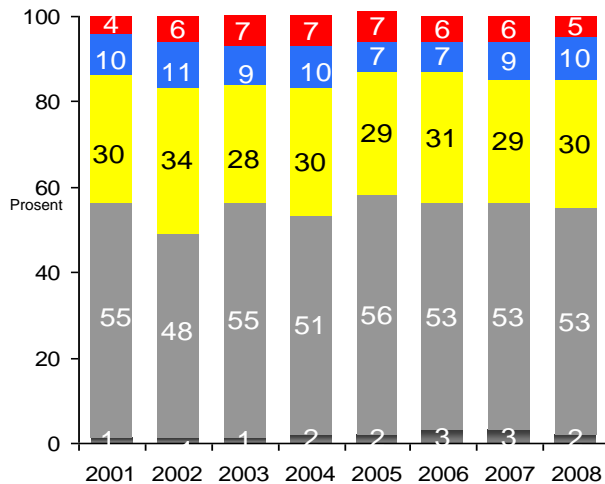


Vedlegg 6 (registrerte barmarksløyper Finnmark)



Motorkjøretøy i utmark

"Det bør bli lettere å få tillatelse til å bruke motorkjøretøy i norsk utmark." (n=600)



■ Fortsatt sterk motstand mot motorkjøretøy

■ Motstanden mot motorkjøretøy i norsk utmark er svært stabil (83%).

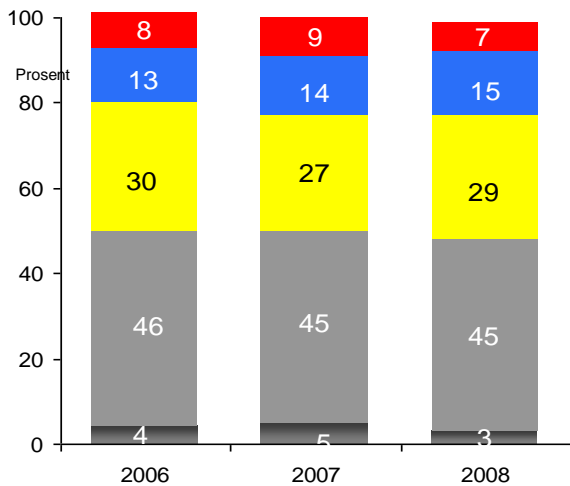
■ De to yngste aldersgruppene er minst skeptiske til bruk av motorkjøretøy i utmark, og det er markante kjønnsforskjeller.

■ Helt enig
■ Ganske enig
■ Ganske uenig
■ Helt uenig
■ Ubesvart/vet ikke

pplevelser for livet!

Snøscooter i utmark

”Det bør bli lettere å få tillatelse til å bruke snøscooter i norsk utmark.” (n=600)

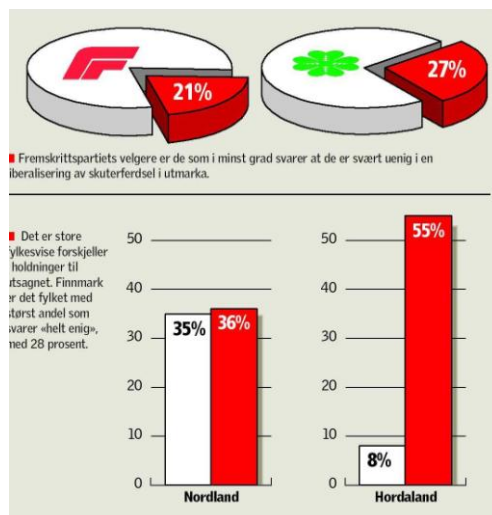
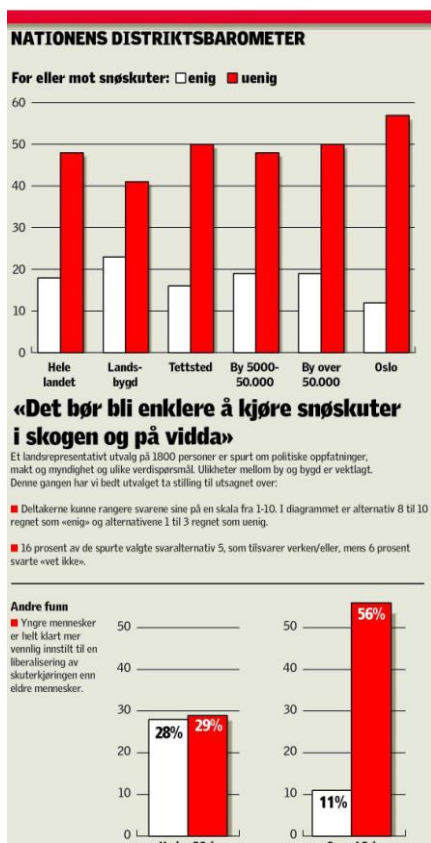


- Klar motstand også mot en mer liberal linje overfor snøscooterne
- Dette er tredje måling når det gjelder snøscooterne, og her ser vi en noe mer positiv holdning enn til motorkjøretøy generelt.
- De yngre er som i fjor langt mer positive, og menn er også mer positive enn kvinner.

■ Helt enig
 ■ Ganske enig
 ■ Ganske uenig
 ■ Helt uenig
 ■ Ubesvart/vet ikke

opplevelser for livet!

Vedlegg 9 (Nasjonens distriktsbarometer mars 08)



Vedlegg 10 (Statistikk snøskuter/ATV)

