

Norges Naturvernforbund  
Mariboestgt 8  
0183 Oslo

Oslo 19.september 2014

Klima og Miljødepartementet  
[postmottak@kld.dep.no](mailto:postmottak@kld.dep.no)  
Deres Ref: 14/523

## **Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet – Bruk av snøskuter for fornøyleskjøring**

Det vises til høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet av 10.07.2014, med forslag til endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), samt forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Norges Naturvernforbund sender med dette inn våre kommentarer.

Lovforslaget kan føre til dramatiske konsekvenser på sårbar natur og tradisjonelt friluftsliv og Naturvernforbundet ber om at lovendringen ikke gjennomføres.

Høringsbrevet er mangelfullt og argumenterer til dels motstridende når det på den ene siden hevdes at målet fortsatt er å begrense motorferdsel i utmark mest mulig, samtidig som lovforslaget åpner for å etablere snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Konsekvensene av departementets forslag vil høyst sannsynlig føre til så mange snøscootere og så mye kjøring at dette kommer i strid med motorferdsellovens formålsparagraf. Endringsforslaget er dermed i strid med lovens formål.

Basert på erfaringene fra Nord-Troms og Finnmark samt Sverige, så er det ingen tvil om at lovendringen vil gi en formidabel økning av snøskutere i norsk natur. Lovforslaget vil ha negative konsekvenser for natur, friluftsliv, folkehelse og næringsvirksomhet ved å:

- Ødelegge for helsebringende friluftsliv i stille natur
- Forstyrre arter som om vinteren går på sparebluss
- Fragmentere og oppstykke arters leveområder
- Føre til betydelig økt ulovlig kjøring, også i sårbare naturområder
- Gi økte klimautslipp ved å innføre en ny type motorbasert friluftsliv
- Fjerne inntektsgrunnlag for næringsaktører som i dag driver leiekjøring

Vennlig hilsen

Maren Esmark  
generalsekretær

Christian Børs Lind  
rådgiver

## Innledning

Naturvernforbundet ber regjeringen om å ikke fremme det foreslåtte lovforslag som tillater fornøyleskjøring som i sin tur fortrenger dyreliv og friluftsliv.

Det varslede lovforslaget er beskrevet som en moderat justering av dagens lovverk. Realiteten er at Klima- og miljødepartementet (KLD beskriver et dramatisk skifte, i tråd med ønskene til aggressive skuterinteresser, og med åpenbart store ringvirkninger på andre områder, og på bekostning av hva et stort flertall i befolkningen ønsker.

Etter vår mening er høringsbrevet så mangelfullt at forslaget også er i motstrid med regjeringens plikt til å informere landets borgere om effektene av lovendringer i henhold til Grunnlovens § 112, første ledd.

KLDs begrunnelse for lovendringene er sprikende, til dels selvmotsigende, og det mangler i sjokkerende grad referanser til kunnskapsgrunnlag, erfaringsinnhenting og konsekvensvurderinger. Spesielt gjelder dette ringvirkninger for naturmangfold, men også hensynet til og konsekvensene for det helsebringende friluftslivet er lemfeldig behandlet. Konsekvenser for folkehelsa er ufattelig nok verken vurdert eller drøftet.

Brevet omtaler også sakskomplekset på en måte som vitner om manglende forståelse både for rekkevidde og alvor. Dette illustreres enkelt hvis man sammenholder enkeltutsagn i brevet:

- økt støy og trafikkbelastninger i utmark er negativt for friluftsliv og for sårbart naturmangfold
- en markert økt motorisering av norsk utmark er derfor ikke ønskelig
- det er fortsatt et mål å begrense motorferdsel i utmark mest mulig

Når departementet mot slutten av brevet skifter fokus til «økonomiske og administrative konsekvenser», blir det likevel tydelig at KLD er innforstått med realitetene (side 15): «De foreslåtte endringene vil innebære en betydelig utvidelse av adgangen til å bruke snøskuter i utmark»

Naturvernforbundet mener kvaliteten på høringsbrevet vi har mottatt ikke svarer til grunnleggende krav som man med rimelighet må kunne stille for at en høringsrunde skal fungere etter forutsetningene. KLD må som et minimum sørge for å:

- drøfte og utrede nærmere konsekvenser for folkehelsa
- tette gapende hull i kunnskapsgrunnlaget
- innhente og evaluere erfaringer fra kommunene som har hatt midlertidig unntak fra nåværende lov, andre kommuner med mye skutertrafikk og fra statlige organ som fylkesmenn, Statens naturoppsyn og politi.

Vi ber at om at KLD trekker lovforslaget, eventuelt utsetter det og kommer tilbake med et nytt og oppgradert høringsbrev der den nødvendige bakgrunnskunnskap er innhentet.

Dersom regjeringen likevel fremmer ny lov om å tillate fornøyleskjøring (etter å ha sørget for at Stortinget har et kunnskapsgrunnlag å forholde seg til) må loven ha en innretning som er i samsvar med KLDs intensjoner når de vektlegger at

- en markert økt motorisering av norsk utmark ikke er ønskelig
- det *fortsatt* er et mål å begrense motorferdsel i utmark *mest mulig*.

Det innebærer, uansett nytt kunnskapsgrunnlag, at ny lov modifiseres og strammes inn betraktelig slik at skadevirkningene for naturmangfoldet, naturverdiene og det helsebringende friluftslivet reelt skal bli så begrenset som mulig.

Naturvernforbundet kjenner til at en rekke hørings svar er på vei som overlapper, understreker og utfyller våre innsigelser til loven, og vi vil spesielt vise til hørings svar fra medlem i Naturvernforbundet Gunnar Borgos på Røros.

## **Manglende drøfting av konsekvenser for dyreliv og manglende erfaringsinnhenting**

I høringsbrevet gjør KLD intet forsøk på å forankre premisser og konklusjoner i høringsbrevet på naturfaglig grunnlag. Høringsbrevet viser ikke til en eneste forskningsreferanse som kunne dokumentert kunnskapsgrunnlaget KLD legger til grunn for lovendringen, selv om faren er overveldende for gjennomgripende ringvirkninger i naturen. Og brevet nevner ikke at ulike former for arealfragmentering er den viktigste trusselen spesielt mot trua arter. I stedet får vi udokumenterte og upresise utsagn som at det ikke nødvendigvis er skadelig for villrein at det anlegges snøskuter løyper i de enkelte villreinområdene.

Henvisningen til at kommunene har en «generell plikt til å ta hensyn til støy og ulemper for bl a naturmangfold, likner mest på ansvarsfraskrivelse. Den «generelle plikten» kommunene pålegges til å ta visse hensyn til naturmangfold, koker stort sett ned til å hensynta noen nærmere avgrensa områder, uten at man bekymrer seg for fugle- og dyreliv som er spredt over langt større arealer. Samtidig innbyr KLDs formuleringer til kommunalt skjønn som er håpløst å overprøve på faglig grunnlag, selv der muligheten for det er til stede.

Spesielt om seinvinteren, når også skutersesongen er på sitt mest intense, er naturen spesielt sårbar. Fugle- og dyreliv går på sparebluss. Med begrenset næringstilgang er de avhengig av ro for å få i seg nok næring. Det siste de trenger er forstyrrelser som påvirker en skjør energibalanse og øker behovet for næring ytterligere. Hva blir konsekvensen av en kolossal økning av nærgående og støyende snøskutere? <sup>1</sup>

Snøskutere kommer seg enkelt inn i fjerntliggende områder hvor sårbart dyre- og fugleliv i overveiende grad har kunnet være i fred vinterstid, uten spesielt områdevern. Vil kraftig økt trafikk inn i slike områder presse og fortrenge dyr og fugler fra faste hvile- og beiteplasser, og dermed virke negativt inn på reproduksjon og overlevelse?

Villrein, rype, skogsfugl, hare, rådyr, elg og fjellrev er noen av artene som krever ekstra hensyn vinterstid. Hønsefugler (rype, orrfugl osv) lar seg snø ned om vinteren (går i i dokk) for å spare energi, og trykker da ekstra hardt. Vil snøskutere, som gjennom store deler av vintersesongen vil dekke enorme arealer, kjøre over og drepe trykkende dokkfugl? Hva med kongeørn, jaktfalk, vandrefalk, fjellvåk o.a. som trekker vekk fra reirplassene sine selv ved små forstyrrelser i etableringsperioden fra sent i februar til ut i mai? Fra Sverige vet vi fra både medier og offentlige rapporter at spesielt fredede rovdyr rammes av bestialsk jakt som gjennomføres med snøskutere, og at også andre arter avlives ulovlig av skuterførere. Er det spesielle grunner til at det ikke skal skje i Norge? Og hva med virkningene av omfattende ulovlige kjøring som kommer i tillegg?

---

<sup>1</sup> En svensk rapport (Terrängkörningens påverkan på djurlivet», litteraturstudie av Mirja Lindberget och Anna Skarin, Naturvårdsverkets rapport 6622/2014) sammenstiller forskning om terrengkjøring og påvirkning på dyrelivet internasjonalt. (88 publikasjoner, herav to norske som er relativt marginale, og uansett oversatt av KLD) Rapporten oppsummerer at alle kildene konstaterer at terrengkjøring har «någon typ av negativ effekt», med snøskutere som relativt mest forstyrende. De viser til dyrelivets negative energibalanse om vinteren, pga begrenset næringstilgang parallelt med at forstyrrelser medfører større (uønsket) aktivitet og dermed økt energibehov, at gjentatte forstyrrelser fortrenge dyrene fra de foretrukne beiteplassene og dermed kan innvirke negativt på kondisjon og reproduksjon mm.)

Når KLD fullstendig ignorerer naturfaglige problemstillinger på et overordnet nivå, sørger de for å nedgradere nasjonale naturverdier, som bare kan forvaltes ansvarlig på nasjonalt nivå, til lokale nivåer der nødvendige fagkompetanse og -miljø i beste fall er mangelfull.

## **Manglende erfaringsinnhenting**

Regjeringen ønsket tidligere i år å sette i gang et «forsøk» med fornøyelseskjøring, som med sine 104 deltakende kommuner var helt ute av proporsjon, og med et slikt omfang trolig irreversibelt. En rekke instanser stemplet det som ulovlig, bl a fordi det til forveksling liknet på forskuttering av en praksis som bare et framtidig lovvedtak ellers kunne ha tillatt. Forsøket ble begrunnet med at det var helt nødvendig å hente inn mer erfaring med å slippe løs fornøyelseskjøring før det var forsvarlig å legge fram nytt lovforslag. Den eksisterende «Rapport 90» fra NINA, som evaluerte erfaringene fra et forsøk med sju kommuner i 2001 – 2005 var dengang altså ikke tilstrekkelig til å innhente erfaringer. Men nå, noen få måneder senere er plutselig den tidligere evalueringen nok til å foreslå en lovendring.

KLD kan enkelt hente inn mer kunnskap om effekter av fornøyelseskjøring med snøskuter ved å sørge for en evaluering av det i praksis pågående forsøket med fornøyelseskjøring gjennom flere tiår i Finnmark og Nord-Troms. Departementet burde også oppdatere evalueringsperioden fra Rapport 90 fram til i dag.

Disse erfaringene ville med all tydelighet ha vist en lang rekke negative konsekvenser, først og fremst talløse eksempler på ulovlig kjøring som tar overhånd og kommer ut av kontroll, og at de aller fleste kommunene tøyser bestemmelsene langt ut over både intensjoner og antatt lovlighet. Dette er dokumentert gjennom hundrevis av medieoppslag, i sakspapirer og korrespondanse mellom Fylkesmann og kommuner, og i rapporter bl a fra tillitsvalgte i Naturvernforbundet. Hvorfor unnlater KLD å ta et selvstendig ansvar for å skaffe oversikt, og innsikt – i konsekvensene?

*Det mest slående er likevel hvordan KLD omdefinerer premissene etter hvert som formålet endres. Som begrunnelse for forsøket med fornøyelseskjøring var erfaringsinnhenting en forutsetning. For å vedta en lovendring, som skal slippe løs snøskutere over hele Norge, er erfaringsinnhenting tydeligvis irrelevant.*

KLD står uten evaluering også av pågående praksis, men velger likevel å fremme lovforslaget. Stortinget sitter dermed uten helt grunnleggende informasjon om aktuelle konsekvenser av den lovendringen KLD inviterer flertallet til å vedta.

## **Lovforslaget vil føre til mer ulovlig kjøring**

Problemet med ulovlig kjøring er alene et fullgodt argument for ikke å slippe løs fornøyelseskjøring. I høringsbrevet ignorerer KLD det dramatiske økte behovet for oppsyn som vil følge av lovforslaget. I brevet sies det at de vil *vurdere kontroll- og sanksjonsmuligheter*, men foreslår ikke konkrete bestemmelser. De foreslår at bevilgninger til formålet bør økes over statsbudsjettet, men uten på noen måte å understreke at det må dreie seg om dramatiske beløp dersom lovendringen faktisk gjennomføres.

Heller ikke med ulovlig kjøring har KLD gjort noe forsøk på å sammenstille erfaringer, verken i kommuner der fornøyelseskjøring er tillatt eller der det er forbudt. Dette til tross for mengder med tilgjengelig dokumentasjon, som viser at omfanget av ulovlig kjøring mange steder overgår omfanget av lovlig kjøring, og at det knapt finnes aktuelle steder hvor det ikke er et betydelig problem. Oppsyn og kontroll har uansett vært permanent fraværende i langt størsteparten av områdene. En konsekvens av dette er også at over tid vil ingen vernede områder være absolutt vernet i betydningen skjermet for forstyrrende skutertrafikk

Å skyve det økonomiske ansvaret for økt oppsyn over på fattige utmarkskommuner, slik regjeringen har signalisert, er selvsagt formålsløst og i realiteten et signal om at dette over hodet ikke er viktig.

## Om skutertrafikk som CO2-kilde

Snøskuterne er svært bensinkrevende fordi de går på belter (med stor friksjon mot underlaget) og fordi de kjøres i høye hastigheter og ofte i bratt terreng. Samlet vil den totale snøskuterbruken i Norge i løpet av få år representere en betydelig – og dessuten unødvendig – utslippskilde. Dette er ikke omtalt i høringsbrevet i det hele tatt, og en skulle kunne forvente at KLD hadde utredet og drøftet utslippskonsekvensene av det nye forslaget.

### Til høringsbrevets pkt. 2)

«Gjeldende rett, bakgrunn for forslagene til lov- og forskriftsendringer»

Med direkte henvisning til KLDs gjennomgang, vil Naturvernforbundet peke på det åpenbare i at både begrunnelsen og formålet med det gjeldende lovverket kun er blitt mer relevant i ettertid.

Betryggende nok synes KLD også å legge til grunn at dette er en type lovverk vi trenger. I pkt 3 slår KLD fast 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.»

I neste avsnitt strekker KLD av en eller annen grunn «økt støy» til «markert økt motorisering», men konkluderer fortsatt på samme måte:

«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.»

Gledelig nok vil KLD åpenbart ikke kunne akseptere en «markert økt bruk av motorisert ferdsel i utmark», med alle de uønskede skadevirkningene som følger, og som KLD selv peker på, og derfor vil KLD bare gi «en viss åpning» for fornøyleskjøring med snøscooter. Konsekvent nok understreker også KLD at det fortsatt er «et mål å begrense motorferdsel i utmark mest mulig.»

Her kan Naturvernforbundet fullt ut slutte seg til KLD, og konkluderer helt i samsvar med pålydende fra departementet:

*Det må advares på det sterkeste mot lovendringer som beskrevet i etterfølgende tekst fra KLD, som åpenbart fører til «markert mer motorferdsel», og som like åpenbart undergraver målet om å «begrense motorferdsel i utmark mest mulig»*

*Følgelig slutter vi også helhjertet opp om eksisterende lovverk som ivaretar både våre og departementets bekymringer på beste vis*

### **Til høringsbrevets pkt. 3)**

#### Departementets forslag, og nærmere om områder som skal være unntatt kjøring

Departementet har gjort lite eller ingenting for å kvantifisere konsekvensene av det de kaller «en viss åpning» for fornøyelseskjøring. I realiteten legger KLD opp til å omdisponere bruk av norske utmarksarealer i en skala som neppe har historiske paralleller i nyere tid. I klartekst innebærer forslaget at skuterløyper skal kunne anlegges over alt i utmark, *med unntak* for avgrensa områder, i hovedsak slike som er reservert for vern eller friluftsliv. I nær framtid skal altså skigåere som oppsøker ro og stillhet henvises til steder avsatt spesielt for slike behov.

Samtidig har KLD understreket at det ikke er ønskelig med en markert økt motorisering av norsk utmark ...

Legger man utviklingen i Sverige til grunn, og at det allerede før evt lovendring i Norge er registrert 76 000 skutere, vil vi om få år ha 250 - 300 000 operative snøskutere i Norge. Gunnar Borgos (se eget høringssvar) har hentet inn data som tilsier at mer enn 50 0000 kvadratkilometer, tilsvarende samlet areal i Telemark, Nord- og Sør-Trøndelag, vil havne innenfor influensområdet av et forestående løypenettverk for snøskutere. I tillegg bærer brevet tydelig preg av at man ønsker å svekke bestemmelser som setter begrensninger på hvor løyper kan anlegges. Antall kilometer løyper på landsbasis har vi ikke regnet på, men med utgangspunkt i at Finnmark alene har 5500 km, ender vi fort opp med drøye strekninger. Og som alltid kommer den ulovlige kjøringen i tillegg.

Men som KLD skriver, her er det mange motstridende hensyn å ta. Det er likevel vanskelig å se annet enn at hensynene til natur- og friluftinteressene i det store og hele er blitt underordnet hensynet til fornøyelseskjørerne, og at fornøyelseskjørernes ønske om mest mulig tilgjengelig areal tilgodeses i rikt monn. Dette er en gjennomgående tråd gjennom det meste av brevtteksten - noe overraskende på bakgrunn av visse formuleringer nevnt i innledningen.

Ett eksempel: Stortingets vedtak av 19. juni 2014 sier at en kommende lovendring skal sikre den lokale forvaltningen «innenfor tydelige nasjonale retningslinjer». Her er KLDs forslag til retningslinjer stort sett blitt tydelige i betydningen: færrest mulig forpliktelser for kommunene til å ta natur- og friluftshensyn, og desto mer vekt på at bestemmelser om bruk, utforming og innplassering av trasealternativer ikke skal begrense fornøyelseskjørernes utfoldelse. Grunnholdningen i teksten er at der denne utfoldelsen begrenses, bør andre hensyn vike. Antydninger om det motsatte blir nærmest refleksaktig modifisert av «kan», «bør», «anmoder», «vurdere» «generell plikt» osv på den ene side, og «ikke plikt til» og «ikke absolutt» er el.l. på den andre.

Gunnar Borgos viser i sitt høringsbrev at t.o.m. når det kommer til departementets egen anmodning til kommunene om å ta hensyn til naturmangfold og friluftsliv osv, presiserer høringsbrevet at et lovmessig påbud nok ikke er veien gå, heller ikke i verneområder ...

Et annet graverende eksempel på hvordan fornøyelseskjørerne gis forkjørsrett, er forslaget om at «private interessenter» skal kunne avlaste kommunenes utgifter til planarbeid ved selv å bistå med utredningsarbeid. Dermed lovfestes den sterkt kritiserte praksisen som ble implementert allerede i flere av de tidligere forsøkskommunene. Skuterklubbene, som sponses av snøskuterbransjen og som har selvstendig interesse i maksimal rekkevidde og fremkommelighet for salgsobjektene sine, involveres og får legge premisser for utforming og innplassering i god tid før andre aktører har mulighet til å innvirke. Betryggende da at andre interesser også skal «bli hørt».

#### **Områder som skal unntas grunnet vernehensyn.**

Blant områder hvor det ikke skal legges løyper, nevnes «nasjonale villreinområder.» Men villrein er avhengig av sammenhengende områder som strekker seg langt ut over de «nasjonale» områdene, inkl

regionale villreinområder. Uansett hvor villrein oppholder seg er forstyrrelser og fragmentering av leveområdene den største trusselen for dette ekstremt sky dyret. (Ref også NINAs forsøk med villrein som dokumenterer dyrenes skyhet for linjer, veier og inngrep. Det vises også til canadisk forskning som viser det samme, og til Gunnar Borgos hørings svar på side 11.)

Men KLD konstaterer at hvis man skal unngå skuterløyper utenfor de nasjonale villreinområdene, *vil dette dekke svært omfattende arealer*, åpenbart i største laget for fornøyleskjørernes behov. Departementet har da kommet fram til at det «ikke nødvendigvis er skadelig for villrein at det anlegges løyper i de enkelte områdene.»

Naturvernforbundet etterlyser det faglige grunnlaget for slike frittstående premisser. Vi vil også innvende at ovenstående sitat er en spesiell formulering fra det departementet som er nærmest til å forvalte naturmangfoldloven, og oppfordrer KLD til å endre innretning slik at det blir i samsvar med lovens føre var-prinsipp.

Konklusjon: Hensynet til villreinen må komme før hensynet til fornøyleskjøring med snøskuter. Villrein vil uansett bli eksponert for stress fra ulovlig kjøring, og dess nærmere kjerneområdene løypene legges, dess større skadevirkninger. I klartekst: ***Villreinområder må i sin helhet skjermes for skuterløyper.***

Skuterløyper må heller ikke lede inn mot eller langs grensene til verneområder. Med tanke på at særlig naturreservater ofte er svært små og sårbare områder, at influensområdet for motorstøy bærer ca en km, og at ulovlig kjøring forekommer over alt, er det helt nødvendig at det også opprettes en buffer med en kilometers bredde rundt verna områder slik at terskelen for ulovlige avstikkere heves og blir noe lettere å overvåke.

Det samme må gjelde for inngrepsfrie områder (INON) og villmarkspregede områder. Dette er områder med det viktigste naturmangfoldet og for trua arter, og er de områdene som er mest aktuelle for skogvern, som også regjeringen ønsker å prioritere.

Rødlista naturtyper, og naturtyper kartlagt som a- og b-områder må også unngås, og andre levesteder for trua arter. *Spesielt viktig er det at hekke- og yngleområder for rovfugl og rovdyr skjermes.* Rovfugler etablerer gjerne hekkeområder allerede i februar mars, og er da svært sårbare for forstyrrelser. Forslaget om at skutersesongen skal vare helt til 5. mai bør derfor fremskyndes til minimum 1. april.

Høringsbrevet sier intet om forholdet til verken Osloomarka eller andre bymarker. Naturvernforbundet mener det må være en selvfølge at slike områder totalt skjermes for snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Det må også gjelde tettstedsnære områder.

### **Områder som skal være unntatt av hensyn til friluftsliv**

I Norge er skigåing i skog og fjell en rotfestet og svært bredt forankret kultur. Det vi ser og det vi *ikke* hører er kvalitetene som oppsøkes. Sammen med gleden som følger av å bevege seg ute, for egen maskin, gir det et betydelig løft til folkehelsen, fysisk så vel som mentalt. Men skutertrafikk fortrenger skiløpingen der den slipper til. Bare lyden av en snøskuter går en kilometer ut i hver retning. Det innebærer at arealene som påvirkes er enorme, det samme gjelder for antall berørte mennesker som foretrekker det helsebringende friluftslivet. Meningsmålingene taler sitt tydelige språk: 3 av 4 nordmenn ønsker ikke økt motorisert ferdsel i norsk natur.

Men departementet synes å være samme bekymring for at områder avsatt til friluftsliv skal bli i største laget, på samme måte som for villrein. I det ene øyeblikket forsikrer KLD om at de er «enig i at det er av vesentlig betydning å beholde store sammenhengende områder uten motorisert ferdsel.» I neste øyeblikk forberedes en vesentlig utvanning, ved at det lanseres en hittil ukjent problemstilling. Problemet er at det ikke er så lett å få øye på problemet: «Departementet mener imidlertid at forbudsområdene må være klart avgrenset for å gjøre regelverket enkelt anvendelig og etterprøvbart.»

«Imidlertid»? Er det teknisk vanskeligere å avgrense store områder enn mindre? Er det kun mindre områder som er overkommelig å avgrense - dersom regelverket skal bli enkelt nok og etterprøvbart nok? Skal større områder, om aldri så viktige, ikke skjermes fordi det ikke lar seg effektivt kontrollere i forhold til ulovlig kjøring? I så fall blir det å stille tingene på hodet: Det ville jo vært langt lettere å overvåke ulovlig kjøring dess mer man avgrenset det lovlige løypenettverket.

Ingen av delene virker med andre ord særlig logisk, men likevel er dette premiss for neste viktige modifisering fra KLD: «derfor» inneholder heller *ikke* loven et «uttrykkelig forbud mot å legge løyper i viktige friluftsområder» (Her er også «store» friluftsområder blitt borte).

Brevet fortsetter med å presisere at det ikke er «fritt frem» for skuterløyper i slike områder, kommunene plikter å «ta hensyn til» og utrede virkningene for naturmangfold og friluftsliv, men dette *behøver* altså ikke stå i veien for skuterløyper – ikke en gang i høyt prioriterte og viktige områder.

Konklusjon: KLD må holde fast på at det helsebringende friluftslivet, slik vi kjenner det, må komme foran hensynet til motorisert framkommelighet over størst mulig område. Ikke omvendt.

Vi er altså helt enig med KLD når det slås fast at «det er av vesentlig betydning å beholde store sammenhengende områder uten motorisert ferdsel.» Av det følger vel at det må være forbud mot motorisert ferdsel i store sammenhengende områder.

Dersom Regjeringen faktisk sender lovforslaget til Stortinget, så må loven innføre et forbud mot skuterløyper i viktige små OG store friluftsområder, herunder bymarker, tettstedsnære områder og andre mye brukte områder som nasjonalt viktige fjellområder. Med tanke på støyinnvirkningen må heller ikke skuterløyper plasseres nærmere slike områder enn to kilometer.

### ***Forslag til endringer i motorferdselloven og for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.***

Innledningsvis i sin utredning på dette punkt viser departementet til bestemmelsene og bakgrunnen for gjeldende forbud mot fornøyleskjøring, idet de konkluderer med at: «*En åpning for etablering av løyper for fornøyleskjøring med snøscooter vil derfor kreve lovendring*»

Departementet forsøker å legitimere sin lovendring gjennom krav til kommunene i egen forskrift om hva som kreves i deres planlegging for å få anlegge løyper, idet det foreslås et nytt annet og tredje ledd i lovens § 4a. Annet ledd gir kommunene formell myndighet til å etablere løyper, hvor ... «*Forskriften kan omfatte nærmere regler for kommunens bruk av myndigheten*»

Tredje ledd bestemmer at løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan, og skisserer de betingelser som foreslås.

#### **Kommentar:**

Det er imidlertid uklart om de krav som stilles til kommunene når det gjelder bruk av arealplan / reguleringsplan og de krav forskriften kan omfatte når det gjelder kommunens bruk av myndigheten til å anlegge løyper, er lik fra kommune til kommune. Det å fristille kommunene til å regulere dette etter egne og vedtatte areal- og reguleringsplaner vil utvilsomt innebære lokale forskjeller i forskriftene tilpasset lokale forhold. Her legges det med andre ord til rette for ulike regimer for forvaltning. Det er ikke tvilsomt at dette vil kunne bety ulik forvaltning mellom brukergrupper i ulike kommuner. Slik tilfellet var i forbindelse med det første «forsøket» med start i 2000, hvor noen kommuner forvaltet liberalt og andre mer restriktivt, vil det være overveiende sannsynlig at dette også blir situasjonen etter den nye lov- og forskriftendringen, trolig også et aspekt som blir forsterket. Det vil kunne gjelde både omfanget av løyper og de vilkårene som settes for kjøring i disse.



Ulikheter i lokal praktisering og lokale effekter av endringene vil med stor sannsynlighet ikke bli oppfattet som legitime og legale av potensielle brukere. Noe av bakgrunnen for kravet om løyper er muligheten for å kjøre interkommunalt, og at vilkårene for driften av disse ikke er diskriminerende over kommunegrensene. Dessuten kan det forskutteres med stor sannsynlighet at de som blir brukere av løypene, vil henvise til de mest omfattende og mest liberale lokale bestemmelsene som grunnlag for egne muligheter for kjøring. Det vil bety et sannsynliggjort press for stadig mer liberale bestemmelser, med de effekter dette vil kunne få for naturmangfold og tradisjonelt friluftsliv.

#### Ad § 5

I gjeldende motorferdsellov § 5, tredje ledd, gir Fylkesmannen i Nord-Troms og Finnmark myndighet til å gi forskrift om adgang til bruk av snøscooter langs særskilte løyper i utmark etter forslag fra kommunestyrene. Dersom loveendringsprosessen ender med at det innføres en generell hjemmel for kommunene til å etablere løyper gjennom arealplanlegging, argumenterer departementet med at behovet for at fylkesmennene gir slik forskrift ikke lenger er til stede. Det argumenteres også med at det vil være uryddig og lite ønskelig med ulike regimer for etablering av snøscooterløyper. På den bakgrunn foreslår departementet å oppheve § 5, tredje ledd.

#### Kommentar:

Dette er i overensstemmelse med regjeringspartienes uttrykte politiske målsetting om å redusere Fylkesmannens innflytelse. Dette er imidlertid en argumentasjon som kommer i motstrid med departementets egen politikk om å åpne for kommunal forvaltning etter lokale forskrifter. Det vil kunne hevdes med styrke at lokal forvaltning i mer enn 100 ulike kommuner vil komme til å være langt mer ... *«uryddig og lite ønskelig»* ut fra argumentet om at flere ulike regimer da aktiveres.

I tillegg kan en relevant kritisk innvending her være at en sektormyndighet hos Fylkesmannen nok vil være besatt med langt mer relevant kunnskap og forvaltningsmessig kompetanse enn det vi finner i de ulike kommunestyrene. Derfor vil Fylkesmannen som regionalt forvaltningsnivå også representere en garanti for at en forvaltning av dette lagt til Fylkesmannens miljøvernnavdeling i større grad vil sikre en mer lik forvaltning som også er mer demokratisk forankret fordi den bygger på kunnskap og kompetanse.

Departementet skisserer deretter to forslag til overgangsbestemmelser for kommuner som har løyper fra tidligere, dvs. en del kommuner i Nord-Troms og Finnmark. I forhold til utvidelsen av ordningen med løyper til rekreasjonskjøring til også å gjelde mer enn 100 kommuner i Sør-Norge, betraktes dette som en relativt liten tilpasning. Det vil derfor ikke bli ytterligere kommentert herfra, ut over at § 5, tredje ledd, ikke bør oppheves. Samme argumentasjon som gitt ovenfor i avsnitt 2 og 3 gjøres gjeldende.

#### Ad pkt. 4.2, Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Departementet fremmer her samme forslag og med samme begrunnelse som foreslått for endring i lovens § 5, dvs. at Fylkesmannen ikke lenger skal ha noen innflytelse når myndighet overføres til kommunene.

#### Kommentar:

Samme innspill gjøres gjeldende herfra og med samme begrunnelse som er gjort gjeldende for endring i lovens § 5, jfr. ad § 5 ovenfor.

#### Ad ny § 4a i forskriften

Her presenterer departementet ordlyden i forslag til ny § 4a i forskriften, og i tillegg merknader til ulike ledd i denne.

Det registreres at kommunene blir delegert betydelig myndighet i utforming og praktisering av kommunale forskrifter, selv om det gjøres gjeldende at behandlingen av planen skal bygge på plan- og

bygningsloven §§ 3-1 til 5-6 og §§ 10-1 til 13-4 med aktuelle unntak og særregler, foruten at løypene ikke skal stride mot vedtatt arealformål og bestemmelsene i kommunenes arealplaner.

Kommentar:

Her kan det innvendes at kommunenes arealplaner ikke er en uforanderlig størrelse. Planene revideres med jevne mellomrom, og det er ikke uvanlig at kommunenes administrasjoner avviker fra vedtatte planer gjennom dispensasjon i enkelte saker. Dette har for eksempel skjedd i enkelte forsøkskommuner i motorferdselsaker, blant annet i den såkalte Kvernengsaken i Røros kommune.

Det angis i forslag til ny forskrift § 4a at ... «kommunene skal i forskrift gi bestemmelser om bruken av løypene, herunder om kjørefart og kjøretider. Det kan i bestemmelsene fastsettes krav om brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene»

Kommentar:

Til dette er å si at all erfaring fra Nord-Troms og Finnmark, foruten fra flere av prøvekommunene, viser at det er så godt som umulig å håndheve bestemmelser om kjørefart og kjøretider. Dessuten er det her snakk om løyper for fornøyleskjøring, en fritidsaktivitet som først og fremst vil finne sted når også andre friluft aktive mennesker søker seg ut i de samme områdene. Her ligger det til rette for konflikter mellom brukergrupper av de samme arealene, og hvor en liten motorisert minoritet legger negative premisser for hva andre brukergrupper skal oppleve av verdier i sin kontakt med naturmiljøene, slik som for eksempel stillhet og ro.

Det trekkes også i tvil om det vil være hjemmel i loven for å kreve brukerbetaling for kjøring i løypene, ut over det som eventuelt er basert på frivillige bidrag. Løyper som er forutsatt godkjent og driftet av kommunene, kan neppe diskriminere aktuelle brukere, verken nordmenn eller brukere med rettigheter avledet av EUs / EØS´direktiver.

Departementet anfører videre i sitt forslag til ny forskrift § 4a at ... «Løypene ikke skal legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep» (min understrekning).

Kommentar:

Til denne formuleringen anføres herfra at begrepet *vesentlig* bør fjernes. Tamreindrift i Sør-Norge foregår under marginale betingelser, og preges av en permanent konfrontasjon med andre brukergrupper som ekspanderer inn på de områdene hvor tamreindrift foregår. Tamreindrift er arealkrevende, og denne næringen har ultimat behov for de arealene de disponerer i dag.

Departementet lister deretter opp hvilke hensyn kommunene plikter å ta i planarbeidet, og hva som kreves utredet og kartlagt før traséer for løyper eventuelt kan anlegges. Blant annet gjelder det utredning av virkninger i plan- og influensområdet.

Kommentar:

Hva som utgjør influensområdet, er så langt utlagt som et skjønnsmessig spørsmål. Dette bør imidlertid fastslås mer entydig, og slik at effektene av kjøring med snøscooter ikke blir gjort til gjenstand for en minimalisering, for eksempel med en innebygd forutsetning om at effektene bør kunne aksepteres inntil en antatt og definert tålegrense, jfr. bestemmelser om støynivå fra trafikk mot boliger og støy på arbeidsplasser.

Omfattende nasjonale spørreundersøkelser viser at en av de viktigste verdiene folk får tilført ved å oppsøke naturmiljøer, er nettopp stillhet og ro og den muligheten dette gir for nødvendig rekreasjon. I et slikt perspektiv er stillhet og ro en absolutt størrelse, som også utgjør en betingelse for å sanse og oppleve naturens egne lyder. Dette krever at fremmed støy må være absolutt fraværende dersom naturen skal kunne stille sine mest grunnleggende egenskaper til disposisjon for våre opplevelser.

Avhengig av vind, vær og topografi kan støy fra scootere høres over store avstander. Scootere som kjører langs svenske leder, kan høres og ses fra norsk side av grensen i en avstand på mer enn 1 kilometer. Dette sier noe om størrelsen på de områdene som blir berørt av denne typen motorisert ferdsel, og det bør få betydning for angivelsen av de arealene som utgjør influensområdet.

#### Ad merknader, første ledd

I departementets merknader til foreslått forskrift, første ledd, anfører departementet at ... «Bestemmelsen .. [ kommunens myndighet til å etablere løyper ] .. kan heller ikke brukes som grunnlag for dispensasjon til for eksempel enkeltpersoner som ønsker å kjøre tur eller hytteeiere som ønsker å kjøre fra hytta til løypa».

#### Kommentar:

Vi frykter at de begrensninger som her blir forsøkt etablert i forskrift, neppe er realiserbare, langt mindre kontrollerbare. Erfaringer fra Nord-Troms og Finnmark, foruten fra en del kommuner i Sør-Norge, dokumenterer det med all tydelighet. Særlig vil det gjelde for hytteeiere som ønsker å kjøre fra løype til hytte.

#### Ad merknader, andre ledd

Departementet anfører at ... «Det formelle hjemmelsgrunnlaget for kommunens saksbehandling og vedtak om snøscooterløype er imidlertid motorferdselloven og forskrift om motorferdsel i utmark – ikke plan- og bygningsloven.» Arealplanen angis kun å være et virkemiddel for å synliggjøre de traséene som vedtas, mens plan- og bygningslovens prosessregler kun brukes for saksbehandlingen etter forskriften.

#### Kommentar:

Dette viser selvsagt den sittende regjeringens behov for en lovendring, og det viser den formelle begrensningen som ligger i bruk av plan- og bygningsloven til kun å gjelde prosessen. Som tidligere anført kan imidlertid de kommunale prosessene gjentas på hvilket som helst tidspunkt og etter behov. Dette viser at det ultimate og avgjørende i saken blir den endringen som forslås i loven om å tillate opprettelse av løyper for fornøyleseskjøring. Kommunens eksplisitte myndighet gjelder således kun trasévalget.

I tråd med dette skriver departementet i høringsbrevet side 9, nest siste avsnitt, at ... «Høringen kan begrenses til å gjelde snøscootertraséen» (min understrekning). Da hjelper det lite at departementet i siste avsnitt side 9 forsøker å fremstille det slik at etablering av scooterløyper etter plan- og bygningslovens bestemmelser åpner for medvirkning, samarbeid, samråd, offentlighet og informasjon gjeldende for behandling av planer etter forskriften.

Dette er oppsiktsvekkende i lys av at kommunene her trolig får lovmessig dekning for å opprette scooterløyper uten noen forutgående høring i kommunene, og utelukkende etter en lovendring basert på et politisk vedtak gitt av en tidsbestemt politisk konstellasjon i Stortinget. Det er desto mer oppsiktsvekkende i betraktning av at de partiene som står bak forslaget til lovendring, begrunner dette med behovet for å styrke lokaldemokratiet, og det bør ses i lys av det departementet skriver i høringsbrevet, nemlig at ... «kommunen har ingen plikt til å etablere slike løyper».

Det er også her grunn til å minne om at departementet i eget skriv har åpnet for at kommunen kan behandle denne saken ut fra en søknad og en begrunnet utredning i form av et privat planendringsforslag, for eksempel fra en lokal snøscooterklubb.

Det kan ellers rapporteres fra Røros kommunes behandling av departementets invitasjon til å delta i det såkalte prøveprosjektet i kommunene (104 kommuner meldte interesse) at den kommunale behandlingen i Røros kommune artet seg som et kupp. Saksdokumentene var mangelfulle, dog ledsaget av et partisk saksframlegg fra Røros Snøscooterklubb. Saken kom også til behandling i kommunestyret uten noen forutgående drøfting i styret i Røros Arbeiderparti, som for øvrig har absolutt flertall i kommunestyret. Det ble heller ikke åpnet for å avgi noen offisiell høring i saken.

Øverst på side 10 i høringsbrevet sier departementet at ... «*Kommunen kan heller ikke pålegge en privat aktør å fremme plan eller bekoste slike planer*»

Kommentar:

Til dette er å si at private snøscooterklubber og deres overbygningsorganisasjon, SNØFOR og Snøscooterimportørens forening, allerede er gitt formell anledning til å fremme private planforslag. Derfor har de allerede tatt initiativ og tilbudt sin «bistand» til mange kommuner. Slik legges det til rette for at en liten og aggressiv sektorinteresse får komme i tett inngrep med planprosessen og besørge et demokratisk underskudd i forhold til andre interessenter.

For øvrig vil en planprosess lagt til kommunenes forvaltning fort komme til å kreve en betydelig kostnad både i form av arbeid og økonomi, kostnader som i mange fattige utmarkskommuner vil måtte gå på bekostning av andre viktig og basale oppgaver i kommunene. Uavhengig av private planforslag må disse behandles og vurderes opp mot de formelle krav som stilles til arealplanprosess i kommunene.

Ad merknader, tredje ledd

Departementet fastslår at ... «*kommunene skal gi bestemmelser om bruken av løypene*», og at disse bestemmelsene som et minstemål skal omfatte regler om fartsgrenser og tidspunkt for kjøring (når på dagen og hvilke dager i uka / året). Dessuten skal kommunen gi bestemmelser om avstand fra løype til rasteplass, hvor det foreslås en maksimal avstand på 30 meter.

Kommentar:

Når det gjelder disse bestemmelsene, er det grunn til å trekke sterkt i tvil at de vil være praktisk gjennomførbare. Kontroll av at fartsgrensene blir overholdt, vil fort bli en teoretisk og ikke en praktisk bestemmelse fordi det vil kreve en kontroll som av mange årsaker ikke er gjennomførbar. Det samme vil gjelde for kontroll av at kjøring bare foregår på tillatte tider av døgnet.

Når det gjelder forslaget på 30 meter som maksimalavstand til rasteplass, åpner departementet i høringsbrevet for at kommunene selv bør få angi hvor langt utenfor løypene det eventuelt skal være tillatt å kjøre, og sier at blant annet terrenget vil være avgjørende for hvor langt det vil være nødvendig å kjøre for å finne en leirplass innenfor en maksimal avstand som ikke bør overskride 30 meter.

Anvisningen på 30 meters avstand fra løype, er formelt sett kun en tilråding og ingen absolutt bestemmelse.

Departementet viser også til bestemmelser og praksis for løypene i Nord-Troms og Finnmark, hvor akseptert avstand mellom løype og rasteplass er 300 meter i snaufjell og på islagt vann, begrunnet i sikkerhetsmessige og praktiske forhold.

Kommentar:

Det som nå skjer gjennom forslaget til endring av lov og forskrift, kan tolkes dit hen at det åpnes for de samme mulighetene til å anlegge løyper for fornøyleseskjøring i hele landet som det som til nå bare har vært gjeldende for Nord-Troms og Finnmark. Dersom bestemmelsen for Nord-Troms og Finnmark om 300 meters maksimal avstand mellom løype og rasteplass er betinget av at landskapet er åpent, jfr. betingelsen om rasting i snaufjell og på islagt vann, kan det stilles spørsmål ved grunnen til denne bestemmelsen. Er det for eksempel slik at man vil raste uforstyrret av trafikken på løypene? I så fall underbygger det mistanken om at de som gjør krav på tillatelse til å kjøre scooter, også er ute etter de samme verdiene som andre brukergrupper får forringet gjennom scooterfolkets motoriserte friluftsliv. Det viser i tilfelle en eksklusiv og særdeles lite attraktiv og akseptabel holdning.

Poenget her er at en akseptert avstand på 300 meter mellom løype og rasteplass i nord, helt rettvist vil kunne skape presedens for et tilsvarende krav i sør. Uansett vil dette få betydning for beregningen av influensområdet.

For øvrig har noen kommuner i Finnmark i sine høringsuttalelser til departementets aktuelle høringsbrev allerede fremmet krav om at avstanden til rasteplass utvides fra 300 meter til 500 meter, og at det skal kunne kjøres over hele arealet av innsjøer hvor kjøring er tillatt for isfiske (Alta / Tana).

Det anføres fra departementet at ... «kommunene har det overordnede ansvaret for at løypene er tilstrekkelig merket, men kan inngå avtaler med andre aktører om drift og vedlikehold av løypene»

#### Kommentar:

Her angis enda en oppgave for kommunene, og det angis et ansvar for merking, trolig begrunnet i ansvaret for sikkerheten til brukerne. Den etterprøvbare lovmessigheten av et slikt ansvar trekkes i tvil, både i forhold til kommunen og eventuelt private aktører som ansvarshavende. Kjøring vil reelt og juridisk sett trolig måtte foregå på kjøernes eget ansvar.

#### Ad merknader, fjerde ledd

Det vises til kommentarer gitt tidligere.

#### Ad merknader, femte ledd

Departementet anfører her en rekke hensyn kommunene må se hen til når løyper skal etableres, idet det sies at ... «løypene ikke bør etableres i strid med disse hensynene»

Ett av hensynene gjelder støy, og her vil Miljødirektoratet i henhold til departementets høringsbrev utarbeide veiledningsmateriale med føringer og anbefalinger for hvordan støy skal behandles i planleggingen av snøscooterløyper.

#### Kommentar:

I forhold til en rekke andre hensyn er hensynet til betydningen av støy svært viktig både for friluftslivet og for naturmangfoldet. Det finnes mange undersøkelser som bekrefter at opplevelsen av støy skaper irritasjon og frustrasjon fordi det forstyrrer og reduserer verdien av de opplevelsene man søker og forventer å få ved å søke seg ut i norsk natur. Spesielt gjelder det områder som tradisjonelt ikke har vært belemet med støy. Ofte er det totale fraværet av støy det som gjør enkelte områder attraktive for friluftslivet. Det er derfor viktig at de føringer og anbefalinger som Miljødirektoratet skal utarbeide, legger en terskel for vurderingen av støy som er i overensstemmelse med de krav folk flest har til hva som er støyfrie områder. Dette vil under enhver omstendighet ha avgjørende betydning for i hvilken grad det tradisjonelle friluftslivet vil kunne akseptere og legitimere prosessene med etablering av løyper. Det vises for øvrig til avgitt kommentar til dette tidligere i herværende høringsuttalelse.

#### Ad merknader, sjettede ledd

Sentralt her står en presisering av hva som skal forstås med begrepet *influensområde*.

#### Kommentar:

Dette er kommentert tidligere. Det er avgjørende viktig at det påvirkede området blir beregnet på en slik måte at alle mulige effekter av kjøring langs løypene blir hensyntatt med en lavest mulig terskel. Det vil komme til å bety at for eksempel støy og visuell tilstedeværelse eller andre former for negativ påvirkning må få betydning for beregningen av influensområdet i den grad effektene skaper noen som helst form for mishag hos andre brukere av de samme områdene, enten det gjelder mennesker eller dyr.

Dersom dette blir det definerte grunnlaget for en vurdering av effektene, vil det realistiske influensområdet i gitte tilfeller måtte få en utstrekning på fra flere hundre meter til mer enn en kilometer utenfor kjøretraseene og avledete løyper til rasteplasser. Det vil igjen bety at de totale områdene som blir påvirket gjennom etablering av nye snøscooterløyper blir formidable. En lovendring med det anførte siktemålet, har derfor effekter på disponeringen av utmarksarealer i en størrelsesorden som man neppe har sett gjennom noe vedtak tidligere i historisk tid. Den estimerte størrelsen på influert område vil bli presentert senere.

Det skaper derfor forundring at sentrale myndigheter og politikere ikke har krevd en nasjonal konsekvensutredning i forhold til den initierte prosessen for en liberalisering av loven.

#### Ad merknader, sjuende ledd

Departementet kommenterer her grunneiers rett til å forby eller begrense motorferdsel over egen eiendom, jfr. motorferdsellovens § 10. Departementet påpeker kommunens plikt til å innhente grunneiers tillatelse på forhånd, dvs. før det treffes vedtak om å etablere snøscooterløyper.

#### Kommentar:

I samband med prøveprosjektet med oppstart i 2000/2001 ble det i flere av forsøkskommunene lagt ut eller forsøkt lagt ut løyper for fornøyelseskjøring etter innspill og planforslag fra lokale scooterklubber, blant annet i prøvekommunen Røros. Det er en kjent sak at flere grunneiere lot seg fascinere av klubbenes «forhandlere», hvor ett av lokkemidlene overfor grunneierne var en inntekt for leie av arealene finansiert gjennom avgifter lagt på brukerne. Flere grunneiere følte seg lurte og angret i ettertid bittert på at de hadde inngått avtaler.

Dersom lovendringen mot all predikert fornuft skulle bli vedtatt, bør det av nevnte hensyn lovfestes en rett for grunneier til en rimelig angrefrist, og en mulighet til å si opp leieavtalen.

#### Ad forholdet mellom Statskog og Fjellstyrene som forvaltere av motorferdsel.

Når det gjelder forholdet mellom Statskog og lokale fjellstyrene i forhold til hvem som skal ha avgjørende samtykkekompetanse til å forvalte grunneiers rett til å avgjøre hvorvidt løyper skal kunne anlegges i de aktuelle statsallmenningene, viser departementet til fjellovens bestemmelser om at det er Statskog som er hjemmelshaver og derfor administrerer grunneierrettighetene. Fjellovens § 12 gir imidlertid fjellstyrene rett til å uttale seg om grunn disponeringstiltak før grunneier fatter vedtak. Fjellstyrenes mulighet til å øve innflytelse i denne saken er med andre ord begrenset til en uttalerett, begrunnet i at dette er et grunn disponeringstiltak. Forvaltningen av bruksrettene tilligger derimot Fjellstyrene.

#### Kommentar:

I tradisjonell forstand er grunn disponeringstiltak å forstå som tiltak med fysiske og varige effekter som endrer grunnen, slik som veibygging, bebyggelse, utlegging av hytteområder osv. Fjellstyrene administrerer tradisjonelt andre forhold, slik som ferdsel i utmark, jakt og fiske. På den bakgrunn er det vanskelig å forstå konsistensen i departementets anvisning om at samtykkekompetansen i denne saken skal ligge hos Statskog. Det er også registrert at Statskog i gjennomsnitt er langt mer liberal og lojal overfor staten som «grunneier» i forhold til å anlegge løyper i statsallmenning enn lokale fjellstyrene synes å være. Dersom det å legge samtykkekompetansen til Statskog er en del av strategien bak behandlingen av lovendringsforslaget, er denne strategien derfor i strid med departementets uttrykte begrunnelse om å gi lokale forvaltere større ansvar og innflytelse.

#### Ad § 8 i forskriften

Gjeldende forskrifts § 8 gir Fylkesmannen myndighet til å legge ut isfiskeløyper etter forslag fra kommunen, der Miljødirektoratet har åpnet for dette. Departementet foreslår at denne bestemmelsen tas bort som følge av at denne myndigheten etter det nye forslaget til forskrift overdras til kommunene.

#### Kommentar:

Det gjøres gjeldende som kommentar herfra at lokal forvaltning på dette punkt øker sannsynligheten for ulik praksis avhengig av lokal tilhørighet.

## ***Ad pkt. 5, Avgrensning til bestemte brukergrupper. Betaling***

### Kommentar:

Hensikten med å gi kommunen myndighet til å avgrense ferdselen i løypene for å nå eller regulere ferdselen i forhold til pålagte, allmenne hensyn, vil utvilsomt være krevende dersom reguleringen ikke skal få diskriminerende effekt. Å åpne for en slik regulering i forskriftene, er for øvrig å vedgå at ferdselen langs løypene fort kan få et omfang som er vanskelig å regulere.

Et sannsynlig scenarium her vil være at det stilles krav om flere løyper for å fordele trafikken. Slik vil dette kunne få som konsekvens at løypenettet ekspanderer, alternativt at en del av ferdselen foregår utenfor etablerte løyper. Dette er en situasjon som er kjent fra flere områder med erfaring fra løyper for fornøyelseskjøring, og det viser det negative vekstpotensialet som etablering av løyper fort kan få i forhold til å båndlegge stadig nye arealer. Dette er for øvrig en begrunnet bekymring i den majoriteten av det norske folk som er imot en liberalisering av motorferdsel i utmark til også å gjelde fornøyelseskjøring.

Bekymringen er reell også ut fra en erkjennelse av at en regulering ned ved å begrense tilgangen til løypene ikke er troverdig ut fra kravet om lik behandling og likhet i tilbud, kanskje også ut fra den betraktning at en betydelig investering i snøscootere er en investering de fleste gjør under den forutsetning at det legges til rette for at de kan brukes. Slik sett kan dette illustrere en utvikling som er irreversibel.

Det er heller ikke realistisk å tro at grunneiere vil ta på seg det tunge og ubehagelige ansvaret å regulere ferdselen med muligheten av å måtte forsvare diskriminerende bestemmelser. Derimot finnes det eksempler på at grunneiere opplever ferdselen over sine eiendommer som så belastende og så lite forutsigbar at de finner det mest hensiktsmessig å nekte all organisert ferdsel over sine eiendommer. Et godt eksempel på det er en grunneier i Vinje i Telemark.

De muligheter til avgrensning av ferdselen som departementet drøfter, synes alt i alt lite realistiske, og de synliggjør et betydelig dilemma ved å åpne for fornøyelseskjøring etter etablerte løyper.

## ***Ad pkt. 6, Særlige spørsmål***

### Ad pkt 6.1, Tekniske krav til snøscootere

#### Kommentar:

Departementets utredning på dette punkt viser at innføring av tekniske krav til snøscootere som et virkemiddel for å dempe de negative effektene av ferdselen, ikke er lette å innføre eller håndheve. Det vil eventuelt avlede et krav om teknisk kontroll, og det vil kreve en vanskelig praktisk avgrensning mot scootere brukt i næring eller til andre legale formål. Teknisk kontroll av kjøretøyene vil også kreve ny kompetanse, som neppe kan utvikles i tilstrekkelig omfang på kort tid. Det vil også kreve en betydelig oppgradering av tilsynsmyndighetenes kjøretøyer og aktivitet.

### Ad pkt 6.2, Kontroll og sanksjoner

#### Kommentar:

Generelt sett har kontroll av motorisert ferdsel i utmark vært nærmest fraværende. Det kan illustreres med at i den grad kontroll har vært gjennomført – enten i regi av politi eller oppsynsmyndighet (SNO), så har dette ofte resultert i store medieoppslag som på dramatisk måte viser en kjøring fullstendig ute av kontroll.

Det vi vet er at det knapt finnes ressurser hos lokalt politi til å drive effektiv kontroll. Dessuten er dette av politiet betraktet som en forseelse, mer enn som et lovbrudd. Med knappe ressurser tilgjengelig har politietaten i ulike kommuner ikke hatt noen annen mulighet enn å prioritere helt andre saker enn

kontroll av motorferdsel i utmark. Det finnes også eksempler på at lokalt politi mangler og må låne inn scootere for å kunne utføre kontroll.

Det er også særdeles god grunn til å trekke i tvil sentrale myndigheters vilje til å finansiere kontroll av motorferdsel i utmark. Sittende regjering har fjernet all finansiering av dette gjennom overføringer via statsbudsjettet. Det samme har skjedd med tilsvarende finansiering til SNOs / fjellstyrenes kontrollvirksomhet. Regjeringen har uttrykt at dette er et økonomisk ansvar for kommunene, avledet av det forhold at de har fått overdratt forvaltningsretten og ansvaret for motorferdselen i sine kommuner, både gjennom det avsluttede forsøket i 104 kommuner og gjennom lovendringsforslaget.

Det er trolig betegnende for sentrale myndigheters forhold til finansiering av kontroll av motorferdselen at departementet i sitt høringsbrev bare ... «*vil vurdere kontroll- og sanksjonsmulighetene i forbindelse med utforming av lovforslaget, men at det ikke foreslås konkrete bestemmelser om dette i høringsforslaget*» Det er videre rimelig å tolke dette slik at sentrale myndigheter ikke har noen klar vilje til å finansiere effektiv kontroll, og at dette er det sanne uttrykket som preger deres holdning til motorferdsel i utmark.

Kontroll- og oppsynsvirksomhet har vært stemoderlig behandlet gjennom hele den perioden motorferdsel med scooter har foregått i norsk natur. Det er noe av bakgrunnen for at ferdsele har fått eskalere så voldsomt som tilfellet har vært.

At departementet nå sier de på et senere tidspunkt vil ... «*vurdere kontroll- og sanksjonsmulighetene i forbindelse med utforming av lovforslaget, men ikke foreslår noen konkrete bestemmelser om dette i høringsforslaget*», er særdeles lite tilfredsstillende og representerer absolutt ingen garanti for at nødvendig kontroll vil bli finansiert og utformet som pålegg overfor kontrollmyndigheten.

Med de endringer i omfanget av ferdsele som forslaget til endringer i lov og forskrift utvilsomt vil resultere i, blir behovet for kontroll mangedoblet i forhold til dagens behov. Viktigheten av kontroll er så absolutt avgjørende at høringsuttalelser til departementets høringsbrev bør avgis med forbehold om ny høring når departementets forslag til kontroll- og sanksjoner foreligger.

Ad pkt. 7, Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er grunn til å merke seg det departementet her uttrykker, at ... «*De foreslåtte endringene vil innebære en betydelig utvidelse i adgangen til å bruke snøscooter i utmark*»

Kommentar:

Dette betyr i klartekst at departementet det som trolig at dersom deres forslag til endringer i lov og forskrift blir vedtatt, vil dette få som effekt en betydelig økning i bruken av motoriserte kjøretøyer i utmark.

Departementet sier videre at dette vil kreve styrket oppsyn og kontroll i regi av SNO og politiet, og at dette vil kreve økte midler til dette over Klima- og miljødepartementets og Justisdepartementets budsjetter.

En smule lakonisk kommentar til dette kan være at kravet om å øke ressursene til SNO og politi kan innfris med en fullstendig symbolsk bevilgning over nevnte budsjetter, siden dagens bevilgninger er tatt bort.

Kommunene bør merke seg det departementet sier om kostnader knyttet til planleggingsprosessen. Med en begrunnelse om at det er opp til de enkelte kommunene selv om de ønsker å etablere snøscooterløyper, mener departementet disse kostnadene må dekkes av kommunene selv innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetterrammer.

Ad pkt. 8, Samlet fremstilling av endringsforslagene

Alt av substansielt innhold er allerede kommentert, jf. foran.