

(Bakgrunnsstoff for lokale høringsbrev om etablering av snøskuterløyper.)

Om ulovlig snøskuterkjøring

Vi vil spesielt advare mot de potensielt svært alvorlige ringvirkningene som følger av ulovlig kjøring. Dette følger nesten over alt i kjølvannet av lovlige løyper, og utgjør den alvorligste trusselen mot de fundamentale hensynene kommunen er pålagt å ivareta hvis de åpner for skuterløyper. Det gjelder hensynet til viktige friluftsområder, og spesielt gjelder det for områder som er forutsatt skjermet av hensyn til sårbart naturmangfold, spesielt om vinteren. Disse områdene er også vanligvis de som ligger mest avsides, og dermed også minst eksponert for overvåking og kontroll.

Politiets erfaringer med ulovlig snøskuterkjøring

I henhold til rapporter og uttalelser fra politietater, Statens Naturoppsyn (SNO) og en rekke medieoppslag fra store deler av landet, er det åpenbart at praksis fra Finnmark, Troms og de aller fleste av forsøkskommune viser at **lovlige løyper ikke virker til å hindre ulovlig kjøring utenfor løypene**. I praksis er det ofte slik at lovlige løyper i sjokkerende grad fungerer som tilførselsløyper for kjørere som ønsker å kjøre ulovlig. Dette går også fram av Politidirektoratets høringsuttalelse til KMDs høringsbrev om endring av motorferdselloven i 2014.

Dette blir spesielt tankevekkende hvis man ser til utviklingen i Finnmark. Til tross for nærmere 6000 km med lovlige snøskuterløyper (nesten tre ganger Norge på langs), er omfanget av ulovlig kjøring enormt og til dels ute av kontroll¹. Dette er også en indikasjon på at dess flere og lengre løyper, og dess mer avsidesliggende de legges, dess lavere blir også terskelen for å ta seg friheter inn i tilliggende områder. Dette henger naturlig sammen med at muligheten for effektiv overvåking og kontroll er omvendt proporsjonal med løypenes lengde og størrelse på tilstøtende arealer og med avstanden fra bebodde områder. Fra SNO-hold opplyses det at overvåking skjer sporadisk, og at andelen som tas er svært liten i forhold til det reelle omfanget.

Flere steder er vurderingen fra politihold at omfanget av ulovlig kjøring overgår omfanget av den lovlige, det gjelder eksempelvis forsøkskommunen Vinje og flere kommuner i Trøndelag. Det er også en utbredt oppfatning at omfanget av ulovlig skuterkjøring er svært underrapportert.

Statens satsning på overvåking av loven

I statsbudsjettet er bevilgningene til politiovervåking strøket i sin helhet, og bevilgningene til SNO på en håndfull millioner (4,5 for 2015), som skal dekke hele landet, må anses som symbolsk når det forventes at flere tusen km² vil bli gjennomskåret av nye snøskuterløyper i tida som kommer. Når staten nesten ignorerer problemet, skyves ansvaret i praksis over på kommunene. Disse vil normalt ha lite med ekstra midler å avse til overvåking, og derfor blir føre var-prinsippet det viktigste, og kanskje eneste, relevante med tanke på forebygging gjennom mottiltak. Betydningen av å åpne forsiktig i tråd med hva som er mulig å kontrollere, før det eventuelt kommer ut av kontroll, kan knapt nok undervurderes. Erfaring både fra Norge, og enda mer fra andre land, viser at det nærmest er umulig å stramme inn når man først har åpnet opp.

1) SNO-ansatt i Finnmark Rune Soma opplyser i brev til Naturvernforbundet vår 2015:

«I Finnmark ble det vinteren 13/14 avdekket 79 saker knyttet til ulovlig motorferdsel. (...) Det er en forsvinnende liten del av den ulovlige kjøringen som blir slått ned på, jeg vil ikke engang prøve å gjette på andelen. (...) Store arealer og mange snøscootere gjør arbeidet krevende.»

Ulovlig kjøring og dyreliv

Den svenske rapporten «Terrängkörningens påverkan på djurlivet» (Naturvårdsverkets rapport nr

6622 fra 2014) sammenstiller forskning om motorisert terrengkjøring og virkninger for dyrelivet fra hele verden. Rapporten oppsummerer at alle kildene konstaterer at terrengkjøring har «någon typ av negativ effekt», med snøskutere som det relativt mest forstyrrende. Fra før vet vi at ulike former for arealfragmentering er den viktigste trusselen spesielt mot trua arter, snøskuterkjøring kan bidra sterkt til akkurat det.

Kommunene er bare pålagt å ta hensyn til nærmere avgrensa områder, uten å måtte bekymre seg for fugle- og dyreliv som er spredt over langt større arealer. Vi håper kommunen tar mer ansvar enn som så. Spesielt om seinvinteren, når også skutersesongen er på sitt mest intense, er naturen 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 og mer stress også utenfor lovlige løyper. Da fortrenses artene fra foretrukne beiteområder og slik påvirkes den skjøre energibalansen negativt. En rekke rødlista rovfuglarter er spesielt utsatt. I etableringsfasen ved reirplassene skal det svært lite til av forstyrrelser før fuglene gir opp hekking, og denne fasen inntreffer lenge før 5. mai da skutersesongen forutsettes å opphøre.

Konklusjon

Primært oppfordrer vi kommunen om å ikke gå videre i arbeidet med å tilrettelegge for fornøyelseskjøring og heller fortsette sin praksis med leiekjøring og nyttekjøring.

Sekundært ber Naturvernforbundet kommunen om at nedenstående forutsetninger legges til grunn dersom kommunen likevel vedtar å gå inn for snøskuterløyper:

- **Lengde og utbredelse på løype-nettet reduseres til et omfang der effektiv kontroll og overvåking anses å være realistisk gjennomførbart**
 - **Løyper, eller deler av løyper, stenges dersom gjentatt ulovlig kjøring registreres. Dette gjelder spesielt dersom slik kjøring skjer inn i områder som er definert som viktige av hensyn til naturvern og friluftsliv.**
-