



Tingvoll, 11.10.2022

Surnadal kommune
post@surnadal.kommune.no

FRÅSEGN TIL HØYRING AV RETNINGSLINER FOR MOTORISERT FERDSEL I UTMARK 2022-2026

Vi viser til sak lagt på høyring. I utgangspunktet var det meininga at Forum for Natur og Friluftsliv, FNF, skulle levere fråsegn på vegne av dei grønne organisasjonane, men dette krev konsensus mellom medlemsorganisasjonane. Det blei klart tett opp til høyringsfristen at det er spørsmål det ikkje er semje om. Difor sender no Naturvernforbundet eiga fråsegn.

Vi har funne dokumentet som inneheld sjølve retningslinene. Vi har ikkje funne dokumentet som går gjennom ulike sider av det som står i retningslinene. Til vanleg skal ein gjere dette på same måten som ein rekna på skulen. Altså at $2+2=4$ Slik denne høyringa er lagt opp har ein i staden sagt $=4$. Ei slik løysing, sjølv om svaret er rett, blir ikkje godkjent i skulen. Ein konklusjon i form av retningsliner kan heller ikkje sakshandsamast og godkjennast utan at føresetnader for dei ulike momenta er med.

Motorferdsel i utmark må nødvendigvis ha verknad på naturmangfaldet. Dette dokumentet som manglar har sikkert med vurderingar etter naturmangfaldet, men sidan det dokumentet manglar, manglar vel også vurderingane. Dette er ein sakshandsamingsfeil som lett kan gjere vedtak av retningslinene ugyldige.

Fram til 1960-talet tydde ein ofte til hesten når ein trengte transport i utmarka. Behovet for transport slutta ikkje med hesten, men er no overtatt av mange fleire bilvegar og bruk av skuter og liknande der bilvegen stopper. Ein del motorisert transport er nødvendig og ein del kan reknast å vere nyttig. Når nyttebehovet er stort nok, blir det godtatt ein del motorisert ferdsl, stundom som eit nødvendig onde. Det er difor den unyttige motorferdselen som blir sentral når ein skal vurdere kvar ulike grenser for bruk av motorisert ferdsl skal setjast.

Det finst ein trend i dette med bruk av skuter. Den er truleg omtala i det dokumentet som ein har gløymt å lage i denne saka. Trenden er at talet på skuterar aukar. Talet på dispensasjonar aukar. Bruken av skuterar aukar. Truleg aukar misbruken av skuterar. Talet hytter aukar også.

Når vi går inn på SSB sin statistikk «13112: Behandling av søknader om motorferdsel i utmark, etter søknadstype, statistikkvariabel, år og region» finn vi at siste talet, som er for 2021, er 57 løyver behandla (sjå <https://www.ssb.no/statbank/table/13112/tableViewLayout1/>).

Så les vi i saksframlegget til endring av retningslinene for motorisert ferdsl for 2020-2021 (Arkivsak-dok. 19/00254-11) som kom fram etter at regjeringa hadde opna for også å gi løyver til motorisert ferdsl til hytter kortare enn 2,5 km frå veg: «I Surnadal i dag er det om lag 200 gyldige løyver for transport av bagasje og utstyr til hytte. Alle til hytter lenger enn 2,5 km frå p-plass. Spørsmålet er kva for konsekvensar det får dersom vi vel å tilpasse oss endringa i sentral forskrift, og ta bort dette kravet også i våre retningsliner. Opnar ein for at også dei som har kortare veg til hytte enn 2,5 km også skal få kjøre, er det på det reine at det nok blir meir motorferdsel i utmark enn i dag, som i svært mange

tilfelle er negativt både for naturmiljøet og friluftsliv. « Så les vi saksframlegget for forslaget no (Arkivsak-dok. 22/00641-3); «*Det kan nemnast at vi våren 2022 hadde om lag 400 gyldige løyver for transport av bagasje og utstyr til eiga hytte.*»

Slik vi les desse tala fekk kommunen raskt svar på spørsmålet sitt og opplevde ei dobling frå 200 til 400 løyver med å tillate køyring for også dei hytteeigarar som har hytte nærare enn 2,5 km. Elles les vi i tala til SSB at det pr 2022 er 1382 hytter i Surnadal kommune. Om ein bruker siste tala ovanfor for løyver er det skuterkøyring til 29 % av hyttene i kommunen. Dette er i grunnen ganske nyttig å vite, men opplysningane er ganske bortgøymte både for folk flest og dei som skal vedta dette.

Skuteren var ein gong ein nyttig arbeidshest som ein og annan grunneigar hadde og som han kunne hjelpe mellom anna nokre hytteeigarar med ein gong i blant. No er det eit køyretøy som svært mange har. Med det så er det heller ikkje noko framandt med at køyretøyet blir bruka, og grensene mellom bruk og misbruk går stadig meir i kvarandre. For ein del blir ein vant med skutertransport av både det eine og det andre, og skia blir noko ein ikkje har bruka på ei god stund. Gjer ein ingenting med desse trendane, så kjem vi ut i andre enden med at det berre er særingar som tar seg fram utan motor, viss ikkje klimaendringar og liknande gjer at ingen har råd lenger til å bruke skuter. I så fall kjem vi til eit mål vi truleg ikkje ønskjer å kome til. Det er ikkje folkehelse i å køyre skuter til hytta si – helseeffekten får ein først ved å gå, sykle og gå på ski. Og det er ikkje ein menneskerett å køyre skuter til hytta.

Det er difor Naturvernforbundet si meining at ein ikkje kan la alle gjere som dei vil, for då er det ganske mange som ikkje kan gjere som dei vil. Det må setjast grenser ein eller annan stad for bruken. Naturen sine behov vil vere ein objektiv grunn for grensesetting og objektive grunnar er truleg enklare å respektere enn subjektive grunnar.

Går ein inn på meir subjektive grunnar, så finst dei også. Nils Faarlund 2015 skriv i si bok *Friluftsliv: "Gjentatte spørreundersøkelser i løpet av de siste tyve årene viser at 9 av 10 av oss driver friluftsliv. Av svarene som bli oppgitt, ser vi at folk skiller mellom idrettslige aktiviteter og friluftsliv. Fri natur er noe mer enn trimrom eller arena: 1 av 2 søker "naturens mystikk" mens hele 9 av 10 verdsetter stillheten i fri natur"*.

Granskingar frå sju nasjonale meningsmålingar som er gjennomført i perioden 2009-2015 viser at motstanden står sterkt, anten ein spør folk om dei ønskjer meir motorferdsel i naturen, om det bør bli lettare å få løyve til å køyre snøskuter, om det bør bli lov med fornøyleseskøyting eller ein spør konkret om folk ønskjer at det skal etablerast løyper for fornøyleseskøyting. Det viser undersøkelser frå Miljødirektoratet, Nationen og Norsk Friluftsliv. Nei-prosenta i hovudfunna på spørsmål relatert til snøskuter varierer mellom 54 og 68 prosent, avhengig av korleis spørsmålet blir stilt. På spørsmål relatert til motorferdsel i utmark er nei-prosenta 77 prosent.

Ulike areal – ulike omsyn

Før ein gjer så mykje meir må ein vite noko meir om kommunen sine areal. Det står det venteleg noko meir om i det dokumentet som ikkje finst. Der står det litt om område i kommunen som framleis er ganske stille og som ein ønskjer skal vere det framleis, i form av at motorferdsel verkeleg er eit unnatak.

Så har ein areal der ein må ta omsyn til noko. T.d. skogsfugl, rovfugl og friluftslivsinteresser osb. Surnadal har kartlagt friluftslivsområde dei siste åra etter det vi veit. Det er også omtala i det manglande dokumentet, går vi ut frå.

Så har ein resten, dvs. område som ofte er pepra med vegar og hytter og aktivitet basert på motorferdsel i ulike grader.

Skiløyper

Skiløypekøyning kjem borti denne måten å dele inn kommunen på. Før ein kan ta stilling til om det skal etablerast skiløype, må ein ha ei sakshandsaming ut frå desse omsyna og mellom anna gjere vurderingane etter naturmangfaldlova. Ein bør t.d. ikkje legge skiløyper som skal preparerast på nokon måte inn i typar areal som dei to førstnemnte over, med mindre ein kan endre traseen slik at ein t.d. unngår spelplassar og liknande.

Vi meiner altså at alle skiløypetrasear skal handsamast og ha godkjenning før dei kan køyrast opp. Når ein først har gjort ein slik prosess, så bør det vere enkelt å sortere kven som kan køyre desse løypene.

Skiløyper kan med fordel handsamast som ein kommunedelplan. Då er det lettare å vege ulike omsyn opp mot kvarandre. Ei viss handsaming av skiløyper er nødvendig i alle fall, slik at mellom anna grunneigarar kan ta vare på sine rettar.

Leigekøyning

Surnadal kommune baserer seg på kvar mann sin skuter, i motsetnad til eks nabokommunen Sunndal som har omfattande leigekøyning slik vi oppfattar det. Vi er tilhengarar av leigekøyning framfor at alle skal ha skuter. Dette då vi meiner at då får vi mindre motorisert ferdsel i norsk natur. Det blir argumentert med at leigekøyrarar køyrer fram og tilbake kvar tur og at det blir dobbelt så mykje køyning – verklegheita trur vi er ein annan. Vi meiner bestemt at skuter på alle tun i kommunen fører til meire bruk. Det er ein stor avstand mellom 400 (tal løyver) og 15 (tal leigekøyrarar) – ein faktor på 27. Dessutan vil mange brukarar føre til at misbruk ikkje blir reagert på av andre brukarar då dette er næraste naboen – med andre ord bygdesosiologi. Vi rår til at leigekøyning bør vere det normale og gje nok løyver til at behovet for transport av materialar/ved/utstyr osb. blir dekt.

Når det gjeld transportbehov typisk som frakt til hytte som supplerer til leigekøyning meiner vi at også denne bør avgrensast i omfang. Tal turar kan ikkje setjast så høgt at det heilt sikkert er nok. Viss ein vil ut frå vegen, må ein finne seg i at det er ein del ting ein ikkje har tilgang til på same måten som i eit bustadfelt. Når ein ser kva Turistforeininga kan ha i sine lader basert på ein årleg transport, så bør hytteeigarar også kunne basere seg på færre turar med større transportkapasitet i staden for 10 litt uspesifiserte turar som det er lagt opp til.

Krav om kjelke

Vi ser at verneområdestyret for Trollheimen set krav om at det skal vere kjelke på skuteren når han er i bruk. Kjelke gjev effektiv transport når ein først køyrer. Kjelke motverkar nok også lysta til tullkøyning i stor grad. Vi meiner eit slikt vilkår bør innarbeidast som det normale.

Passasjerar

Det er sjølv sagt nærliggande å tenkje at ein kan fylle opp ledig kapasitet med passasjerar. Bli ein tilvent at det normale er å vere passasjer, så blir ein oppdratt i feil retning. Det normale må vere at når skyssen går så er det fullt med fraktgods for å redusere tal turar, og personane går sjølv.

Helsing

Øystein Folden
Fylkessekretær