

18.05. 2022

Innspill til motorferdsellovutvalget

Naturvernforbundet vil i dette notatet i hovedsak ta tak i fornøyelseskjøring med snøskuter. Vi vil kommet tilbake til andre utfordringer med motorferdsel i utmark i senere innspill. Vi viser også til vår presentasjon på innspillsmøtet den 22.04. 2021.

Konklusjon

Gjennom dagens praksis med etablering av traseer for fornøyelesekjøring med snøskuter taper alt for ofte natur og friluftsliv. Naturvernforbundet har mange eksempler på at det legges traseer selv i viktig og svært viktige friluftslivområder. Dette er stikk i strid med forutsetningene i motorferdselloven, en rekke sentrale paragrafer i naturmangfoldloven og Norges miljøambisjoner om naturbevaring. Vi nevner flere eksempler nedenfor. Vi besitter mye dokumentasjon på at brudd på «hensynet til natur og friluftsliv skal ivaretas» oftere er regelen enn unntaket. Etablering av traseer i viktige og svært viktige friluftslivområder er i strid med Stortingets vedtak (Innst. 253 L (2014-2015). **24 av 32 snøskuterkommuner har anlagt snøskutertraseer i viktige eller svært viktige områder for friluftslivet.** (NINA-rapport 1887, 2020).

Truet natur og biologisk mangfold blir heller ikke ivaretatt og tatt hensyn til på en faglig tilfredsstillende måte. Det er stor kunnskapsmangel om verdifull natur i store deler av kommune-Norge. Både NINAs evaluering (Rapport 1887, 2020) samt NINA i sitt innlegg på innspillsmøtet den 22.04. påpeker spesifikt denne kunnskapsmangelen. Praksis er at det vises til kommunale viltkart (som dekker noen få arter), naturbase og artskart. De to siste er gode databaser, men svært ufullstendige og med store mangler fordi naturen i Norge ikke er kartlagt grundig og systematisk. ***Når det ikke finnes god nok kunnskap og det ikke er foretatt systematiske naturregistreringer i områdene som vurderes for trasevalg kan man aldri hevde at naturen hensynstas, slik loven forutsetter.***

Motorferdsellovutvalget skal levere på sitt mandat som styrker lokal selvråderett, reduserer byråkratiet, samtidig som lovverket skal ivareta natur og friluftsliv. Denne spagaten betinger blant annet:

- Strengere og mye mer entydig regelverk med langt mindre rom for skjønn for å sikre natur og friluftsliv. Dette er også viktig for å sikre like premisser og lik forvaltning

uavhengig hvor i Norge man befinner seg. **Det er utvalgets mandat å definere juridiske formuleringer som faktisk ivaretar natur og friluftsliv – i motsetning til dagens praksis.**

- Det er ingen snarvei til å bruke naturen mer effektivt og med «reduisert byråkrati» samtidig som at naturen skal ivaretas på en kunnskapsbasert måte. Ved bruk av natur må kunnskapsgrunnlaget styrkes for ikke å ødelegge enda mer viktig natur. Dette gjelder for alle typer arealbruk. **Nødvendig kartlegging av natur for å bevare natur i tråd med lovens intensjoner og Stortingets forutsetninger er ikke byråkrati.**
- Registrering av natur må derfor utføres av uavhengige biologiske kompetanse med nok ressurser. Registreringene må være faglig tilfredsstillende (forskjellige artsgrupper, ulike tider på året, gode vurderinger knyttet til sårbare arters økologiske funksjonsområder etc.) må foregå og må gjøres i og langs/inntil vurderte traseer.
- Strammere rammer og strengere krav til ivaretagelse av natur og friluftsliv gjør det lettere for kommunene å ta gode valg noe som også vil redusere byråkratiet fordi det vil oppstå færre klager.
- Bedre involvering og reell medbestemmelse for alle interesseparter.
- Det viktigste er likevel at forutsetningene innfris og begrepet «ivaretar natur og friluftsliv» får et reelt faglig innhold og betydning som tilfredsstillende minimumskrav for faktisk ivaretagelse. Dette gjøres ikke i dag.

Oppdrag

Utvalget skal foreslå et fornyet lovverk som skal styrke lokal selvråderett og medføre mindre byråkrati - samtidig som fornyet lovverk skal ivareta naturmangfold og friluftsliv. Det er relativt likt med det som allerede er lovens egentlige hensikt og formål.

Vi siterer fra en enstemmig Storkomité i **Innst. 253 L (2014–2015)**:

Lovens formål er: «... *ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.*»

K o m i t e e n viser til at Norge har en lang tradisjon for vinterfriluftsliv, og interessen for friluftsliv er økende. Undersøkelser viser at muligheten til å oppleve stille natur er blant de viktigste årsakene til nordmenns interesse for å drive med friluftaktiviteter.

Motorferdselloven ble etablert for å begrense den motoriserte ferdselens skade på naturen og støy og ulemper for friluftslivet.

Komiteen viser til at motorferdselloven ble etablert som følge av behovet for å regulere ferdselen av hensyn til natur og friluftsliv, og mener dette fortsatt bør være hovedintensjonen med loven.

K o m i t e e n viser til at regjeringen i proposisjonen skriver at det bør innhentes kunnskap om effekten av lovendringen bl.a. for friluftsliv, naturmangfold, naturbasert reiseliv og annen lokal næringsvirksomhet, inkludert reindrift, slik at dette kan benyttes i den videre utviklingen av regelverket om motorferdsel i utmark og vassdrag. For å ha et reelt sammenligningsgrunnlag er det nødvendig å kunne referere til status fra både før og etter at en evalueringsperiode er avsluttet.

Naturvernforbundet vil samtidig påpeke at denne evalueringen (NINA rapport 1887, 2020) på langt nær ble fulgt opp på en faglig tilfredsstillende måte. Evalueringen ble heller ikke fulgt opp i tråd med Stortingets forutsetninger. NINA understreker selv i rapporten at de knapt kunne levere på to av de tre viktigste temaene;

- «Vi har ikke grunnlag for å vurdere ev. innvirkning på graden av ulovlig kjøring»
- «Vi har ikke datagrunnlag til å vurdere om hensynet til dyrelivet ivaretas tilstrekkelig.»
- «Vi ser (...) at store sammenhengende tur- og naturområder blir berørt av løypene. Det pekes også på at «- skuterløyper legges gjennom viktige og svært viktige friluftsområder»

Det finnes i dag nesten 100 000 snøskutere i Norge, svært mange av disse brukes ikke til nødvendige nærings- og nytteformål. Det finnes traseer for fornøyleskjøring på nesten 10 000 kilometer, noe som tilsvarer distansen Norge på langs fem ganger. Traseene er ulikt fordelt, noen kommuner sier nei, andre har noen få løyper, mens mange har mange og lange løyper. På tross av dette mener Naturvernforbundet at det finnes langt flere traseer enn det som er nødvendig. Av hensyn til natur og friluftsliv er det allerede for mange traseer for fornøyleskjøring med snøskuter i Norge.

Naturvernforbundet minner også om at influensområdet med støy og forstyrrelse er langt større enn de stripene med traseer som finnes. Natur og friluftsliv påvirkes langt utenfor disse traseene. I tillegg tilrettelegger lange og mange traseer for enda mer ulovlig kjøring i enda mer sårbare og i fjerntliggende, inngrepsfrie områder. Dette på tross av politiske argumenter om at traseer for fornøyleskjøring i stor grad ville redusere ulovlig kjøring. Problemet er omfattende og foregår i enda større grad i enda mer utilgjengelige, inngrepsfrie, fjerntliggende og sårbare områder ifølge Statens naturoppsyn (SNO).

Utvalgets mandat forutsetter at økt lokal selvråderett/mindre byråkrati kan kombineres med å ivareta natur og friluftsliv.

Lokal selvråderett er allerede etablert praksis. Vi kan dokumentere at dagens praksis svært ofte ikke tar vare på natur og friluftsliv. Særlig er mangel på naturkunnskap (også jf NINA sitt innlegg på møte i utvalget 22. april 2022) og kartlegging av verdifull natur svært ofte mangelfull på kommunenivå (se nedenfor). Isolert sett vil en styrket lokal råderett kunne være oppskrift på ytterligere press på naturmangfold og ytterligere fortrengning av friluftsliv, selv om kunnskapsgrunnlaget skulle være til stede. Saken om Umbukta-traseen i Troms er eksempel (se nedenfor).

Denne spagaten i forvaltningen er bygget inn i nåværende lovverk, med resultat at det loven viser seg egnet til å ivareta, i hovedsak er lokale snøskuterinteresser. Nesten all praksis med løypetraseer og løypevalg for fornøyleskjøring med snøskuter har vist at lokal selvråderett i stor grad favoriserer snøskuterinteresser på bekostning av naturverdier og friluftsliv.

Dagens praksis utfordrer intensjoner, natur og miljølover

Vi viser også til vår power-point-presentasjon på møtet den 22.04.

Praksis med å anlegge traseer for snøskuterkjøring bryter alt for ofte med:

- lovens egne intensjoner og formålsparagraf om å ivareta natur og friluftsliv
- naturmangfoldloven, særlig §§ 4-12 på en kunnskapsbasert og faglig måte
- Internasjonale naturforpliktelser om å bidra til å stanse naturtapet
- svært mange folk sin oppfatning og annen bruk av naturen som en kilde til naturopplevelser, rekreasjon samt et støyfritt, helsebringende og tradisjonelt friluftsliv.

Utviklingen de siste årene gir ekstra grunn til bekymring. Naturvernforbundet får svært mange bekymringsmeldinger om lovlig og ulovlig kjøring med snøskuter som ødeleggende aktivitet for egen naturopplevelse. I tillegg registrerer vi jevnlig oppslag i media fra politi og Statens naturoppsyn (SNO) som er fortvilet over mye ulovligheter.

Hensynsjuss der natur og friluftsliv blir tapere.

Det er forutsatt at det «skal tas hensyn til natur og friluftsliv», men det er ingen absolutt premiss at dette skal vektlegges. Ofte taper natur og friluftsliv, selv i saker der det er registrert store og viktige verdier. Vedtak gjøres gjennom at det tas hensyn til, men hensynene veier ikke tungt nok til å si nei til snøskutertraseer. Selv i områder der det er registrert nasjonale friluftslivverdier blir slike nedprioritert til fordel for anlegging av snøskutertraseer. Dette er fordi «hensyn til» altså hensynsjuss, langt fra er tilstrekkelig til å reelt sett ivareta natur og friluftslivverdier. Vi mener natur og friluftslivverdier må underlegges forpliktende juss. Når det er registrert store natur og/eller friluftslivverdier skal det ikke anlegges snøskutertraseer der. Dette må bli like forpliktende som om det hadde vært et verneområde eller et villreinområde.

I 24 av 32 kommuner er det anlagt snøskutertraseer i viktige og svært viktige friluftslivområder, på tross av at slike «skal hensynstas» (NINA-rapport 1887, 2020).

Umbukta-traseen i Rana, Nordland er i eksempel, der vi fra klagesaken sitere følgende, som tydelig viser at friluftslivverdier underordnes snøskuterinteressene på tross av lovens intensjoner, der Statsforvalteren i Troms og Finnmark (vedtak 14.10. 2020) «måtte» godta kommunens valgte løypetrase: Løypa «... vil sannsynligvis medføre at områdets kvaliteter reduseres og muligens også at friluftsfolket fortrenses, i strid med lovgivers ønske. Det er betimelig å sette spørsmålstegn ved om friluftslivsinteressene, med dagens ordlyd, har et tilstrekkelig rettsvern i loven. Også vi vil, i likhet med Fylkesmannen i Nordland og andre

sentrale høringsparter, sterkt fraråde kommunen å etablere løyper i slike viktige og svært viktige friluftslivsområder. «Dette er i tråd med lovgivers intensjon.»

En annen fersk sak er Statsforvalteren i Nordland sitt vedtak av 02.05. 2022 der klage på «Gauldalsløypa» vedtatt av Holtålen kommune oppheves pga. flere feil og mangler ved saksbehandlingen. Kartfesting av løypa, som er et juridisk dokument i saken, er for dårlig. Tamreininteresser er ikke tilfredsstillende ivaretatt, og registrering av viktige friluftslivområder var dårlig håndtert av kommunen.

Store mangler på kunnskap og lokal kompetanse om natur

Vinterstid går dyrelivet på sparebluss. Individene er da generelt ekstra sårbare for stress og forstyrrelser. Å skremme fugler og dyr i denne perioden kan være nok til at energiregnskapet går i minus som igjen kan medføre dårligere kondisjon, som igjen kan medføre redusert ungeproduksjon og i verste fall død. Det er lokalt ganske stor kunnskapsmangel om svært mange arters levesteder. Snøskutertraseer splitter opp naturområder i form av støy, og forstyrrelser, som kan gjøre at arter mister deler av sine verdifulle Særlig er dette kritisk for arealkrevende arter som har behov for større sammenhengende arealer. Dette kan være hi og hekkeområder, områder viktig for mattilgang, spill- og leik-plasser etc. Og endringer i bruk av tilgjengelige leveområder kan medføre endringer i populasjoner. Det foregår ingen vurdering av samlet belastning for arter eller natur jf nml § 10, noe som også kan være vanskelig når de som fatter vedtak ikke har kunnskap om naturverdiene i området. Dette er særlig kritisk for arter som har nedadgående populasjoner og arter som er rødlistede.

Noen arter velger hiområder eller har forskjellige lokaliteter å velge mellom fordi det er sesongvariasjoner i tilgjengelige byttedyr (f.eks. variasjoner i smågnagerbestandene). For slike arter betyr det behov for fortetning når bestandene øker, noe som er særlig utfordrende når arealmulighetene minker.

Desto mere plass som vi mennesker tar desto mindre plass blir det til populasjoner, arter og natur. Størst utfordring er det for våre mest trua arter og arter som er særlig sensitive. Populasjonsendringer som følge av menneskelige aktiviteter medfører endringer både på kort og lang sikt i hele økosystemet.

Dagens lov og praksis ivaretar noe naturmangfold, men er sterkt avgrenset og kun forpliktende i verna områder, og i foreslåtte verneområder (båndlagt i maksimum seks år, deretter er det fritt fram hvis det ikke blir vernevedtak) og i villreinområder. All annen natur er i dag i praksis åpen for anleggelse av snøskutertraseer. Når naturkunnskapen i disse områdene ofte er dårlig anlegges det traseer som er kritiske for biologisk mangfold og som er i strid med naturmangfoldloven.

For at naturverdier skal kunne ivaretas må derfor kommunene ha langt bedre kjennskap til hvilken natur og arter som finnes og hvor dette finnes. Svært mange kommuner har alt for

dårlig kjennskap til og kunnskap om de naturverdiene som loven skal ivareta. Dermed kan heller ikke naturen ivaretas slik motorferdsellov og naturmangfoldloven forutsetter. Vi viser her til NINA sin presentasjon på møtet den 22.04. samt NINAs utredning/evaluering (rapport 1887, 2020). Der kommer det eksplisitt fram (s. 89) at rådmennene i Tydal og Trysil (som er de to kommunene som evalueringen omfatter!) mener at kunnskapen om naturmangfoldet er god nok basert på sjekk i naturbase.no, artsdatabanken.no og egne viltkart. De data som er registrert i de nasjonale basene er gode, men langt fra fullstendige. Registreringene er som regel ikke systematisert noe som betyr at det er betydelige variasjoner av hvilke artsgrupper som er registrert, hvor de geografisk er utført og om økologiske vurderinger foreligger. Derfor er disse databasene ufullstendige og Norge mangler et økologisk grunnkart med gode og bredt anlagte arts- og naturregistreringer.

Naturvernforbundet har bla.a. i svært mange energisaker påvist at kartleggingen av natur i Norge er sporadisk og alt for dårlig svært mange steder. Selv i saker der konsulenter har vært inne er registreringene ofte mangelfulle. Naturvernforbundet har i mange saker kunne dokumentere langt større naturverdier enn utbygger har funnet, selv ved hjelp av konsulenter (dokumentasjon kan ettersendes hvis ønskelig). Det samme er dokumentert i arts- og naturkartlegging i skog, et økosystem som dekker nesten 40 % av Norges landareal der det også anlegges mange snøskutertraseer (se f.eks.: [omslagside \(biofokus.no\)](#) BioFokus-rapport 11-2019)

Å basere vedtak om natur på tilfeldige naturkunnskap i noen få databaser er derfor biologisk sett uforsvarlig og heller ikke i tråd med naturmangfoldloven §8 (kunnskapsgrunnlaget).

Vi viser her også til et eksempel knyttet til motorferdsel i utmark der en kommune engasjerte biolog ifbm. anlegging av løypetrase. Denne personen skulle ha en dags befaring i juni for å sjekke om det fantes ugler og hekking i/langs traseen. Faglig sett må inventering av ugler foregå til andre tider av året for å fange opp aktivitet. Eksempelet bærer mer preg av at kommunen skal gi seg selv ryggdekning for et vedtak enn det å faktisk kartlegge og registrere spesielle biologiske forhold.

Bare som eksempel kan også nevnes noen sensitive fugler, kunnskap om disse samt sårbarhet. Det er dokumentert at arter som kongeørn og jaktfalk har oppgitt reir og hekking som følge av snøscootertrafikk. Rovfuglreir kan bruke samme reir i mange generasjoner og gjennom århundrer. Samtidig er det i mange tilfeller ikke alternative reirplasser for artene på grunn av at de fleste arealene i nærheten også er sterkt belastet av menneskelig påvirkning. Mange steder er det dårlig habitater og reirplasser dårlig kartlagt. Mange rovfugler har behov for fleksibilitet, men den opphører når løypene kommer for nært. Det medfører at rovfugler sliter med å øke sine populasjoner fordi arealene er opptatt med skuterløyper og annen menneskelige påvirkninger. Jaktfalk og hubro hekker allerede i april og alle rovfugler etablerer seg tidligere på vinteren, midt i den mest aktive perioden med snøskutertrafikk.

Ulovlig kjøring. Flere snøskutere og mange flere løyper enda lengre inn i lite påvirket naturområder er en stor utfordring mhp ulovlig kjøring. Dette er spesielt skadelig for dyreliv, siden ulovlig kjøring snøskuterkjøring med sin uforutsigbare, rykkvise kjøring også i ulendt terreng og i områder som løypene skulle skåne. Ulovlig kjøring foregår oftere i mer sårbare og i fjerntliggende, inngrepsfrie områder. Dette er også mer alvorlig for naturen, artene og individene som utsettes for forstyrrelser, siden disse er minst påvirket fra tidligere. Ulovlig kjøring er omfattende. Omfanget er ikke blitt redusert på tross av politiske argumenter om at traseer for fornøyleskjøring i stor grad ville redusere ulovlig kjøring. Problemet er faktisk økende og foregår i enda større grad i enda mer utilgjengelige, inngrepsfrie, fjerntliggende og sårbare områder ifølge Statens naturoppsyn (SNO).

SNO konkluderte på følgende måte på et webinar vinteren 2022:

- Vi er svært bekymret over utviklingen
- Totalvolumet av kjøring i utmark er stort - belastningen på natur- og dyreliv og friluftsliv er økende
- Det er omfattende ulovlig kjøring i mange områder – og det er utfordrende å få korrigert ulovlig adferd
- Lav oppdagelsesrisiko – vanskelig å være på rett sted til rett tid
- Utstrakt varsling av kontroller på egne nettsted (med mange tusen følgere!) • Oppfordring i enkelte miljøer til å unndra seg kontroll
- Mer enhetlig og tydelig regelverk som gjør det enklere å forstå, forvalte og kontrollere hadde vært ønskelig
- Fra et kontrollsynspunkt viktig med tydelige rammer og tydelige krav til vilkårssetting i dispensasjoner (krav til kartfestede traseer ol.)
- Økt strafferamme, utvide sanksjonsmulighetene. Pekt på som oppfølgingspunkt i Meld.St.19 (2019-2020) Miljøkriminalitet. Viktig virkemiddel for å forebygge ulovlig aktivitet – det får i dag for lite konsekvenser å kjøre ulovlig

Vi oppfordre utvalget til å ta grundige samtaler med SNO, politi og økokrim for å få mer direkte erfaringer og dokumentasjon på den faktiske situasjonen i felt.

FNs tiår for naturrestaurering. Med et godt nok kunnskapsgrunnlag om natur burde trolig allerede en del vedtatte traseer endres eller fjernes hvis natur skal ivaretas slik Stortinget har forutsatt og slik naturmangfoldloven krever. Naturvernforbundet mener dette burde legges inn som premisser for kommunene i arbeide med motorferdsel i utmark. Norge skal restaurere 15 % av redusert/ødelagt natur, nå som vi er inne i FNs tiår for naturrestaurering. Her bør kommunene gå gjennom sine snøskuter-traseer for å vurdere hvem som bør fjernes av hensyn til ny naturkunnskap og behov for restaurering, særlig for å følge opp nml §§ 4-10, der kunnskapsgrunnlag og samlet belastning er vesentlige paragrafer som i dagens praksis er dårlig etterlevd. Det er naturlig også å etablere gode rutiner for vurderinger av og belastning på natur og friluftsliv totalt sett i regioner, på tvers av kommunale grenser. Og det bør være naturlig å sette et øvre mål for antall kilometer løyper som faktisk kan etableres. Er det i det hele tatt noen øvre grense for antall km med snøskutertraseer i en kommune? Når er nok?

Dagens rammer alt for vage

Natur og friluftsliv underordnes og taper. Vi har ikke kunnskap om hva vi mister fordi vi ikke kjenner til naturverdiene i områdene der det anlegges snøskuter-traseer.

Ulovlig kjøring skulle reduseres med den nye loven av 2015. Det viser seg at snarer er andelen ulovligheter fremdeles et betydelig problem. Ofte foregår dette enda lengre inn i fjellet, og enda lengre unna oppsyn og politi, i områder det også kan gjøre betydelig mer skade på natur som i utgangspunktet var enda mindre forstyrret av ferdsel og støy i utgangspunktet.

Hva må gjøres

Kommunene har svært ofte for lite og for dårlig naturkunnskap til å gjøre gode vedtak i tråd med naturmangfoldloven. Langt bedre kartlegginger må gjøres før nye vedtak gjøres.

På friluftsliv viser en rekke vedtak at friluftslivinteresser taper til fordel for snøskuterinteresser, også i viktig og svært viktige friluftslivområder.

Naturvernforbundet mener det er uforsvarlig at natur og friluftsliv kun skal «hensynstas», noe som vi i notatet har dokumentert at svært ofte går i naturens og friluftslivets disfavør. Dette er særlig i strid med Stortingets forutsetninger og naturmangfoldloven.

Vi mener lovgivers intensjoner og Norges naturforpliktelser og miljøambisjoner tilsier at natur og friluftsliv må underlegges forpliktende juss.

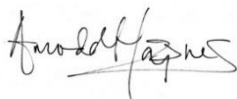
- Utvalget må derfor ta et helhetlige, overordnet grep som sikrer at **bakgrunnen** for loven, **hensikten** med den, **lovgivers ønske**, samt Stortingets siste anmodningsvedtak reelt sett blir ivaretatt. Dette krever et mer tydelig og mer konsistent lovverk med mindre grad av skjønn. Intensjon og virkemåte må harmoniseres. Natur og friluftsliv må faktisk bli reelt ivaretatt gjennom forpliktende juss (ikke hensynsjuss).
- Kunnskapsgrunnlaget om natur må styrkes betydelig. Fagbasert kartlegging av naturverdier/biomangfold må utføres av uavhengige fagfolk og må styrkes. Ivaretagelse av naturverdiene må gjøres forpliktende og baseres på fagkunnskap. Negative naturkonsekvenser må føre til at traseer ikke etableres. Krav til dokumentasjon av kartlegginger og naturundersøkelser må etableres og gjøres åpent og tilgjengelig for allmennheten.
- Hvis ny naturkunnskap tilsier at traseer er lagt uheldig må krav om nedlegging eller endring av traseer være juridisk tydelig nedfelt i ny lov.

- Nml §§ 4-12 kan i dag umulig følges opp på en faglig tilfredsstillende måte siden kunnskap om natur svært ofte er svak eller manglende. Tilfredsstillende metoder for kunnskapsinnhenting må fastsettes i tydelige rammer som faktisk gjør naturmangfoldloven virksom i praksis.
- Utvalget må foreslå innstramminger som sikrer ivaretagelse av natur og friluftsliv. Det må etableres «tydelige nasjonale retningslinjer» der natur og friluftsliv reelt sett blir ivaretatt som forutsatt, ikke bare «hensynstas» og overkjørt. Det betyr å ivareta natur og friluftsliv på en kunnskapsbasert måte. Dette må nedfelles i forpliktende juss i en ny lovtekst.
- Økt lokalt selvstyre og mindre byråkrati må ikke innebære at loven også i fortsettelsen skal favorisere snøskuterinteresser på bekostning av «viktige nasjonale verdier». Gjennom dagens praksis er natur og friluftsliv alt for ofte en salderingspost. Natur og friluftsliv må bli vinner – ikke taper som i dag.
- Frivillige organisasjoner må involveres på en demokratisk måte og sikres reell deltakelse på linje med næringspolitiske interesser. Naturvernforbundets tillitsvalgte er frivillige, de kan ikke delta på møter i arbeidstiden siden de da er på jobb. De må få økonomisk kompensasjon for fritak fra jobb ved eventuelle befaringer som skjer på dagtid. De må også gis god nok tid nok til å kunne gi faglige bidrag og innspill i prosessene for å ivareta reell medbestemmelse på linje med andre interessegrupper.

Dette notatet er ikke helt og fullt utfyllende og omhandler kun snøskuter og fornøyelsesløyper. Noen av bekymringene og argumentasjon rundt dette vil også være gyldige ifht andre typer motorisert ferdsel. Vi sitter på ganske mange konkrete eksempler, enkeltsaker og vedtak som underbygger våre eksempler benyttet i dette notatet. Disse kan ettersendes hvis utvalget ønsker det.

Mvh

Naturvernforbundet



Arnodd Håpnes

Fagleder naturmangfold