

Innspill til Motorferdsellovutvalget, januar 2023 Kajsa Zetterquist og Lisa Dillan (kontaktperson)

1.1.	Innledning.....	s. 1
1.2	Skaitiløypa i Saltdal Kommune, Nordland: klare brudd med lovens intensjon.....	s. 2
1.3	Skaitiløypa: flere erfaringer med kommunal forvaltning	s. 3
1.4	Avbyråkratisering og avdemokratisering.....	s. 4
1.5	Bortfall av 2,5 km grensen – konsekvenser.....	s. 4
2.1	Oppsummering og innspill.....	s. 4
2.2	Regjeringens og lovverkets definisjoner av "friluftsliv" og "motorisert ferdsel"	s. 5
2.3	Definisjoner: Motorsport, rekreasjonskjøring og varetransport.....	s.6
2.4	Avslutningsvis: tall og fakta.....	s. 6
2.5	Vedleggsoversikt	s. 7

1.1 Innledning

Ca 1,7 % av befolkningen i Norge eier snøskuter i dag. Disse har de siste årene fått en kraftig økning i antall mil med løyper. I dag har denne lille prosenten av befolkningen 10.000 km skuterløyper å kjøre i (Kilde: kommunal Rapport 2/22). Dette tilsvarer Norge fem ganger på langs, og er like mange meter som det norske riksveinettet.

3 av 4 kommuner oppgav til NINA i 2020 at de hadde lagt løyper inn i svært viktige eller viktige friluftsområder.

(Kilde: NINA rapport 1887 "Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter", år: 2020)

Flertallet av løypene er lagt igjennom landets verdifulle friluftslivsområder, som var et av flere aspekter som skulle beskyttes av den nye loven om motorferdsel §4a i 2015. Vi ser også at det anlegges løyper inn i reinbeiter, i produktiv jaktterreng, i yngleområder for fjellrev, bjørn, jerv, gaupe med mer.

Loven ble stemt inn via stortinget, med en ordlyd som for de fleste ser ut som en garanti for de områdene man nevner:

Motorferdselloven § 4a, sitat:

"(...)Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for dem som kjører og andre(...)

I kommunenes praktisering av lovteksten, ser vi at teksten i realiteten kun beskytter interessene i den første setningen. Resten av lovteksten er i all hovedsak **ikke-forpliktende hensynsjuss**, som overlates til tolkninger og åpner for omgåelser av lovens intensjon.

Den allerede ulla lovteksten, ble forsterket av **to rundskriv** i etterkant. I rundskrivene ble statsforvalternes mandat som klageinstans sterkt begrenset: de skulle heretter ikke kunne overprøve "kommunens skjønn", og ordlyden "skal ta hensyn til" i lovteksten, skulle heretter tolkes som "bør ikke" men "man kan, om der er gode grunner til".

Det vi ser i vedtakene som ligger til grunn for klagesakene til statsforvalterne, er at "kommunens skjønn" vinner frem som udiskutabelt vurderingskriterium hos landets statsforvaltere. De fleste klagesakene klager inn nettopp løyper hvor kommunene etter lovteksten "skulle tatt hensyn til" – men ikke gjør det. Og kommunene slipper unna:

Ingen klagesaker har til nå fått medhold.

Her er det et stort sprik mellom lovteksten slik den ble vedtatt av stortinget, og den kommunale praksisen.

1.2 Skaitiløypa i Saltdal Kommune, Nordland: klare brudd med lovens intensjon

Det ble i 2021 vedtatt en kortere løype mellom Skaiti og riksgrensen i Saltdal Kommune i Nordland. Dette til tross for at traseen var i strid med svenske samers reinbeiter på norsk side, passerer i influensområdet for naturreservatet, og går igjennom viktig friluftslivsområde. Her er også produktiv jaktterreng, og løypa går igjennom et område som huser våre store rovdyr: bjørn, gaupe, jerv. Streifende ulv observeres en sjelden gang. Løypa ligger også tett på Graddis hyttefelt og ikke minst tettstedet Skaiti. Løypa har skapt store konflikter mellom familier og naboer i bygd og omkringliggende hyttefelt (se vedlegg for dokumentasjon).

Løypa går fra Skaiti til riksgrensen over til Sverige. Her er ingen direkte kobling mellom løypa i Norge og det svenske løypenettet. Svenske Samers Riksforbund og tilgrensende kommune i Sverige, Arjeplog kommune, har i møter med Saltdal kommune og i høringsbrev gjort det klart at det er uønsket med en slik løype inn i Sverige. Dette med bakgrunn i store utfordringer med "norska buskjörare" på svensk side. For oss som har tilhold i grensetraktene, er dette ikke ukjente observasjoner. Se de ulike høringsuttalelser samt dokumentasjon og vedlegg om dette nederst i dokumentet (Kilder: Aftenbladet, VG og Rana Blad).

Det kom mange klager på vedtaket fra fastboende i Skaiti, hytteeiere og grunneiere i området. Disse ble oversendt statsforvalteren i Nordland, som var inhabil, ettersom de allerede hadde inngitt høringsvar hvor de frarådet løypa grunnet hensyn til blant annet reindrift og friluftsliv. Det ble oppnevnt settestatsforvalter i Troms og Finnmark.

Ingen av de mange klagesakene fikk medhold. Rundskrivene som følger motorferdselloven medvirker til at Statsforvalteren i praksis ikke lenger kan overprøve "kommunens skjønn". Settestatsforvalteren konkluderte blant annet med dette:

Konklusjon

(...)Kommunedirektøren har synliggjort at opprettelse av løypa vil være i strid med lovgivers intensjon. Spørsmålet her er imidlertid rekkevidden av kommunens skjønn, altså i hvilken utstrekning kommunen allikevel kan etablere løyper i strid med lovgivers intensjon. Klima- og miljødepartementet har i brev 4. oktober 2017 uttalt at grensen for kommunens skjønn går der vektingen av hensynet til friluftslivsinteressene er «klart uforholdsmessig», hvor «kommunen har sett helt bort fra de hensyn loven sier den skal vektlegge» eller hvor avveiningen fremstår som «svært urimelig i disfavør av disse hensynene».

Interesseavveiningen kommunestyret har foretatt vil sannsynligvis medføre at områdets kvaliteter for friluftslivet blir redusert og muligens også at friluftsfolket fortrenses fra et attraktivt friluftslivsområde i strid med lovgivers ønske. Det er betimelig å sette spørsmålsteget ved om friluftslivsinteressene, med dagens ordlyd, har et tilstrekkelig rettsvern i forhold til lovgivers intensjon i nf. § 4a. Slik vi forstår bestemmelsen vil det i stor grad være opp til kommunens stemmeberettigede innbyggere å avgjøre om kommunestyrets vekting av friluftslivsinteressene er tilfredsstillende ved interessekonflikter. (...)

Statsforvalterens egen vurdering var altså at lovens intensjon ikke følges opp, men at man allikevel ikke har mandat til å overprøve "kommunens skjønn".

Kommunene sitter i praksis allerede på all makt, og avgjørelser tatt av kommuner lar seg i praksis ikke overprøve.

1.3 Skaitiløypa i Saltdal Kommune i Nordland: erfaringer med kommunal forvaltning

Saltdal kommune har nylig vært inne på Robeklista. Kommunen bevilget allikevel i 2021 først 400.000 til å anlegge P-plass for skuterkjørere til Skaitiløypa. I 2022 er dette steget til 620.000,- og er nå oppe i totalt en million og tjue tusen. Deretter ble det klart at det budsjetteres 200.000 kr i året for å brøyte den nye p-plassen som skulle tilfalle besøkende til skuterløypa.

Folkehelsekoordinatoren i kommunen hadde innsigelser, men ble ikke hørt. Vindfangene på skolebyggene og lekeplassen er råtne, og må rives grunnet manglende vedlikehold, fastlegestilling/sykepleierstilling fjernes, man øker egenandeler for eldre som trenger assistanse fra det offentlige (Kilde: Saltdal kommune, innsigelser til forslag til budsjett ved folkehelsekoordinatoren i Saltdal kommune).

P-plassen kommunen har innvilget og laget, ble lagt på myr. Myra er nå drenert og gravd opp til fordel for p-plasser til biler med hengere for brukere av løypa. De betaler ingen avgifter og de legger ikke igjen penger noe sted. Ingen tjener kroner og øre på dette.

Skuterløypa for et fåtall kjørere, vinner frem over kommunens egne innbyggers velferd, den vinner frem over svenske samers reinbeiter på norsk side, den svenske nabokommunen Arjeplogs innsigelser overkjøres, Svenske Samers Riksforbund og friluftslivsinteressene overkjøres, rovdyrforvaltningen overkjøres.

Kommunen vedtok i kommunestyret i 2016 at grensene for vernesonen i Graddis, med reinbeiter, skulle flyttes til fordel for skuterløype. Dette ble stoppet i KLD, men hadde det stått på Saltdal kommune, hadde også dette vært en realitet (se vedlegg 1, Saltfjellet – Svartisen).

Det ser statistisk sett ut til å være lett å argumentere for løyper, bare man sier at det er "næring". Loven og rundskrivene har åpnet opp for å gi næringsbegrepet fortrinn foran de aspekter loven skulle beskytte.

1.4 Avbyråkratisering og avdemokratisering

Dersom snøskuterløyper i fremtiden skal reguleres av plan og bygningsloven, og ikke reguleres av motorferdselloven, vil dette gi rom for private til å ta hele arbeidsbyrden med planprosessen.

Dette vil imidlertid føre til at kommunen mister kontroll med prosess og utredninger, og at det i praksis blir fritt frem for private aktører å gjøre hva de vil. Det er svært uheldig, fordi man da som innbygger og berørt part vil få ennå mindre å si, ettersom den som styrer planarbeidet har egeninteresse i saken.

Mange argumenterer for at byråkrati er et dyrt tidssluk og at det må bort. I skutersaken er dette i all hovedsak alle som ønsker mer skuter i norsk natur. De som ikke ønsker enklere saksbehandling, er dem som ønsker at lovens intensjon skal følges.

Byråkratiet er kanskje litt "slitsomt", men det sikrer faktisk reell behandling i saker, og at alle parter i saken blir hørt. Det skaper et nødvendig fundament for ærlig saksbehandling: transparens og mulighet til å ettergå ledelsen og dens avgjørelser.

Om byråkratiet bortfaller, mister også innbyggerne sikringsnettets byråkratiet tilbyr via innsynsrett, innsynsmulighet og uttalerett. Viktig påvirkningskraft svekkes betraktelig.

Byråkratiets bortfall vil slik ting fungerer i dag, gagne alle som synes det er i orden at man omgjør reinbeiter, rovdryområder, jakt og friluftsliv og nasjonale naturverdier til motorferdselsområder, uten videre saksgang, og uten at noen spør vanskelige spørsmål.

Det er et likhetstegn mellom byråkrati og demokrati.

1.5 Bortfall av 2,5 km grensen

Bortfall av 2,5 km grensen har ført til bortfall av viktig inntekt i næring for bofaste bønder, mer ulovlig kjøring og flere privateide skutere i hyttefelt.

I Graddis har vi Graddis fjellstue. Fjellstua livnærer seg på det de kan få inn, og har hatt mange faste kunder for kjøring av ved og varer inn i hyttefeltet med sine 68 hytter og ca. 500 mennesker tilknyttet disse. Etter bortfallet av 2,5 km grensen, har flere av dem som selv eier skuter i hyttefeltet begynt å tilby kjøring for andre hytter. Dette er midler Graddis fjellstue kunne ha god bruk for, og som på sikt trenerer den næringen de bedriver.

2.1 Oppsummering, spørsmål og innspill

Skaitiløypa og Saltdal kommune er ikke unike. Verdal, Bardu, Røros, for å nevne noen få andre, sliter med liknende problemstillinger. Konfliktnivået eskalerer i bygdenorge.

Mandatet til motorferdselsutvalget, inviterer til ytterligere oppmykning og forenkling av regelverket til kommunene. Erfaringene med kommunal forvaltning siden 2015, viser oss at kommunene ikke evner, eller bryr seg, med å forholde seg til intensjonen loven ble stemt inn med.

Hvordan tenker man at en ytterligere forflytning til kommunal forvaltning skal kunne fungere når det fungerer så dårlig i dag? Og hvordan skal klare man klare å sikre del to av mandatet: at naturen skal ivaretas?

Det som skaper konflikter synes å være at lovtekstens intensjon ikke følges, og at lovteksten er så ullen at man uten problemer kan overprøve intensjonen ved å unnlate å følge den, og uten at dette får noen konsekvenser.

De som skal vurdere om kommunens tungtveiende argumenter er tunge nok, er i dag kommunen selv.

Klagestatistikken viser oss at vi i praksis ikke har reelle steder å klage, selv med så klare og tunge argumenter som bla. Skaitisaken viser til. Statsforvalteren har en armlengdes avstand til folk og kommune, og bør kunne forvalte klagesaker i tråd med lovens intensjon.

Motorferdselsutvalget kan bidra til å sikre en nedskalering av konfliktnivå og tette smutthull igjennom å foreslå endringer som kan skape klarhet i regelverk og lovtekst. En ny lovtekst må sikre områder som i dag i lovteksten ligger under hensynsjuss (reinbeiter, viktige friluftslivsområder, hyttefelt, rovdyrhabitater, kulturminner, m.m)

2.2 Regjeringens og lovverkets definisjoner av "friluftsliv" og "motorisert ferdsel":

- *Definisjonen av "Friluftsliv" er "opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse".*
- *Med motorferdsel menes «bruk av kjøretøy (bil, traktor, motorsykel, beltebil, snøscooter og lignende) drevet med motor», jf. § 10 fjerde ledd.*

Definisjoner som dette er viktige fordi de setter navn på ulike behov, og påpeker uforenelig og asymmetrisk interessekonflikt, hvor skuterkjøreren er den sterke part. Scooterklubbenes fellesråd (SKFR) tar til ordet for å utviske disse definisjonene. Om man ikke lenger kan sette et konkret begrep på aktivitetens innhold, mister man muligheten for å bruke begrepene som oppklarende bakteppe for blant annet lovteksten.

2.3 Definisjoner: Motorsport, rekreasjonskjøring og varetransport

Det bør skilles mellom motorsport, rekreasjonskjøring og varetransport og disse må få tydeligere definisjoner og retningslinjer som regulerer ulikhetene i behov og atferd. Dette kan for eksempel være å legge til rette for:

- **Motorsportsanlegg.** Det er et åpenbart behov for motorcrossanlegg for skuter for den brukergruppen som kanskje oftest kommer i konflikt med andre brukergrupper, og for sikkerhetstiltak som kan avbøte skader på maskiner og mennesker. Anlegg bør inkludere krav om forsikringer som er tilpasset ekstremkjøring.
- **Rekreasjonskjøring.** For å nedskalere konfliktnivået, må løyper for motorisert ferdsel i natur ikke legges i konflikt med andre aspekter nevnt i lovens intensjon, og intensjonen må være nedfelt som et "skal ikke", ikke bør ikke. Med plomberinger på maskinene vil man kunne redusere ulovlig kjøring og tilpasse fart til lovlig fartsgrense i løypenett.
- **Varetransport:** Dispensasjoner må være kontrollerbare og tydelige på hva som er dispensasjonshjemmelen: antall turer, tidsrom, pålegg om kjørebok, pålegg om medbragt utstyr, tydelig løypetrase på kart m.v.
- Statsforvalteren må kunne ettergå vedtak som bryter med lovgivningens intensjon, hvem og hva dispensasjonen gjelder for: hvem som har tillatelse bør følge fører, ikke skuter. Behov for skutertransport skal argumenteres for, og det man har på sleden skal være det man søker om.
- Dispensasjoner bør ikke gis om der er tilgang til leiekjørere i området. Dette fører til mindre inntekt til de bøndene som faktisk livnærer seg på kjøringen. Dette aspektet bør tilbake i lovverket og sikres i en eventuelt ny lovtekst.

2.4 Avslutningsvis: bakgrunnstall og fakta

SNØFOR er paraplyorganisasjon for norske skuterklubber og førere og består av ca. 9000 medlemmer. Norsk Friluftsliv er paraplyorganisasjon for friluftslivets organisasjoner med et offisielt standpunkt i mot unødig motorisert ferdsel i utmark, og består av ca. 1 000.000 – altså en million -medlemmer.

Norge har ca. 1,7 % skutereiere, og 98,3 % uten slikt kjøretøy. Av disse siste er det flere millioner som bruker naturen i øyemed fysisk trivsel og helse, og som ikke er medlem av en organisasjon.

50 % av alle norske førere under 25 år, oppgir at de kjører utenfor løypene ofte eller svært ofte, 25 % av dem over 25 år siter det samme (TØI, rapport 1564/2017). Kontrollmyndighetene i SNO, politiet og If forsikring, Skade Nord, observerer mye ulovlig kjøring de ikke får bukt med. SNO har tung dokumentasjon vedrørende ulovlig kjøring, og at denne øker i takt med antallet løyper. Skuterførere stikker av, oppretter egne FB-grupper for å advare hverandre om kontroller, og ødelegger SNOs hengere og materiell. (Kilde: SNO)

En skuter bruker 3-4 ganger så mye drivstoff som en bil på samme strekning. Klimakrisa eskalerer, og det å flytte og øke bensinbruken til våre naturområder er til direkte hinder for å nå klimamålene. Mens man ikke lenger får parkere og kjøre i norske byer, kan man kjøre rundt i timevis i norske fjell uten at noen stiller spørsmålstegn ved logikken i dette.

- 9 av ti nordmenn ønsker mer vern av norsk natur, ikke mindre (Miljøbarometret)
- 7 av 10 nordmenn ønsker mindre skuter i norsk natur, ikke mer (miljøbarometret)

Med vennlig hilsen

Kajsa Zetterquist, selvstendig næringsdrivende, grunneier og fastboende i Graddis

Lisa Dillan, selvstendig næringsdrivende, grunneier og hytteeier i Graddis

2.5 Vedleggsoversikt

Vedlegg

1. Høringsuttalelse, Saltfjellet-Svartisen, 2016
2. Høringsuttalelse vedrørende forskrift om skuterløyper, 2017

Elektroniske vedlegg (6):

Skaitiløypa: konfliktnivå som ødelegger familier og bygda (NRK)

<https://www.nrk.no/nordland/familier-ble-splittet-da-skuterloypa-kom-til-bygda-skaiti-i-nordland-1.15805372>

Reindrift, svenske interesser , beboere og Graddis hyttefelt skadelidende (NRK)

https://www.nrk.no/nordland/norske-skuterloyper-skaper-reaksjoner-i-sverige_-mener-rein-kan-do-1.15820074

Ulovlig kjøring: Svenskene lei av nordmenns råkjøring ved grensen (Aftenbladet, VG)

<https://www.vg.no/nyheter/i/XwkXdm/svensk-kommune-er-lei-av-norske-scooter-turister-de-svenske-fjellene-har-blitt-en-lekestue>

Ulovlig kjøring øker i omfang (Aftenposten)

<https://www.aftenposten.no/norge/i/WbwEjj/dobbelt-saa-mange-anmeldt-for-ulovlig-snoescooterkjoring>

Ulovlig kjøring dokumenteres av SNO (NRK)

https://www.nrk.no/trondelag/avslorer-ulovlig-skuterkjoring-fra-lufta_-_-dette-er-rett-og-slett-nedslaende-1.14517878

Bent ´n broken skuterklubb: grensetraktenes motorsport

<https://vimeo.com/37098518>