



Motorferdeselskapet

Leder: Jon Christian Fløysvik Nordrum

Nordkalottfolket på Sametinget og Fylkestinget

Toril Bakken Kåven

Holmen 81

9518 Alta

Alta 30.01.2023

Innspill til motorferdsellovutvalget.

Nordkalottfolkets same- og fylkestingsgruppe reagerer på at mandatet til motorferdsellov-utvalget som er under arbeid, ikke innebærer reelle endringer i et lovverk som oppfattes som urettferdig, diskriminerende og som skaper skiller mellom folk. Lovutvalget har fått i mandat å gjøre justeringer i praktiseringen av regelverket i retning av mer lokal styring, som er positivt. Men, det endrer ikke det faktum at motorferdselloven er utdatert, og trenger en helhetlig revidering tilpasset det århundret vi lever i nå.

Sametinget fikk heller ikke oppnevnt noen representant i utvalget, og har ikke mulighet å følge arbeidet tett. Referansegruppen hvor sametinget har en representant, er ikke del av interne diskusjoner og analyser i utvalget, og har dermed liten verdi.

Samer, nordmenn og kvener har brukt naturen som matfat, psykolog, treningsstudio, oppbygging av sosiale relasjoner og kunnskap gjennom århundrer. Utmarksbruken i nord og i distriktene er like viktig som småbåt- og kystlivet er langs kysten, som bunadstradisjoner og 17. mai. Motorferdselloven er en lov som strider mot folks rettsoppfatning, og må tilpasses til den bruken og tradisjonelle forvaltningen vi har av naturen.

Troms og Finnmark Fylkeskommune har ved to anledningen vært svært tydelig på hva de mener om motorferdsel.

1. Høring: NOU 2020:15 Det handler om Norge.
2. Interpellasjon: Ta folkets utmarksbruk på alvor – motorferdselloven trenger helhetlig revisjon.

Det betyr at det er samstemmighet i hele nord, med tanke på alvorligheten i en lov som begrenser i stedet for å gi bo- og blilyst. Vedtakene gjenfinnes i vedlegget med link direkte til vedtak.

Vi legger til grunn at en endring i motorferdselloven, gjøres med utgangspunkt i følgende 6 prinsipper:

- 1. Bruk er beste form for vern.**
- 2. Styrke og videreutvikle naturbasert høsting og friluftsliv.**
- 3. Lik rett til å drive naturbasert næring.**
- 4. Lokal forvaltning, men klare innbyggerrettigheter.**
- 5. Positivt syn på menneskeheten som utgangspunkt.**
- 6. Naturmangfoldsloven må endres.**

1. Bruk er beste form for vern.

Bruk er beste form for vern. Mennesker er en del av naturen, lever i naturen og hører til i naturen. Et vestlig, konservativt vernebilde, hvor mennesket anses som fiende av naturen, strider imot samisk og



nordlig forståelse av, og erfaring med vern. Mennesker hører til som en del av naturen, og der naturen er i sin tradisjonelle bruk (men på en moderne måte) vil det være godt fokus på ivaretagelse av både villmarksområder og utmark, og man utvikler og vedlikeholder viktig utmarkskompetanse og -tradisjoner. Dette prinsippet er også fastsatt som et viktig prinsipp av et stort flertall av de fleste politiske partier på Sametinget. Det vises også i nord, hvor hele naturen er i bruk som utmark, mens mange utenfra oppfatter den som villmark.

Prinsippbakgrunn:

I Nord-Norge er det lav tetthet av landbruksveier, som skogsbilveier, traktorveier og jordbruksveier. Dette henger naturlig sammen med at utkommet av utmarkshøsting i nord ikke har forsvart kostnadene ved veietableringer. I skogdekte deler av Norge har skogdriften vært en kjærkommen pådriver til mange skogsbilveier. Veier som i dag brukes av folk også utenfor skognæringen. I Finnmark er det ikke drivverdig skog og skogsbilveier er naturligvis nærmest ikke-eksisterende. Samtidig har man i nord sterke utmarkstradisjoner, og den samiske kulturen er en viktig bærer av disse tradisjonene.

Utmarkas ressurser har vært og er i dag en del av husstandens eget naturhushold, og noen driver fremdeles småsalg av det som høstes inn, og noen få fortsatt har det som hovednæring til tross for utfordringer med loven.

Gjennom skånsom og bærekraftig lokal, utenom-offentlig forvaltning av utmarkas ressurser har man skjøttet områdene så godt at både fauna og dyreliv er i godt holdt, og naturen fremstår mange steder som «villmark» til tross for at den er del av årlig utmarksbruk. Man bruker eksempelvis tradisjonelle kjørespor, fisker og sanker ved samme vann og myrer i generasjoner.

2. Styrke og videreutvikle naturbasert høsting og friluftsliv.

Det skal være mulig å ha aktivitet i utmarka både på barmark og snedekt mark, i et omfang som gjør det mulig å styrke og videreutvikle behovet for friluftsliv, høsting og sanking, og som del av samisk kultur.

Prinsippbakgrunn:

Også i Nord-Norge er familier avhengig av to inntekter og fulltidsjobber. Uten tillatelse til å bruke motoriserte kjøretøyer gjøres veien fra det stressende dagliglivet til høsting av utmarka lengre. Dette med resultat at disse utmarkstradisjonene svekkes.

Med svekkende utmarkstradisjoner svekkes også den bærekraftige forvaltningen av f.eks. fiskevann. Her ser vi en stor oppblomstring av «tusenbrødevann», som et resultat av at folk ikke lenger fisker i vannene. Tusenbrødevann krever massiv ressursbruk for å bli gode fiskevann igjen. Kultivering må foregå over flere tiår før man får tilbake det samme fiskevannet som folk brukte. I mellomtiden mister man både brukerne, kunnskapen og fremtidige generasjoner.

Ved å legge til rette for bruk av naturen investerer vi også i bærekraftig forvaltning. Vi investerer i fremtidig kunnskap og fremtidig bruk, vi investerer i en natur i balanse, og vi investerer i bo- og billyst i nord.

Dette er kunnskap og praktisk erfaring som kan bli avgjørende viktig for matproduksjon i en fremtidig verden i stadig større endring, og hvor matvaresikkerheten ikke lengre er så sikker som før. Da blir sjølhushold og lokale matressurser stadig viktigere.



Revidering av motorferdselsloven må anerkjenne utmarksbruken ved hjelp av moderne hjelpemidler og bidra til å gjøre muligheten til å bruke motor i innhøsting av utmarkas ressurser til eget naturhushold og til småsalg.

3. Lik rett til å drive naturbasert næring.

Man skal ha lik rett til å rive næring i utmarka, uansett om man driver med landbruk, reindrift, sanking, innlandsfiske, og andre utmarksrelaterte næringer. Ingen utmarksnæring skal gis forrang foran andre, og næringene har jobbet side om side, og virket i harmoni i generasjoner. Lovverk skal fremme godt friluftsliv, hvor det også tillates motoriserte fremkomstmiddel. Det er gjennom stolte utmarksbrukere, vi rekrutterer folk til utmarksnæringer. Å bevege seg til lands og vil vanns med motor, er del av moderne utvikling.

Prinsippbakgrunn:

Motorferdsellovens §4 sier:

Uten hinder av §3 er motorferdsel tillat i forbindelse med:

- a) *Politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,*
- b) *Offentlig post- og teletjenester*
- c) *Nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftnæring. **Jakt, fangst, fiske og bærsanking regnes ikke som næring i denne forbindelse,***

Jakt, fangst, fiske og bærsanking er de eldste næringsformene i samiske områder og i distriktene, og ble drevet årtusener før både landbruk og reindriftnæring tok sin form. Man har ved et pennestrøk gitt en full diskriminering av den viktigste samiske næringsformen som har vært, og etter at motorferdselloven kom, har utmarksnæringene stupt.

Det er siden utarbeidet en forskrift som gir mulighet til å gi dispensasjon. Men det endrer ikke det faktum at det ikke regnes som næring – og fører til at dispensasjoner kan trekkes tilbake, man kan ikke kjøre i fredningstiden, saksbehandlere kan begrense dispensasjoner til et minimum – fordi man har ikke anerkjennelse for å være en næring.

Som et minimum, må denne setningen strykes fra loven, for å ta vekk en direkte diskriminering av samer og kvener.

4. Lokal forvaltning, men klare innbyggerrettigheter.

Motorferdselloven skal forvaltes lokalt, og loven skal tolkes utvidende i forhold til lokale tradisjoner, utmarksbruk og bolyst.

Prinsippbakgrunn:

Et viktig prinsipp i Norge er at forvaltningen skal være nærmest mulig brukeren, dette gjelder også forvaltningen av motorferdsel. Men, selv om lokalt nivå vurderer motorferdsels-aktivitetene som skånsom og ikke i konflikt med Naturmangfoldlovens formål og bestemmelser benytter statlig nivå seg av en strengere og mer innskrenkende tolkning av samme lov.

Den lokale erfaringsbaserte kunnskapen tillegges ikke vekt, dette til tross for at Naturmangfoldloven er tydelig på at også erfaringsbasert kunnskap er en like viktig del av kunnskapsgrunnlaget for forvaltningen av naturen. Den statlige forvaltningen har heller ikke laget noen form for veiledning for



hvordan den erfaringsbaserte kunnskapen skal presenteres og benyttes i den lokale forvaltningen. Denne type praktisering av lovverket innskrenker den lokale forvaltningen og underkjenner den lokale bruken av utmarka.

Motorferdselsloven mangler også helt klare innbyggerrettigheter. Dersom man skjeler til- Forskrift om motorferdsel på Svalbard- ser man at man der har definert helt klare rettigheter for fastboende. Motorferdselslovgivning på fastlandet må i det minste definere klare rettigheter for lokal utmarksbruk ved hjelp av motorkjøretøy, og at disse rettighetene kun kan innskrenkes ved dersom kunnskap tilsier at denne aktiviteten i perioder ikke er skånsom nok for naturen og dens systemer. I dag lider lokale utmarkstradisjoner under av at de ikke er anerkjent, og lokalt nivå ikke gis rom til å anerkjenne disse lokale utmarkstradisjonene uten vitenskapelig tilstrekkelig kunnskap som skal bevise at de ikke er til skade for naturverdiene.

Dagens forvaltning av motorferdsel er uten reell lokal innflytelse og skjønn, og kan ikke defineres som lokal forvaltning. I dag må det lokale nivået enten forvalte motorferdselen etter statlige innskrenkende retningslinjer eller bli overstyrt i neste omgang. Med dagens lov kan dermed forvaltningen aldri bli reell lokal.

Reell lokal forvaltning må sikres gjennom klare innbyggerrettigheter til bruk av utmarka i motorferdselslovgivningen og erfaringsbasert kunnskap må tillegges den vekten som Naturmangfoldloven gir den.

5. Positivt syn på menneskeheten som utgangspunkt.

Revidering av motorferdselsloven må ta utgangspunkt i tillit til menneskeheten og lokal forvaltning.

Prinsippbakgrunn:

Svalbard som har en av det mest sårbare naturen i norsk forvaltningsområde regulert ferdselsforbud i diverse lokale forskrifter som verner kulturminner, naturreservater, nasjonalparker og geotopvernområde. Disse forskriftene skiller på fastboende og tilreisende der fastboende kan ferdes så å si over hele Svalbard også i alle nasjonalparkene med få unntak. Tilreisende må nøye seg med et begrenset område som de kan ferdes alene som kan utvides om de er i følge med organisert turgruppe eller med fastboende. De har med andre ord opprettet nødvendig vern for det som er verneverdig og åpnet opp for ferdsel på snødekt og frossen mark på resterende områder som tilsvarer mesteparten av landområdene på Svalbard.

Lovverk i Sverige motsatt tilnærming en vi nå gjør i Norge, der motorferdsel på snødekt mark er allment tillatt med visse unntak. De har valgt å lage reguleringer der det er behov for vern og latt det det være opp til individet å vurdere om kjøring på snødekt mark åpenbart ikke er til skade.

Ved utarbeidelse av nytt lovverk bør det åpnes for at all motorferdsel i utmark er allment tillatt, både på snødekt mark og på barmark, og det utarbeides lokale reguleringer der det vernes natur som har en annen verdi som kan ta skade av slik motorferdsel. Ved lokal forvaltning av slike reguleringer får man lokal forankring og inkludering. Vi må ha tillit til at individene og at kommunene ikke har til hensikt å skade eller ødelegge natur.

6. Naturmangfoldsloven må endres.

Naturmangfoldlovens vektlegging av erfaringsbasert kunnskap må gjennomføres i offentlig forvaltning og krav om offentlig innhenting av denne kunnskapen må lovfestes.

Prinsippbakgrunn:



Naturmangfoldsloven må endres slik at den pålegger en plikt til offentlige myndigheter å kartlegge erfaringsbasert kunnskap og denne plikten bør henge samme med plikten å legge særlig vekt på kunnskapen. Uten krav om utredning av erfaringsbasert kunnskapen medfører det at hver enkelt sine rettigheter kan enkelt tilsidesettes av offentlige myndigheter. Planprosesser er så kompliserte og store arbeider at vi kan ikke legge ansvaret over på hver enkelt natur-bruker til å kartlegge kunnskapen og vurdere hvordan dette kan/vil påvirke hver enkelt natur-brukers bruk.

Da bruk er beste form for vern vil erfaringsbasert kunnskap, som skapes av generasjoners bruk av naturen, gi det beste grunnlaget for å kunne vurdere motorferdsel i utmark.

Praktiseringen og manglene i Naturmangfoldsloven overkjører det lokale forvaltningsnivået, den tradisjonelle bruken av utmarka og den enkelte bruke. Revidering av motorferdselovgivningen må også innbefatte revidering og endring av Naturmangfoldsloven, så lenge man ikke evner å tolke loven utvidende.

Med hilsen
Nordkalottfolket på Sametinget og fylkestinget

(Sign.)
Toril Bakken Kåven
Parlamentarisk leder

Vibeke Larsen
Sametingsrepresentant/rådgiver

Mobil: 92868670 - Mail: toril@nordlysmat.no

Vedlegg 1-2:

2 ulike vedtak fra Troms og Finnmark Fylkeskommune vedr motorferdsel.



Vedlegg 1:

Utsnitt fra Høring - NOU 2020:15 Det handler om Norge – Troms og Finnmark fylkeskommune:

<https://opengov.360online.com/Meetings/TFFK/File/Details/623516.PDF?fileName=Vedtak&fileSize=276144>

Nordmenn, samer og kvener har hatt en utstrakt bruk av utmarka i nord. Bærsanking, innlandsfiske og virke til klær, utstyr og installasjoner har gitt en stor naturkunnskap og verdensbilde knyttet opp til bruk av naturen. Det har også gitt viktige fornybare arbeidsplasser. Utmarksbruk og -høsting er spesielt viktig i distriktene og hos den samiske og kvenske befolkningen.

Å være i naturen er for de fleste avgjørende for bolyst og trivsel i nord. Ferdsel med hest og kjerre, og siden traktor, har vært del av generasjoners utmarkshøsting i nord etter hvert som det ble tilgjengelig. Så kom Motorferdselloven i 1978. Lovverket har vært med å hindre folk i Troms og Finnmark i å utøve sin tradisjonelle utmarkshøsting, og man forventer at utmarkshøstingen og utmarksnæring skal foregå uten bruk av moderne hjelpemidler, stikk i strid med hvordan høsting i hav og sjø praktiseres.

Lovverket kan også sies å være en del av fornorskningen og strukturell diskriminering av samisk og kvensk kultur: ved å nekte folk tilgang til naturområder, har staten sørget for at utmarkshøsting og – næring er nærmest utdøende i nord. Dette vises godt gjennom lovens §4c som fastslår at bærsanking og innlandsfiske regnes ikke som næring, mens dette har vært svært viktig næringsaktivitet og levemåte i nord. Utmarkshøsting og utmarksnæring er i ferd med å dø ut, til tross for at mange har et stort behov og ønske om fortsatt å bruke utmarka. Dette gir ikke bare et tap av noen liter bær og fisk i løpet av året, men gir tap av identitet og tilhørighet til nord. Sanking, jakt og fiske og det å kunne dra i naturen, er for mange en hovedgrunn til å bo i nord.

I en tid hvor pandemier har gitt stor arbeidsledighet og usikkerhet rundt fremtidens selvforsyning, har vi i nord fortsatt en intakt sjølbergingskultur, men som rases av statens strenge begrensning av naturbruken. Samtidig er det nå massiv fraflytting fra nord, med 4000 fraflyttede de siste to årene. Dette er alvorlig og kritisk. Å skape arbeidsplasser er viktig for at folk skal velge nord, men for svært mange er tilgang til naturgoder viktig faktor for å bli værende.

Det haster med å komme opp med tiltak som kan gi bedre livskvalitet og økt fokus på vår nordlige levemåte, så vi ikke mister enda flere innbyggere. Gjennom generasjoner har vi i nord brukt naturen på en så bærekraftig måte at den flere steder fremstår som urørt.

Man har vist i praksis hvordan bruk gir beste form for vern: gjennom sanking, fiske og foredling, følger man med, og tar vare på den naturen man er en del av. Denne sikrer viktig naturkunnskap, og bidrar til fornybare arbeidsplasser og sjølberging i fremtiden. Dette står ofte i sterk konflikt til en tidens naturvernfilosofi, hvor vern betyr å holde mennesker borte fra naturen.

Gjennom å praktisere og motorferdselloven så strengt som staten gjør, nekter staten folk å bruke sine tidligere leve- og høstingsområder, siden man hovedsakelig nektes å kjøre på vidda. Folket har dermed tapt store områder for bruk, og får ikke lengre bruke naturen slik man har gjort i generasjoner. Selv om det finnes et løypenett, er det forsvinnende lite i forhold til den utstrakte bruken som tradisjonelt har funnet sted, og med dagens løyper er det umulig å bygge opp næring eller fortsette den utstrakte utmarkshøstingen som er så viktig for nord.



Kjøretøyene har gjennomgått en rivende utvikling siden motorferdselloven kom, og med digitaliseringen er overvåking og kunnskap rundt naturskader er enklere enn noen gang. Motorferdselloven har aldri hatt en helhetlig revidering, og Troms og Finnmarks befolkning, inkludert samer og kvener, har vært holdt utenfor i utformingen av et lovverk som i aller høyeste grad angår vår kultur og levemåte. Det er vi i nord som er hardest rammet av at regelverket aldri har blitt tilpasset nord.

Utmarksbrukere må gis likeverdige muligheter til å høste av naturen, og skape viktige arbeidsplasser basert på generasjoners sankekultur. Det er viktig å få en helhetlig revidering av motorferdselloven, hvor nordmenn, samer og kveners bærekraftige bruk av utmarka blir hensyntatt, og man bidrar til bolyst og sikrer at vår kultur bevares og videreutvikles.

Vedlegg 2:

Interpellasjon mars 2023:

«Fylkestinget ber fylkesrådet vurdere å starte arbeid og prosess opp mot storting 4 og regjering for å få en helhetlig revidering av motorferdselloven, hvor nordmenn, samer og kveners bærekraftige bruk av utmarka blir hensyntatt, og man bidrar til bolyst og sikrer at vår kultur bevares og videreutvikles.»

Se hele interpellasjonen her:

<https://opengov.360online.com/Meetings/TFFK/File/Details/621582.PDF?fileName=Vedtak&fileSize=225280>