

Endringer som må gjøres i forbindelse med revidering av motorferdselloven.

Innspill fra Snøscooterklubbenes fellestråd SKFR

Oppdraget som motorferdselutvalget har mottatt er helt tydelig – det må bli forenklinger hva gjelder kommunenes mulighet til å opprette løyper og saksbehandlingen rundt snøscooterbruk - samtidig som andre hensyn skal ivaretas. Dette samsvarer også med de generelle tilbakemeldingene fra kommunene over flere år; «*dagens regelverk er for tungvint og er ikke tilpasset til år 2022.*»

Etter vårt syn er det ingen steder i Norge hvor man med rette kan hevde at friluftslivet faktisk er skadelidende på grunn av opprettelse av snøscooterløyper, eller hvor dyrelivet eller naturen er ødelagt på grunn av snøscooterbruk. Å benytte enkeltpåstander eller synsing – er noe annet enn den faktiske realiteten ute i kommunene. Ingen steder er dyrelivet forsvunnet, fortrenget eller naturen ødelagt selv etter tiår med snøscooterløyper. Friluftslivet lever etter vår mening i beste velgående i hele landet, både der det er snøscooterløyper eller ikke – og ikke minst friluftslivet eksisterer både med og uten snøscooter.

Det som imidlertid mangler noen steder – er en gjensidig respekt for at folk er forskjellige og at folk har ett ønske om å bedrive friluftsliv på ulike måter. Når det å ta med seg en «6-pakning og engangsgrill», gå og sette seg i Frognerparken faktisk regnes som friluftsliv – mens måten folk i distriktene har kommet seg ut i naturen vinterstid over flere generasjoner er spesifisert at ikke skal regnes som friluftsliv – da er ikke det samsvarende med deres oppfatning av friluftsliv. Denne offentlige manglende evne/vilje til å se på snøscooter som friluftsliv, har vært kritisert gjentatte ganger i bl.a. studier og av folk med samfunnskunnskap på området – dog uten at ting er endret. Her dukker den klassiske by mot land konflikten opp. Med sentrale såkalte friluftsansjoner på den ene siden og ønskene til de lokale innbyggerne i distriktet på den andre siden. Det oppleves ofte som en kamp - David mot Goliat.

Gjennom innspill som er sendt inn fra mange kommuner, og gjennom saker i media forut for opprettelsen av motorferdselutvalget bør det være tydelig for utvalget at dagens regelverk på ingen måte gjenspeiler hva kommunene ønsker.

Med bakgrunn i det vi kjenner til av nasjonale og internasjonale undersøkelser, og som SKFR allerede har sendt inn som dokumentasjon til utvalget og basert på en helhetsvurdering er det ingen grunn til å stramme inn på regelverket. Det er som nevnt innledningsvis heller ikke utvalgets mandat.

Snøscooterklubbenes fellestråd vil her belyse noen «problemområder» som Motorferdselutvalget må se nærmere på og forbedre.

(sign)

Erik Kirkvold

Leder

(sign)

Frode Eyolf Rydningen

Nestleder

- **Alle kommuner må gis anledning til å tillate ferdsel ut av løypa på islagte vann for å fiske og/eller raste - samt fjerning av det generelle motorferdsforbudet nordpå.**

I 2015 var det bare Nord-Troms og Finnmark som ble gitt adgang til å tillate kjøring ut av løypa på islagte vann for å raste. Også sør for disse områdene bedrives det isfiske - og det ønskes å kunne kjøre lengre vekk fra etablert løype for å raste - eller fiske. Det er etter vårt syn ingen gode grunner for denne forskjellsbehandlingen, her må alle kommuner få adgang til dette.

Forbudet blir spesielt merkelig når man med motorbåt på sommeren kan kjøre fritt på disse vannene uansett om det er nordpå eller sørpå. Men når vannet fryser til - må man forholde seg til 30 meter sørpå.

Under Stortingsbehandlingen forut for lovendringen i 2015 var Stortinget opptatt av at det ikke måtte medføre innstramminger i praksis. Dette har dessverre ikke blitt realiteten. Det gikk fra strenge regler til å bli stengt - når kommunene sør for Nord-Troms og Finnmark ble fratatt denne muligheten med ett pennestrøk. Stortingets intensjoner ble her ignorert.

Gjeldende for motsatt ende av landet må det generelle motorferdsforbudet i Nord-Troms og Finnmark fra 5. mai til 30. juni fjernes. Det må bli samme regler i hele landet.

- **Kommunene må selv få adgang til å utvide sesongen når forholdene er tilstede.**

Status pr i dag er at kommunene må søke Statsforvalter i lang tid forut for sesongslutt for å kunne få utvide sesongen dersom snøforholdene er tilstede.

Selv om det er snøfritt nede hos direktoratet i Trondheim, eller på kontoret hos Statsforvalteren i Tromsø så kan det være full vinter oppe på fjellet - en liten time unna.

Dette unødvendige byråkrati-leddet med Statsforvalters involvering må fjernes. Kommunene må selv få adgang til å utvide sesongen for de løypene hvor de mener det er akseptabelt. Begrepet kommunal beslutningsmyndighet må få reell betydning.

Ekspempel; i årene 2006 til 2021 ble det i Tydal gitt dispensasjon til forlengning 12 år, og 4 år ikke. I 2022, første året hvor Statsforvalter hadde beslutningsmyndighet ble det avslag - med reindriften som begrunnelse.

Reindriften hadde derimot stilt seg positiv til forlengelse til 17. mai. Her konstruerte Statsforvalter problem som uriktig ble benyttet som begrunnelse. Det tok forøvrig 14 dager å behandle én kommunes søknad om forlengelse.

Det er også en sløsing med ressurser, og statlig overforvaltning. Statsforvalter behandlet i 2022 søknad om forlengelse gjeldende for 179 løyper i 20 kommuner.

Disse kommunene har allerede lagt ned ett stort arbeid, basert på vurderinger og lokalkunnskap for søknad sendes Statsforvalter. Her må alle kommuner selv få kunne fatte beslutning om når løypene skal stenge. Det er kommunene selv som daglig ser status for løypene og kan justere forlengelse og stengning deretter – ikke Statsforvalterleddet.

Til dette og til loven som helhet; Vi kan ikke se at det er noen gode grunner for at man for snøscooterløyper og motorferdsel skal fravike forvaltningens hovedsystem, hvor kommunen fatter vedtak først - og Statsforvalter er klageinstans.

Det er Statsforvalters problematisering av snøscooterbruk og snøscooterløyper som gjentatte ganger har resulteret i konflikter med kommunene eller snøscooterbrukere, og som har ført til at Motorferdselutvalget ble opprettet. Det er dette Statsforvalterleddet kommunene nå ønsker fjernet eller endret.

- **Loven bygger på gammel teknologi og tidligere mangel på erfaring.**

Den gamle loven fra sent 70-tallet baserer seg på en helt annen teknologi og kunnskap enn det vi sitter med i dag.

Vi kjenner i dag til svært mange rapporter og undersøkelser om snøscooter/ motorkjøretøy vs dyr og natur. En fellesnevner er at all menneskelig aktivitet påvirker. Men ingen rapporter setter to streker under noen fasit på at snøscooterbruk er ødeleggende for hverken dyr eller natur. Tvert imot. Det slås fast gang etter gang at menneskelig aktivitet uten snøscooter påvirker dyrene mer. Dette skyldes urinstinktene, at dyrene ser på oss mennesker som jegere. En snøscooter representerer ikke noen umiddelbar trussel for dyrene, og de reagerer dermed mindre på den. Det høres nesten for enkelt ut, men slik fungerer dyrenes instinkter.

Motstandere av snøscooterløyper vil nok alltid hevde at kunnskapsgrunnlaget ikke er godt nok, eller at ditt eller datt ikke er utredet godt nok i henhold til «denne eller denne loven». Slik vil de alltid søke med lys og lykt etter noe i lovverket de kan bruke for å stoppe eller trenere snøscooterløyper. Det er vel i og for seg jobben deres, men på ett punkt så virker det som at det å stoppe snøscooterløyper er viktigere enn det å se på faktiske konsekvenser eller løsninger som er til felles beste. Friluftsliv eies og forvaltes ikke kun av «Norsk Friluftsliv» og deres organisasjoner. Slik virker det dessverre i dag.

Ny lov må ikke komme med konklusjoner basert på bruk av gammel teknologi, resultater og ikke minst synsing, men være fremoverlent og basere seg på det vi faktisk vet i dag. Man kan ikke si nei til alt bare fordi man ikke liker det.

- **Bruk av føre-var prinsippet, krav om stengning av løyper og alternativ trasé.**

Det er etter vår mening alt for lett å kreve bruk av føre-var. Dette er det pr definisjon åpning for i loven dersom man hevder at kunnskapsgrunnlaget er for lite. Etter SKFRs mening er det ikke grunnlag for å hevde dette lenger, basert på alle undersøkelser som er gjort både nasjonalt og internasjonalt. Dersom man ønsker å benytte føre-var prinsippet, må det kunne stilles krav om en tydelig henvisning til HVA som er mangelfullt, og en mulighet for å kunne imøtekomme denne påståtte mangelen for kommunene.

Det samme gjelder når det kommer krav om stengning av løyper, f.eks. fra reindriftsnæringen. Kravet må kunne dokumenteres, og det må samtidig skisseres/kreves en plan for når løypene igjen kan åpne.

Dersom løsning kan være er å benytte en midlertidig alternativ trasé, så må kommunene gis adgang til å tillate og vedta dette uten omfattende utredninger i forkant.

Bruk av meningsmålinger. Organisasjonen Norsk Friluftsliv (og andre) henviser i sine uttalelser og innspill til undersøkelser om friluftsliv som etter deres mening tilsier at snøscooterløyper omtrent ikke burde få bli opprettet i det hele tatt. Det må her bemerkes at disse undersøkelsene ikke har noe relatert til snøscooterbruk som svaralternativ. Svarene i mange av undersøkelsene som de henviser til kan like gjerne være avgitt av snøscooterbrukere.

Bruk av slike undersøkelser og svar er like meningsfullt som å spørre om folk liker eple eller appelsin for deretter å konkludere og lage overskrifter som at «Ingen liker banan!».

Det er skuffende å se at slike undersøkelser misbrukes slik, men det er dessverre ikke første og trolig ikke siste gang. Slikt har vi sett gjentatte ganger fra motstandere av snøscooterløyper. Det hevdes at det vil bli frislipp av snøscooter, i media og i det organisasjonene presenterer utad. Dette gjentas slik at det til slutt høres ut som en sannhet, og sågar presenteres fra Stortingets talerstol. Bevisst eller ubevisst... Det ble hevdet at snøscooterparken vil øke eksplosivt i antall dersom kommunene fikk lov å opprette løyper – noe som ikke stemte. Det ble hevdet at «*dette vil bli den siste stille påsken*» forut for lovendringen i 2015 – det stemte heller ikke. Det ble kjørt store annonser i riksdekkende media som skremte med motorvei-lignende løyper og store veiskilt i fjellet. Slik ble det ikke. Tiden vil vise hva neste skremselskampanje blir.

Man benytter også tall som sier at det er under 2% av Norges befolkning som eier en snøscooter, implisitt; «-*hvorfor skal så få personer få lov å bestemme noe som helst*». Tallet det stemmer nok. Men hvor reelt er det å ta med alle innbyggerne i Risør, i Tvedestrand, i Haugesund, i Stavanger eller i Trondheim for å nevne noen. Det vil aldri bli anlagt snøscooterløyper i disse kommunene – knapt noen av disse vil noen gang bli påvirket av en snøscooterløyper. Det er en meningsløs sammenligning å gjøre. Å leke med tall kan gi deg de svarene du vil.

Det er en mye større prosentandel av innbyggerne i Tydal og i Storfjord som eier snøscooter enn fritidsbåt. Skal vi dermed forby fritidsbåt i hele landet?

Dessverre har sammensetningen av Motorferdselutvalgets møter vært slik at det ikke har vært avsatt tid eller anledning hvor vi har kunnet konfrontere Norsk Friluftsliv med slikt. Denne ukulturen burde adresseres og avsluttes – slik at vi i stedet kunne diskutert reelle fakta. **Snøscooterklubbenes fellesråd forventer at slikt misbruk av tallmateriale ikke vil bli benyttet som grunnlag for utvalgets arbeid eller konklusjoner.**

Snøscooterløyper i definerte friluftslivsområder i kommunen. Det er ett ønske fra motstandere av snøscooterløyper at det spesifikt blir forbudt med snøscooterløyper i kommunenes områder som er definert som *viktige* eller *svært viktige* friluftslivsområder. Dette kan høres ut som en grei sak å være enig i, men her må man se på grunnlaget for verdsetting av områdene som kommunene er pålagt å gjøre. Enkelte faktorer som benyttes som verdsettingsgrunnlag sommerstid, vil også direkte påvirke defineringen av området vinterstid. Uten at de nødvendigvis har noen sammenheng med hverandre.

Eksempelvis; En kommune har en populær badestrand ved en innsjø som kun benyttes om sommeren - da veien inn dit ikke brøytes vinterstid og vannet er noe kaldt... Man vil da kunne defineres området som *viktig friluftslivsområde* basert på sommerbruken. Men det vil også direkte påvirke vinterbruken. Kommunen kan da ikke opprette f.eks. en kryssende snøscooterløyper i andre enden av vannet vinterstid – selv om ingen benytter området da!

Eller skal f.eks. noen få utenbygdsbesøkende om sommeren være grunnlaget for at området ikke kan ha snøscooterløyper for de lokale om vinteren? Det er pr i dag ett kriterium for verdsettingen.

Å ukritisk forby alle snøscooterløyper i kommunene basert på dette kritikkverdige verdsettingsgrunnlaget blir helt feil og denne ideen som motstandere av snøscooterløyper gjentatte ganger har forsøkt bragt frem og få vedtatt må legges død en gang for alle.

- **Andre endringer som må komme inn i nytt lovverk.**

Begrepet snøscooterløyper. Omtalen av løyper for snøscooterbruk – må beskrives som det det faktisk er; snøscooterløyper. Å benytte begrep som rekreasjonsløyper eller fornøylesløyper hører ikke hjemme i en ny motorferdsellov. Disse ordene beskriver på ingen måte det som benyttes rundt om i landet, og er etter SKFRs mening kun konstruerte begreper/ord for å gi snøscooterløypene en negativ omtale.

Kjøring/løyper på ubrøytet vei. Tillate snøscooterløyper på ubrøytet vei uten omfattende konsekvensutredninger. Det er allerede vurdert akseptabelt å ferdes med motoriserte kjøretøyer der når det er snøfritt eventuelt dersom veien brøytes. Da finnes det ikke fornuftige argumenter for at man ikke skal kunne ferdes der med ett av de mest skånsomme kjøretøy vi kjenner til dersom veien er snødekt.

Kjøring/løyper i kraftgater. Tillate snøscooterløyper i kraftgater / mastetraseer uten omfattende konsekvensutredninger. Her er det allerede gjort omfattende terrenginngrep, og traseen er allerede i stor grad ryddet for skog. Bør være enkelt å kunne anlegge snøscooterløyper her. Dette er ikke området som benyttes som friluftsområder, eller hvor folk ferdes «normalt».

Tilførselsløyper. Tillate kommunene å etablere enkle tilførselsløyper til eksisterende løyper uten omfattende konsekvensutredning. Det er her snakk om begrensede løyper kun for kjøring fra/til; egen eiendom, hytter, parkeringsplass eller liknende. Ikke rene snøscooterløyper. Dette vil redusere behovet for unødvendig frakt av snøscooter på henger «noen hundre meter», og redusere behovet for opparbeidelse av parkeringsplasser o.l.

Etablering av løyper – terrenginngrep. Etter frilufsloven er det tillatt å fjerne steiner, trær o.l. til fordel for tur/frilufsformål. Etter vår oppfatning bør det samme kunne tillates ved etablering av snøscooterløyper. Det er mindre tiltak som ikke vil bli lagt merke til på barmark, men som vil ha en vesentlig betydning for sikkerheten til brukerne av løypene vinterstid, det være seg både snøscooterbrukere og andre.

Kjøring til hytte utenfor brøytet vei, økt gyldighet på dispensasjon. Kravet om at dispensasjonen må fornyes jevnlig bør fjernes. En tillatelse bør etter vår mening kunne utstedes for ett lengre tidsrom der det ikke er tvil om berettigelsen av det. Tillatelse bør kunne gis for den tiden løyvehaver eier hytta, eller gjennom generell forskrift i den enkelte kommune. Tillatelsen/løyvet må også dekke eier/rettmessig bruker og vedkommende sin familie. Man bør også se på muligheten for at eier kan få «blanko-besøks-dispensasjon» som kan gis besøkende. Dagens og fremtidens familiesituasjoner gjør det unødvendig komplisert å låse dispensasjoner for mye slik det tradisjonelt har vært gjort. Det er i dag mye mer «mine og dine barn», og «mor og mor» eller «far og far» enn det var på slutten av 70 tallet. Her må det mer smidighet til i kommende lovverk. Utvalget bes også se på muligheten for at kommuner kan få adgang til å utstede dispensasjoner til næringsbruk, slik at f.eks. eiere av utleiehytter kan få anledning til å søke om dette når hytter utleies vinterstid.

Tillate bruk av ATV og tråkkemaskin for preparering av løyper. Vi ønsker at de som har ansvaret for preparering og vedlikehold av snøscooterløypene ved behov skal kunne benytte tråkkemaskin eller ATV med belter til dette arbeidet. Mangel på klar hjemmel for bruk av disse kjøretøyene gir i dag ulik praktisering lokalt, og preparering bør sidestilles med skiløyper. En løsning er at godkjente snøscooterløyper blir betegnet som offentlige anlegg og kan prepareres etter mfl §4 e.

Utredningskrav. Det må ikke kunne kreves utredninger av annet enn det som konkret gjelder løypene og deres umiddelbare nærområder. Vi sett eksempler på det motsatte, hvor det er blitt krevd utredninger som ikke på noen måte står i forhold til omfanget av løypene.

Kommunal beslutningsmyndighet i opprettelse av øvingsområder for snøscooter. Miljødirektoratet har sammen med Statens Vegvesen varslet behov for nye og flere øvingsområder. Direktoratet åpnet for at fylkesmennene/Statsforvalter i større grad fikk ansvar for dette i sine fylker. Ut fra det vi vet har det pr nå ikke blitt etablert flere øvingsområder, på tross av lokalt initiativ fra kommuner.

Hvorfor kan ikke kommunen etablere slike områder selv og Statsforvalter være klageorgan på kommunes vedtak lik «alle» andre saker?

Problemet nå er at det stopper opp hos Statsforvalter og resultatet blir mangelfull eller ingen opplæring fordi det blir for dyrt eller for langt å reise for mange. Burde ikke kommuner som har plass og ønske om det kunne tilrettelegge for øvingsområder?

Se til Hægebostad kommune i Agder hvor øvingsområde er etablert og kan benyttes av snøscooterforeningens medlemmer etter gitte vilkår. Det imøtekommer den gruppen kjørere som vil teste egne ferdigheter.

Det er nødvendig å øke kommunenes anledning til å etablere trygge fritidsløyper og øvingsområder, samtidig som det blir praktisk håndterbart for dem som skal holde løypene i god stand. Forslagene er ment å øke den kommunale selvråderetten og forenkle etablering og vedlikehold av løypene. Kommunene er godt i stand til å vurdere hva som passer best i egen kommune!

Gamle verneplaner trenger oppdatering/justering. Verneområder som er etablert før det ble aktuelt med løyper for snøscooter ikke er oppdatert til dagens situasjon. Mens det f.eks. samtidig er gitt tillatelse til andre inngrep som hyttebygging, skiløyper eller skibakker, så er det ikke åpning for etablering av snøscooterløyper – da dette ikke var aktuelt da planene ble vedtatt. I dag har kommunene anledning til å etablere dette, men verneplaner blokkerer for dette. Det bør komme en presisering om tillatelse for dette i ny motorferdsellov hvis kommunene ønsker det.

Nyttekjøring eller unntakstilfeller. Det trenges en oppklaring i definisjonen nyttekjøring og unntakstilfeller. Status pr i dag er at organisasjoner som Den Norske Turistforening DNT søker etter §6 i forskriften «unntakstilfeller» for frakt av utstyr til deres ubetjente hytter. Ref rundskriv skal slike bare gis i enkelttilfeller, men faktum er at disse utstedes år etter år og for mange turer om gangen.

Er DNTs behov for kjøring egentlig mer nyttekjøring, og i så tilfelle – er denne kjøringen av større nytteverdi enn en vanlig persons behov? DNT er en privat interesseorganisasjon – og det meste av denne transporten har ikke annet formål enn å gjøre turen inn til hytten mer komfortabel for deres besøkende betalende gjester ved at de slipper dra meg seg så mye utstyr. Det kan virke i dag som at det er automatikk for DNT å få unntakstilfellesøknader godkjent, mens dette mer er unntaket enn regelen for private som søker.

Her er området rundt Oslo holdt utenfor – hvor Markaloven gjelder, og DNT ikke engang trenger søke kommunen om motorisert ferdsel til sine hytter – kun informere. Skal denne praksisen få fortsette ved revidering av loven – eller skal det bli like vilkår over hele landet for motorferdsel?

Elektronisk sporing av snøscooterkjøring. Snøscooterklubbenes fellesråd har merket seg at Norsk Friluftsliv har foreslått at alle brukere av snøscooterløypene skal måtte spore kjøringen elektronisk for hver gang. Man nevner ikke noen problemer med personvernet – Datatilsynet vil nok trolig ønske å ha noen ord med i laget her. Dette ble også adressert utvalget av tidligere Justisminister Anders Anundsen i møte i oktober. I Norsk Friluftslivs iver etter å stikke kjepper i hjulene for snøscooterbrukere stilles det ingen kritiske spørsmål; hva med sikkerheten i fjellet ved å måtte benytte strømmen på batteriet i en mobiltelefon til kontinuerlig sporing – i stedet for å ha nok strøm på batteriet i tilfelle nødsbruk? Hva med dekning i fjellet – mobiler «spiser strøm» i områder med mangelfull dekning når de søker etter signal. Dette bare for å nevne noe.

Det er nok mye å hente på forenkling og registrering av søknader elektronisk, digitale oppdaterte løypekart osv. – men å pålegge kontinuerlig elektronisk sporing er helt feil vei å gå. Forslagsstillerne hos Norsk Friluftsliv ville neppe syntes at det hadde vært en god løsning at dem selv – og alle andre - hadde måtte elektronisk spore seg selv 24/7. Det ville jo vært ett godt tiltak kriminalitetsforebyggende tiltak sånn generelt sett.

Her er man på ville veier og på vei mot ett overvåkningssamfunn vi ikke ønsker. Det bryter direkte med vårt rettsprinsipp om at man er uskyldig inntil det motsatte er bevist. Selvfølgelig ønsker Snøscooterklubbenes fellesråd også minst mulig ulovlig kjøring – men dette er IKKE måten å forsøke å redusere det på.

Sist men ikke minst;

Ny lov må ikke føre til nye omfattende utredninger for kommuner som allerede har opprettet snøscooterløyper.

Lovendringen i 2015 utløste en omfattende jobb, og en unødig bruk av offentlige midler for kommuner som allerede hadde etablert løyper som hadde vært benyttet i flere generasjoner. Dette ikke var intensjonen fra Stortingets side da endringene ble vedtatt.

Det må derfor være automatikk ved at eksisterende løyper skal forbli godkjent slik de foreligger ved en eventuell lovendring og frem til kommunen selv velger å endre dem.