



Motorferdsellovutvalget

INNSPILL FRA FEFO TIL MOTORFERDSELLOVUTVALGET

Styret i Finnmarkseiendommen/Finnmárkkkuopmodat (FeFo) vedtok i møte den 29.11.2022 (sak 71/2022) å gi følgende innspill til motorferdsellovutvalget:

FeFo er opprettet i medhold av Finnmarksloven (LOV-2005-06-17-85). FeFo er grunneier til om lag 95% av landarealet i Finnmark, det vil si nesten alt av utmark. FeFo ledes av et styre på 6 personer, der 3 oppnevnes av fylkestinget og tre av Sametinget. Finnmarksloven gir de overordnede rammene for virksomheten. FeFo er et eget rettssubjekt og reguleres av det samme regelverket som en hvilken som helst annen grunneier. I tillegg har FeFo en rekke oppgaver gitt av Finnmarksloven. FeFo utøver sitt grunneierskap på vegne av befolkningen i Finnmark, og har et særlig ansvar for å ivareta den samiske kulturen med hele dens mangfold.

Finnmarkslovens formål er:

Lovens formål er å legge til rette for at grunn og naturressurser i Finnmark forvaltes på en balansert og økologisk bærekraftig måte til beste for innbyggerne i Finnmark og særlig som grunnlag for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv.

Som en stor grunneier av utmark, og med ansvaret gitt i Finnmarksloven, er det naturlig at styret i FeFo gir et innspill til motorferdsellovutvalget. Dette innspillet omhandler ikke kjøring som i dag er direkte hjemlet i motorferdsellovens §4. Dette er formål som FeFo vanskelig kan se vil endres av betydning i en ny lov, og det er heller ikke den type kjøring som har foranlediget revisjon av loven.

Innledningsvis vil styret vise Finnmarkslovens formål, samt formålet og §8 i naturmangfoldloven (LOV-2009-06-19-100) med særlig henvisning til grunnlag for samisk kultur og samisk bruk. Styret er av den klare oppfatning at motorferdsel i utmark må reguleres slik at det i minst mulig grad går utover naturens bærekraft og mangfold, samtidig som lokalbefolkningens rettigheter til bruk av tradisjonelle ressursområder og behov for rekreasjon ikke hindres i større grad enn nødvendig.

Etter FeFos syn bør regulering av motorferdsel i utmark baseres på følgende bærende prinsipper:

- Bærekraft og naturens mangfold
 - Føre-var-prinsippet
 - Dyreliv
 - Naturmiljø
- Trivsel og bolyst

- Rettigheter
 - Egen kjøring
 - Andre rettighetshavere
- Hensynet til andre interesser
 - Reindrift og annen utmarksnæringer
 - Friluftsliv
- Holdninger og verdier

Bærekraft og naturens mangfold

Formålet med dagens lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) er: *Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.* Vern av naturmiljøet er en sentral del av formålet i dagens lov, og bør fortsatt være det.

Påvirkningen på naturmiljøet motorisert ferdsel i utmark har er i hovedsak:

- Terrengslitasje
- Forstyrrelse av dyreliv
- Forsøpling

Det er vesens forskjell på om ferdselen skjer på snødekt mark (snøskuter) eller på barmark med ATV, UTV, eller annet egnet kjøretøy. Ferdsel på snødekt mark gir knapt nok merker etter at snøen har tint vekk. Det finnes selvsagt unntak, men i hovedsak er dette riktig. Skuterløyper må legges slik at terrengslitasje på barmark unngås, og holdes åpne bare når slik skade ikke skjer. Kjøring på barmark gir betydelig slitasje, men skadene varierer avhengig av naturtype. Som regel blir det godt synlige spor, med unntak av kjøring på berggrunn. Det er særlig kjøring i våtmark som gir store skader og som kan endre naturmiljøet som endrer landskapet og livsmiljø for planter og dyr. Dette kan f.eks. skje ved at våtmarksområder tørres ut ved at kjørespor blir til «grøfter» som leder vannet ut. Den visuelle effekten (det at noen synes det er stygt) hører ikke under bærekraft og naturmiljø, men våre holdninger og verdier. Tidspunkt for kjøring har stor betydning, og perioden etter snøsmelting (vårløsningen) er terrenget særlig sårbart for terrengslitasje.

Finnmark har svært få skogsbilveier sammenliknet med andre deler av landet. Det aller meste av utmarksområdene våre er utilgjengelige uten bruk av motorkjøretøy. Kjørespor i terrenget er langt mindre inngrep i naturen enn skogsbilveier, gir ikke så lett tilgjengelighet som skogsbilveier og er i stor grad reversible.

Forstyrrelser av dyreliv kan skje med kjøring på snødekt mark og på barmark, men det er særlig i barmarksperioden dette er mest aktuelt. Den aller viktigste tiden er når dyr og fugler har unger. Da er dyrelivet på sitt mest sårbare.

Det er ikke mulig å ha detaljkunnskap om alle mulige effekter motorisert ferdsel i utmark kan ha. Derfor er det rimelig at før-var-prinsippet anvendes i vurderinger. Før-var-prinsippet innebærer at utgangspunktet bør være restriktivt med hensyn på motorisert ferdsel i utmarka. Ut fra dette må all trafikk, som ikke er direkte hjemlet i loven, forgå på fastsatt traseer, både på snødekt mark og på barmark. Traseer må legges slik at skade på naturmiljø og forstyrrelse av dyreliv blir minst mulig. Kjøring utenfor løypenettet medfører også en betydelig risiko for ulykker og at man kjører seg vill.

Forsøpling av naturen er en utfordring med motorisert ferdsel i utmark. Det ser ut til at de som bærer med seg mat og drikke, stort sett klarer å bære ned emballasjen. Det er ikke alltid tilfelle med de som kjører. Dette har med holdninger å gjøre, og må tas med som en negativ effekt av motorisert ferdsel i utmark.

Trivsel og bolyst

Det er få ting som engasjerer så mye i Finnmark som motorisert ferdsel i utmark. Det er særlig i tilknytning til kjøring med snøskuter dette kommer tydeligst til uttrykk. Utfart med snøskuter betyr mye for mange i Finnmark, og det kan ikke herske tvil om at dette har stor betydning for trivsel og bolyst i Finnmark. Som tidligere nevnt er trivsel nevnt i formålet i dagens lov, og det må selvsagt også gjelde når kjøring er trivselsmomentet. Motorferdsel oppfattes imidlertid av andre til å være negativt for trivsel, og det skal også hensyntas.

Motorisert ferdsel på barmark skjer i mindre omfang enn med snøskuter og er mindre knyttet til ren fritidskjøring, men er mer knyttet til jakt, fiske, fangst og høsting. Selv om omfang er langt mindre, betyr det likevel mye for de som driver med disse aktivitetene og må i dag ses på som nødvendig for å opprettholde viktige tradisjoner og utøve sedvanemessige rettigheter.

Tilgangen til Finnmarks store utmarksområder er i dag til en viss grad avhengig av bruk av terrenggående motorkjøretøy, og har stor betydning for trivsel og bolyst. Dette er et viktig aspekt og som må hensyntas. Rekreasjon må betraktes som et legitimt formål.

Rettigheter

Finnmarkskommisjonen har konkludert for de fleste felt som er utredet at lokalbefolkningen har rett til motorferdsel på tradisjonelle ferdselsårer. Ut fra dette er det rimelig å legge til grunn at det gjelder for hele Finnmark, og at kommunens innbyggere er å anse som lokalbefolkning. Det finnes ikke en fast definisjon på «Innenbygdsboende» eller «lokalbefolkning». Samerettsutvalget II problematiser dette i NOU 2007:13 – Den nye sameretten (14.8.5.7 Nærmere om begrepet «innenbygdsboende» ss. 711-712) og konkluderer med «Selv om det ikke kan gis en fast definisjon av begrepet «innenbygdsboende» slik det er foreslått brukt i lovgivningen om jakt, fangst og fiske på Hålogalandsallmenningens grunn, vil dette i første rekke omfatte personer som driver ressursutnyttelse i den kommunen hvor de selv er bosatt, samt i områder som ligger i andre kommuner, men hvor man tradisjonelt har drevet ressursutnyttelse av en viss fasthet og intensitet.» Selv om dette gjelder jakt, fangst og fiske, så er det ikke urimelig å legge det samme til grunn for motorisert ferdsel i utmark, særlig når det er knyttet til ressursutnyttelse. Lovgivning om motorisert ferdsel i utmark bør være i tråd med lokalbefolkningens rettigheter. Det bør komme til uttrykk i loven. Bruk av naturen bør ses på som samme måte som utnyttelse av fornybare ressurser iht. Finnmarksloven at ved behov for regulering skal terskelen for å innskrenke lokalbefolkningens kjøring være høyere enn for andres kjøring, og det skal være et rasjonelt og dokumentert behov for innskrenking.

Dagens lovgivning gir alle like rettigheter til motorisert ferdsel. Bruk av naturen som påfører negativ virkning av noe slag, og som derfor må begrenses, må legge lokalbefolkningens rettigheter til grunn. Det kan ikke være riktig at alle i hele verden skal ha like rettigheter til å kjøre med motorkjøretøy i utmark. Åpne skuterløyper og barmarksløyper i dag er i prinsippet like åpne som E6. Det er ingen grunn for at tilreisende, uansett hvorfra i verden, skal ha like stor anledning til å kjøre i utmarka som lokalt bosatt.

Begrenset rett til motorferdsel for tilreisende vil kunne gi positive bidrag til lokal verdiskaping ved at lokale reiselivsbedrifter kan gis tillatelse til å ta med gjester på turer i utmarka der motorkjøretøy anvendes til transport av utstyr og personer.

Kommunene Tana, Karasjok og Tana har opprettet såkalte «disp-løyper» på barmark. Dette er ikke hjemlet i dagens regelverk, men må anses som å være etablert og akseptert av myndighetene. Tanken bak var å ha færre åpne løyper der alle kan kjøre, men at kommunen ved bruk av disp-løyper får en bedre kontroll med kjøringen og at lokale fortrinns framfor andre. Dette kan være en modell for å gi lokaldemokratiet større mulighet til å regulere ferdselen, der lokalbefolkningens rettigheter legges til grunn. Det bør derfor vurderes om kommuner bør kunne etablere noen «disp-løyper» på barmark som kan brukes av lokalbefolkningen etter tillatelse fra kommunene. Det er nok viktig at det settes tydelige rammer som lokaldemokratiet kan operere innenfor. Traseene må legges slik at de i mest

mulig grad er i tråd med de bærende prinsippene for regulering av motorisert ferdsel i utmark, det vil si hensynet til naturmiljø, dyreliv og andre interesser. Det er viktig at det ikke settes vilkår som skaper et stort byråkrati og krever store kostnader som i praksis setter hinder for lokaldemokratiet.

Hensynet til andre interesser

Hensynet til andre interesser er en naturlig del av reguleringen av motorisert ferdsel i utmark. Siden omfanget av ferdsel på snøskuter er langt større enn på barmark, er den naturlig der de største konfliktene oppstår. Dette prinsippet gjelder selvsagt også for ferdsel på barmark. Motorisert ferdsel på snødekt mark kan være en utfordring for reindriften, men kommer også i konflikt med f.eks. tradisjonelt friluftsliv. Reindrift er en rettighet basert på sedvane og alderstids bruk, samt beskyttet av internasjonal rett, slik at motorferdsel må styres slik at den i minst mulig grad er i konflikt med reindrift. Reguleringen må imidlertid være basert på reelt behov.

Hensynet til tradisjonelt friluftsliv må også vektlegges. Det må være rom for de som ønsker å oppleve stillheten og roen som naturen kan gi. Dette er en viktig verdi for mange, og har stor betydning for trivsel og folkehelse.

Holdninger og verdier

Synet på motorisert ferdsel i utmark er i betydelig grad basert på holdninger og verdier. Det er selvsagt ikke unaturlig. Det som er avgjørende er hvem sine verdier reguleringen skal baseres på. Det er mest naturlig at lokale holdninger og verdier legges til grunn. Holdninger og verdier varierer betydelig også lokalt. Større myndighet til lokaldemokratiet (kommunene) vil sikre at lokale holdninger og verdier legges til grunn.

Oppsummering

Motorferdsel i utmark må reguleres slik at lokalbefolkningens rettigheter, herunder samisk bruk, ivaretas samtidig som at ferdselen i minst mulig grad går utover naturens bærekraft og mangfold. All kjøring må i utgangspunktet foregå på fastsatt traseer, som er lagt slik at hensyn til naturverdier, dyreliv, og andre interesser ivaretas. Det er vesens forskjell på kjøring med snøskuter på snødekt mark og kjøring på barmark både av hensyn til naturverdier og dyreliv, samt som trivselsmoment for lokalbefolkningen. Det bør komme klart fram i regelverket.

Motorferdsel på barmark må reguleres langt strengere enn på snødekt mark på grunn av at skadepotensialet på naturverdier og dyreliv er større. Det må stilles enda strengere krav til at ferdsel i enda større grad skal foregå på fastsatte traseer og større krav til hvordan traseene fastsettes. Det bør også vurderes om kjøring på barmark i det hele tatt skal tillates for tilreisende, bosatte utenfor Finnmark, uten særskilt tillatelse, eller at slik ferdsel kun tillates når det er i regi av reiselivsbedrifter.

For å sikre lokalbefolkningens rettigheter og behov bør kommunene få en større myndighet i reguleringen av motorisert ferdsel i utmark innenfor visse rammer. Det vil sikre at lokale rettigheter, lokale tradisjoner og rekreasjonsbehov ivaretas, og at lokal kunnskap, verdier og holdninger legges til grunn. For kjøring på barmark bør det bl.a. åpnes for at kommuner skal kunne åpne noen løyper der ferdselen forbeholdes lokalbefolkningen.

Med hilsen/Dearvvuodáiguin

Jan Olli
Direktør
Tel: 95820286

Dette dokumentet er elektronisk signert