

INNSPILL TIL MOTORFERDSELLOVUTVALGET
FRA NEI TIL SNØSKUTERLØYPER PÅ RØROSVIDDA

Som et bidrag til Motorferdsellovutvalgets kunnskapsinnhenting under det pågående arbeidet med revidering av Motorferdselloven, håper vi vårt innspill vil bli lest og vurdert.

Facebook-gruppa «*Nei til snøskuterløyper på Rørosvidda*» ble opprettet i 2019 og har hatt som mål å dele aktuelt stoff som belyser ulike konsekvenser av etablering av snøskuterløyper. Vi publiserer ytringer, leserinnlegg, forskningsartikler og nyheter om politiske vedtak, og vi skriver om andre kommuners erfaringer med motorferdsel i vinternaturen. Gjennom dette har vi skaffet oss dyp innsikt i ulike problemstillinger og konsekvenser det gjeldende lovverk har resultert i med tanke på forvaltningen av naturverdiene.

Fb-gruppa «*Nei til snøskuterløyper på Rørosvidda*» har ca. 1000 medlemmer. Det sier noe om engasjementet mot etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring i Røros-regionen. Fastboende, hyttefolk og besøkende, grunneiere, reindriftsutøvere og politikere støtter vår sak. Mange har skrevet grundige kommentarer og innlegg til sakene vi har publisert. Vi har erfart at folk som ellers ikke kommer til orde, eller som ikke våger å kommentere snøskutersaker andre steder, har ytret seg på vår fb-side.

Administratorer for fb-gruppa «*Nei til snøskuterløyper på Rørosvidda*» er Torgun Brean, Marit Ose, Gunn Merethe Prytz, Annette Norsett-Carr og Randi Borgos, som alle er bosatt i Røros kommune.

Bakgrunnen for arbeidet vårt

På bakgrunn av henvendelser fra selskapet Vinterled Røros as tok Røros Arbeiderparti under sitt årsmøte i 2021 opp saken om etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Ap besluttet å oppnevne et arbeidsutvalg som fikk i mandat å se på alle sider ved saken. Administratorene for fb-gruppa «*Nei til snøskuterløyper på Rørosvidda*» skrev da en uttalelse til Aps arbeidsutvalg der vi belyser mange sider ved motorisert ferdsel i naturen.

Det er i all hovedsak denne uttalelsen vi videreformidler i dette innspillet til Motorferdsellovutvalget.

På bakgrunn av innhentet kunnskap laget Aps arbeidsutvalg en større utredning. Den ble i tråd med årsmøtevedtaket lagt fram til diskusjon og votering på medlemsmøtet i Røros Ap i november 2021. Et stort flertall av Aps medlemmer stemte mot etablering av snøskuterløyper i Røros kommune. Tidligere har Røros V, SV og Røroslista gjort samme prinsippvedtak.

Det er grunn til å anta at vedtaket i Røros Ap gjenspeiler Røros-befolkningens syn på saken. Rørosingene har tradisjonelt en sterk bevissthet om naturområdenes betydning for overlevelse og livsutfoldelse. En stor del av befolkningen vil neppe finne seg i at naturverdiene deres reduseres. Opprettelse av snøskuterløyper for fornøyleseskjøring er en trussel mot umistelige fellesverdier og vil dessuten være opphav til en rekke konflikter i lokalsamfunnet.

NÆRINGSUTVIKLING SOM ARGUMENT FOR SKUTERLØYPER

Som argument for etablering av snøskuterløyper for fornøyleseskjøring vises det ofte til potensialet for næringsutvikling i kommunene. Ved etablering av nye næringer, eller også når det kommer ønsker om nye tiltak for å styrke eksisterende virksomheter, for eksempel reiselivsnæringa, bør bærekraft være en forutsetning. Fornøyleseskjøring med scooter er på ingen måte bærekraftig, snarere tvert imot. I tillegg kommer at etablering av skuterturisme vil ha negative effekter på andre næringer, for eksempel reiselivsnæringa.

Stadig flere lokalsamfunn i Norge ytrer seg nå om overturisme og slitasje på kulturminner og natur. Denne kritikken er blitt mer merkbar også i Rørosområdet. Det er ikke uten grunn at «sporløs ferdsel» er blitt en kampanjesak. Nasjonale reiselivsstrategier som ser farene for overturisme, prøver nå å gi begrepet «bærekraftig reiseliv» et mer konkret innhold. Det som skjer ved overforbruk er at de verdiene man vil formidle og bygge virksomheter på, blir fortrent eller slites ned og mister sin eksklusivitet.

Kommunene har framfor alt et stort ansvar for å ta vare på allerede etablerte næringer, som gjerne er tradisjonelle og har rett til næringsutøvelse gjennom det. Den delen av næringslivet som bygger på og er avhengig av et omdømme knyttet til ren natur og hvite vidder, har lite å tjene på etablering av snøskuternæringer. Rørosmeieriet er et eksempel på en slik bedrift. Bedriftens slagord «I takt med naturen» er forpliktende langt ut over det å produsere melk og smør. I Røros-regionen er flere bedrifter er tilsluttet andelslaget Rørosmat sa som «brenner for å skape verdier ut av de ressursene vi har» (...) «og by på god mat med smak av fjell, vidde skog og sjø.»

Etablering av snøskuterløyper for fornøyleseskjøring kan helt klart gi nye arbeidsplasser og bidra til styrket økonomi i enkelte bedrifter i kommunene. Dette til tross for at snøskutersesongen har begrenset varighet. Den største økonomiske gevinsten faller imidlertid på noen få; de som importerer og de som forhandler snøskutere Norge.

Reiseliv

Reiselivsnæringa skaper mange arbeidsplasser. På Røros er det Selskapet Vinterled Røros, som står bak planene om etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring. De har da også som begrunnelse å lokke nye turistgrupper til Røros-regionen og dermed styrke økonomien ved enkelte bedrifter. De fleste av aksjeeierne i selskapet Vinterled Røros er knyttet til reiselivsnæringa eller eier virksomheter som står for salg av snøskutere.

(Selskapet Vinterled Røros eies av: Hans Gunnar Elven: 6 aksjer, Arnfinn Sorken 4, Røros snøscooterklubb 4, Trygve L. Larsen 4, Ole Jørgen Kjellmark 4, Hovdahl Holding AS 4, Bergstaden Hotell AS 4, Rørosvidda Hotell AS 4, Tamneshalvøen Invest AS 2, Skancke AS 1, Røros Hotell AS 1 og Forselius Holding AS 1. Samlet aksjekapital er på 95 000 kr. Selskapet ble stiftet i 2016).

Hvis en ser på nasjonale og internasjonale strategier for reiselivet, vil en oppdage at etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring står i direkte motsetning til det som reiselivet sjøl ønsker å utvikle. Alle sentrale planer, rapporter og strategidokumenter norsk reiseliv har stått bak de siste 20 årene, har dreid mot en mer ansvarlig turisme med tanke på hensynet til natur- og kulturverdiene. Den siste meldinga fra reiselivet kom våren 2021: «Ny «Nasjonal reiselivsstrategi - Sterke inntrykk med små avtrykk». Kan hende samtlige reiselivsaktører på Røros og andre steder i landet bør begynne å følge opp intensjonene fra sine egne organisasjoner? Det vil innebære å begrave planene for opprettelse av snøskuterløyper. Den nye reiselivsstrategien er utarbeidet av Innovasjon Norge på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. I innledninga heter det:

«Fra reiselivet. Til regjeringen. Dette er en faglig begrunnet reiselivsstrategi. Den setter reiselivet inn i et samfunnsutviklingsperspektiv og omhandler derfor også rammevilkår, utfordringer og berøringspunkter med samfunnet rundt selve næringsaktiviteten. Et helhetlig perspektiv på utviklingen av fremtidens reiseliv er avgjørende for å gi bedriftene konkurransekraft og styrke grunnlaget for god lønnsomhet.» (Våre understrekinger)

Kapittel 4.0 heter «Veien videre» og handler blant annet om **“Naturbaserte opplevelser** (Meetings, Incentives, Conferences/Congresses, Events and Exhibitions). Aktørene i MICE-segmentet er bedrifter, personer og organisasjoner innen kultur, idrett, næringsliv, politikk og ulike fag- og interessefelt, herunder akademia. Vår attraktivitet som reisemål er særlig knyttet til majestetiske landskap, ikoniske utsiktspunkt, vandre- og fiskemuligheter, gode forhold for ski- og vinteraktiviteter, samt fenomener som midnattssol og nordlys. Norge har også en høy score på en internasjonal ranking av nasjoner som leverer på opplevelsesturisme (adventure tourism) xxiv. Allemannsretten og vår friluftslivstradisjon er vevd inn i dette bildet. Det skaper i seg selv interesse internasjonalt, samtidig som det er en sterk driver for nordmenns reiser i eget land. Det understreker behovet for å ha håndteringsevne og regimer for god besøksforvaltning, der de besøkende møter vår natur. Det er et stort verdiskapingspotensial i naturbasert reiseliv gjennom mer bruk av guiding og

tilrettelegging for ulike målgrupper, både nasjonale og internasjonale. Samhandlingen mellom institusjonene som forvalter naturen på vegne av felleskapet og reiselivsaktørene som har naturbaserte opplevelser (i vid forstand) som sitt driftsgrunnlag, må styrkes for å sikre at en videre utvikling blir bærekraftig og ivaretar alle hensyn på en god måte.»

Norge støtter UNESCOs program for bærekraftig reiseliv, som har et klart utviklingsperspektiv for lokalsamfunn i verdensarvområder. Røros har tidligere bistått UNESCOs verdensarvsenter i Paris med å utarbeide veiledere for hvordan reiselivsstrategier på verdensarvsteder skal utvikles. Bærekraftig reiseliv skal stå for en utvikling som tar hensyn til miljømessige, sosiale og økonomiske forhold.

Snøskuterturisme gir økonomisk gevinst for noen, men det er tvilsomt om den styrker sosiale forhold i lokalsamfunnet – verdier som tillit, demokrati, deltakelse og medborgerskap. De miljømessige konsekvensene er utvilsomt kun negative. I et bærekraftig reiseliv ligger det en forpliktelse til å minimere reiselivsbedriftenes og turistenes forurensning av luft, vann og land, støy inkludert. Like ens har reiselivsnæringa forpliktet seg til å minimere forsøpling og forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser. – Uansett hvordan man vrir og vender på det, kan ikke etablering av snøskuterløyper forsvares sett opp mot disse forpliktelsene.

Det kan bli direkte skadelig for Røros hvis lokale reiselivsaktører ikke vedkjenner seg og følger opp det som kommuniseres til omverdenen om bærekraftig reiseliv. I 2017 gikk sentrale norske reiselivsaktører sammen og forfattet dokumentet «Mot et bærekraftig reiseliv – Veikart fra reiselivsnæringa i Norge». Dokumentet ble overlevert klima- og miljøministeren under Arendalsuka dette året. Aktørene trakk opp ambisjonene som forener reiselivets satsninger med våre natur- og miljøverdier. Det heter blant annet:

«Ytterligere inngrep og utbygginger som forringer natur- og kulturverdiene må forhindres. Større sammenhengende naturområder med urørt preg må tas vare på. Den omfattende liberaliseringen av motorferdselregelverket vil true naturverdiene og bør derfor reverseres.» (Vår understrekning)

Dokumentet ble signet av Innovasjon Norge, DNT, Fellesforbundet, Hanen, NCE Tourism, NHO Reiseliv, Virke, Norsk reiseliv, Norges naturvernforbund og De historiske hoteller og spisesteder.

PRESSET PÅ KOMMUNENE

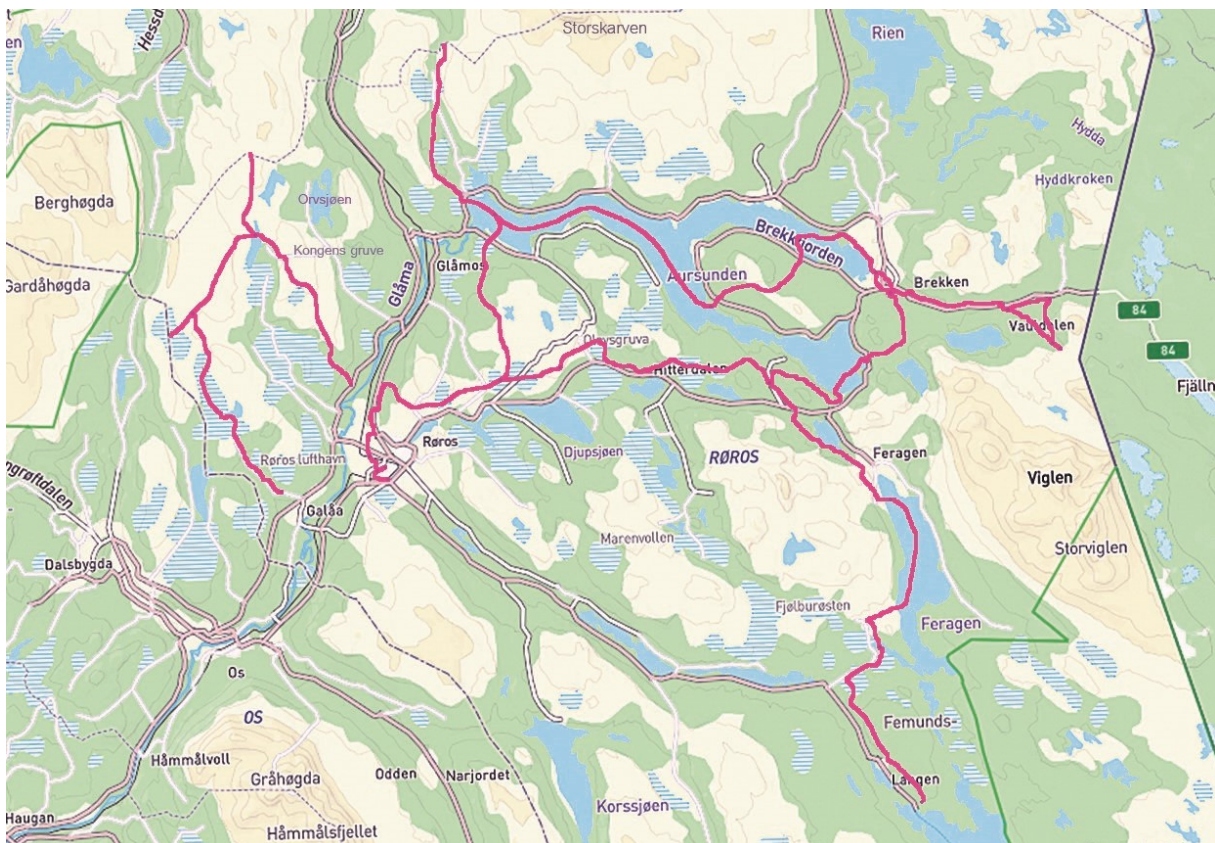
Etablering av snøskuterløyper i nabokommunene øker presset på Røros kommune for å imøtekomme snøskuterinteressenes ønske om interkommunale løyper. Selskapet Vinterled Røros as skriver da også i sine redegjørelser at «Vi ønsker gjennom samarbeid og dialog mellom ulike interessegrupper å opprette vinterleder der kjøring med snøskuter er tillatt i Røros kommune mellom Røros Bergstad og grenen mot Härjedalen, samt til

andre av Røros sine nabokommuner. I tillegg til foran nevnte, søkes lagt led til Holtålen gjennom Molingdalen og vestover mot Røsjøen, Hessdalen eller Dalsbygda.»

Etter 2015 er det etablert 2509 nye km med snøskuterløyper i Norge, og i 2021 hadde vi her i landet 93 000 registrert snøskutere. Lokale snøscooterklubber og andre interesseselskap støttes på flere måter av Snøscooterklubbenes Fellesråd (SKFR) og Snøscooterimportørenes Forening (SIF) i arbeidet med etablering av leder.

Snøscooterklubbenes Fellesråd: *«Vi har som formål å være et kontaktnett og en informasjonskanal for snøscooterklubber som driver med turkjøring. Finn din klubb i oversiktskartet eller kontakt oss om din klubb mangler eller har feil opplysninger. Du kan også finne råd om hvordan du starter ny klubb. I tillegg håper vi å være til hjelp for lokalpolitikere som skal være med å bestemme om og hvor det skal gå løyper i sin kommune.»*

Snøscooterimportørenes Forening (SIF) *«er en interesseorganisasjon for en samlet snøscooterbransje i Norge. SIF arbeider aktivt for å bedre snøscooterens anseelse og snøscooterbransjens arbeidsvilkår i Norge. Dette gjøres gjennom arbeid for å få et forbedret regelverk som muliggjør en økt bruk av snøscooter under kontrollerte og regulerte former. Arbeid for flere trygge snøscooterløyper i Norge har vært en sentral del av SIFs arbeid de siste årene. Sikre og trygge løyper er det beste virkemiddelet mot ulykker. Kontakt oss gjerne – vi er her for deg!»*



Kartet viser forslag til snøskuterløyper i Røros kommune. Originalkart datert 15. 03. 17 er tegnet inn på nytt kartgrunnlag.

NATURENS SÅRBARHET

Påvirkning på fugle- og dyrelivet

Som grunnlag for et estimat av berørt areal i forhold til forstyrrelser, er det anerkjent å definere dette til et område med en avstand på 1 km til hver side fra en snøskuterløype. (Ref.: Norsk institutt for naturforskning, NINA) I Røros kommune, som har et totalt areal på 1956 km², vil for eksempel et løypenett på 160 km gi et influert område på 320 km². Det vil si at minst 16% av kommunens areal vil bli påvirket. En slik omdisponering av utmarksarealene vil bli dramatisk. Se kartet på forrige side.

At motorisert ferdsel har negative effekter på fugle- og dyrelivet, er det ikke tvil om. Effektene av motorferdsel er gjort til gjenstand for forskning både nasjonalt og internasjonalt, hvor det er konkludert med en entydig negativ påvirkning. Mekanismene for hvordan motorferdselen påvirker naturens skapninger, er imidlertid vanskelig å vise. Det er likevel beskrevet at slik ferdsel forstyrrer dyrenes næringsopptak, fordøyelse og metabolisme gjennom stress og fluktberedskap. Når basale livsfunksjoner forstyrres, kan det få avgjørende betydning for dyrenes overlevelse i en vanskelig tid av året hvor akkumulert energi er oppbrukt.

Etologi, læren om dyrs atferd, er et relativt nytt fagfelt, der nye forskningsresultater stadig øker kunnskapen om våre medskapninger. All forskning som er utført så langt, støtter erkjennelsen av at de fleste typer forstyrrelser vil kunne ha dramatiske effekter på valg av leveområder, og på overlevelsen. Det er godt kjent at mange arter har ekstreme krav til de leveområdene som benyttes i samband med foryngelse, og at de i den situasjonen lett lar seg forstyrre. Dyr og fugler som vokaliserer for å finne seg en partner vil dessuten overdøves av menneskelig aktivitet. Resultat blir at de gir opp reproduksjonen. Dette gjelder blant annet for flere truede og rødlistede arter.

Etablering av snøscooterløyper er et eksempel på en aktivitet som vil føre til ytterligere forstyrrelser. På grunn av omfattende aksjonsradius vil snøscootere kunne ta i bruk områder som i dag er lite brukt av folk. I en vinter der ressursene er knappe og kampen for overlevelse allerede er utfordrende nok, er denne ekstra belastningen det siste naturen trenger.

I Norge er nå 2752 arter truet. Tap av leveområder er hovedårsaken til den negative utviklingen. Hver gang vi endrer eller gjør inngrep i natur påvirkes levestedet til artene.

Når nye arealer tas over av menneskelig aktivitet, får ville dyr og tamrein mindre områder å leve på, og de må oppholde seg tettere. Dette gjør dyra mer utsatt både for sykdom og næringsmangel. At dyr skyr sine leveområder, gjør

at de blir mer utsatt for rovdyr. Fragmentering av leveområder ses på som en av de største truslene mot det biologiske mangfoldet.

Globalt er artsmangfoldet betydelig redusert, og det er under sterkt press nasjonalt, stort sett som følge av menneskelig påvirkning. Å bidra ytterligere til dette, gjennom en arealdisponering som framfor alt ikke er begrunnet i samfunnsmessig nytte eller nødvendighet, viser mangel på ansvarlighet både overfor natur og mennesker. Det viser også mangel på kunnskap og anstendighet.

Samlet belastning på naturmangfoldet

Det er nødvendig og lovpålagt å gjøre vurderinger av hvordan den samlede belastningen av et område er eller vil bli ved endret arealbruk. Dette innebærer at ulike typer tiltak og påvirkningsfaktorer må sees i sammenheng. Det er viktig for å unngå en bit-for-bit-nedbygging av arealer som hver for seg ikke utgjør en for stor belastning, men som samlet sett er av betydning for områdets økologiske tilstand eller overlevelsessevnen til arter eller bestander.

Sabima er en miljøorganisasjon som jobber for å stanse tapet av naturmangfold. Organisasjonen er en paraplyorganisasjon for de biologiske foreningene i Norge. I 2021 offentliggjorde Sabima en undersøkelse som viser at av 356 kommuner havner Røros, og nabokommunen Os, nesten nederst når det gjelder ivaretagelse og verdsetting av naturmangfold. Sabima rangerer kommunene ut fra valg de har gjort når det gjelder arealplaner, hytteutbygging, gitte dispensasjoner, utbygging av jordbruksareal, investering i naturkompetanse, tilstand i vannforekomster, vedtak om arealnøytralitet osv.

Etablering av snøscooterløyper vil kunne føre til enda dårligere rangering av de to nabokommunenes evne og vilje til å ivareta natur.

Reindrift

I Røros kommune ligger det store naturområder som den samiske befolkninga har brukt i uminnelige tider. Etablering av snøskuterløyper vil føre til store forstyrrelser for reindriften. Studier og erfaringer viser at senvinter og kalvingstid er de mest sårbare periodene for reinsdyra. Vinterbeiteområdene er en minimumsfaktor, og forstyrrelser fra menneskers aktiviteter, sammen med klimaendringer med ising og låste beiter, er økende.

Med etablering av snøskuterløype fra Røros til Vauldalen ved grensa til Sverige vil reindriften bli skadelidende. Den planlagte løypa kommer til å krysse flyttveier flere steder, og i visse perioder på vinteren kommer reinen til å bli forstyrret på vinterbeitene. Reinen har dessuten en tendens til å følge spor etter både lovlig og ulovlig skuterkjøring og ledes da på nye veier. At Røros kommune og politikerne på Røros har et enormt ansvar i denne saken, kan det ikke være tvil om.

Det er neppe klokt å åpne opp for etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring i områder der tiltaket vil være til skade for en tradisjonsrik og bærekraftig næringsvei som bidrar til en betydelig verdiskaping i Røros kommune.

I forbindelse med opprettelse av Gauldalsløypa stilte reindriftsutøverne i Gåebrien Sijte seg velvillig til denne snøskuterleden på visse betingelser. Etter den første sesongen ble tiltaket evaluert. Reindriften uttalte da at de gikk sterkt imot videreføring av prosjektet. Men deres høringsuttalelse ble aldri kommunisert offentlig av Holtålen kommune og heller ikke av media. Ingen skrev opplysende om reindriftsamenes uttalelse, og deres standpunkt ble neglisjert. Holtålen kommune syns ikke å ha noen tiltro til reindriften uttalelser om negative erfaringer og konsekvensene for deres levebrød.

Etablering av snøskuterleder i Røros kommune vil stride mot Motorferdsellovens § 4a tredje ledd, andre punkt; «Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften». Sett i sammenheng med Miljødirektoratets Veileder om fastsetting av snøskuterløyper, hvor det presiseres at «Løyper som virker inn på reindriftenes særverdi- og minimumsområder, vil normalt anses for å være til vesentlig skade og ulempe for reindriften».

Vi håper Motorferdsellovutvalget foreslår en lovendring som gir reindriften en sterkere juridisk beskyttelse.

Hatefulle ytringer mot reindriften

Reidriftssamene har opplevd hatefulle ytringer, både i åpne og skjulte debatter som angår etableringa av Gauldalsløypa i Holtålen kommune: Ved påsketider i 2019 informerte Holtålen kommune på sin Fb-side om at Gauldalsløypa ble stengt for sesongen på grunn av reinflytting. Dette i henhold til forskriften. Like etterpå kom følgende ytring i kommentarfeltet: «Ja reidriftsnæringa kom først men hvem var hær å ga lappen mat når dæm kom sigan inn over landegrensan som en pæst. Å i dag har dæm tatt urættmæssig overtatt alt utafør gulstripa.»

Statsadvokaten i Trøndelag tok ut tiltale i saken. Aktor, politiadvokat Thomas Berg, skrev i en e-post til NRK at det er viktig å straffeforfølge hatefulle ytringer. «Påtalemyndigheten mener det i denne saken er fremsatt et utsagn offentlig på Facebook som er straffbart fordi det fremmer hat mot en hel folkegruppe (den samiske befolkningen).»

Denne saken fikk en åpen og offentlig behandling som førte til straffereaksjon. En liten gruppe i samfunnet måtte likevel tåle mange påkjenninger i det skjulte i møte med de som representerer snøskuterkjørernes interesser. Det er grunn til å trekke fram dette eksempelet når saken om etablering av snøskuterløyper i Røros kommune blir diskutert. Vi vil også påpeke at Røros kommune faktisk har et særlig ansvar for å ivareta den samiske reindriften og kulturen ved å ikke legge til rette for aktiviteter som vi vet kommer til å skape nye konflikter.

VERDENSARV

Verdensarven Røros bergstad og Circumferensen berører kommunene Røros, Holtålen, Os, Tolga og Engerdal. Ordførerne i disse kommunene er representanter i verdensarvrådet. Vi håper Motorferdsellovutvalget vil sette seg inn i følgende:

Verdensarvkonvensjonen er sterkt forpliktende, både for statsparten og for verdensarvkommunene. Verdensarvlista er en liste over steder som betraktes å være av fremragende universell verdi (OUV) – for hele menneskeheten. Verdensarven sikres som en felles arv for nålevende og kommende generasjoner.

Verdensarven Røros bergstad og Circumferensen er forankret som et historisk kulturminne skapt av bergverk, jordbruk og transportvirksomhet. Derfor er det viktig å huske at alt må forvaltes som et funksjonelt fellesskap. All påvirkning på deler av verdensarven får effekter på hele det store og komplekse kulturminnet. Å åpne for etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring tvers gjennom verdensarven, vil være en åpenbar anakronisme. Det bryter rett og slett med kulturminnets historiske forankring og områdets universelle verdi. Slik vi ser det, vil det rokke ved selve grunngrunnelsen for vår verdensarv. Skuterleder vil komme til å redusere det historiske bildet – det som er et fremragende vitnesbyrd.

Et kulturminne som kommer på verdensarvlista, skal ha autentisitet/ekthet, og kvalitetene skal ha langsiktig beskyttelse og god forvaltning. En horde av snøskutere som bråker og tar oppmerksomheten vekk fra verdiene, tar selvsagt bort all opplevelse av historisk autentisitet. Derfor er det viktig å gi verdensarven aktiv og inngripende beskyttelse.

Riksantikvar Hanna Geiran sa i et foredrag hun holdt for kommunestyret på Røros i november 2019 at *«det er viktig å finne balansen mellom utvikling av samfunn og næringsliv samtidig som man hindrer forbruk av natur- og kulturressurser»*.

Videre påpekte hun eksplisitt at kommunene har et særskilt forvaltningsansvar. Hun kom også med tydelige signaler og krav til fylkeskommunen da det ble bedt om skjerpet forvaltningspraksis i alle ledd for å sikre verdiene. Hun sa at verdiene skal kartfestes og at truslene skal identifiseres. I tillegg til dette sier Verdensarvkomiteen at norske verdensarvområder skal utvikles som «fyrtårn for beste praksis innenfor natur- og kulturminneforvaltning.»

Lokal forankring

Riksantikvar Hanna Geiran sa i det nevnte foredraget om verdensarven at *«Planområdet er preget av et rikt, sammensatt kulturlandskap med kulturminner, kulturmiljøer og mangfoldige naturområder, og har en tett og bymessig kjerne. Kommunen har ansvaret for å forvalte de naturgitte og nedarvede verdiene i tråd med nasjonale og internasjonale mål og rammer. Å*

finne balansen mellom utvikling av samfunn og næringsliv samtidig som man hindrer forbruk av natur - og kulturressurser er en av Røros store utfordringer. Ivaretagelse av landskapsrommet i og rundt byen med tanke på de kulturhistoriske kvalitetene vil være det viktigste hensyn å ta i planarbeidet og vil prioriteres sterkere enn alle øvrige hensyn i planarbeidet.»

Det er vedtatt at norske verdensarvområder skal utvikles som *«fyrtårn for den beste praksisen innenfor natur- og kulturminneforvaltning.»* Alle sektorer har et ansvar i forhold til dette. Verdensarvråd og verdensarvkoordinatorer skal blant annet sikre forankring/deltakelse lokalt.

Vi som administrerer FB-gruppa «Nei til snøskuterløyper på Rørosvidda», mener bestemt at organisert snøskutertrafikk i verdensarven Røros Bergstad og Circumferensen ikke er forenlig med det ansvaret verdensarvkommunene er pålagt.

Verdensarvkomiteens møte 16. – 31. juli 2021

Verdensarvkomiteen har nylig skrevet at arealendringer truer 16 verdensarvsteder, og at det vurderes hvilke av disse som skal strykes fra verdensarvlista. Møtet vedtok at Liverpool nå mister sin status. Great Barrier Reef og Venezia står på farelista.

I nyheter fra Stortinget, meddelt 16. 07. 2021 heter det:

«Mellom 16. – 31. juli skal viktige spørsmål om verdensarvlisten behandles under det årlige møtet i Unescos verdensarvkomité. (...)

- Det er enorm prestisje knyttet til å bli oppført på Unescos liste over verdensarven, og i dag er det en overvekt av kulturarv fra vestlige land på lista. Det har derfor vært viktig for Norge å sikre at nye innskrivninger virkelig tilfredsstillende de strenge kravene en plass på listen krever. Norge har i komitéperioden bidratt aktivt til en reform av nominasjonsprosessen for å sikre nettopp dette. (...)

Som komiteemedlem presenterer ikke Norge egne nominasjoner til verdensarvlisten. I periodens siste møte skal komiteen behandle 44 nominasjoner til nye verdensarvområder. Komiteen skal også vurdere en rekke tilstandsrapporter for eksisterende verdensarvområder, og vurdere en rekke utfordringer knyttet til sikring og forvaltning. Gjennom sine beslutninger kan komiteen pålegge medlemslandene detaljerte og til tider inngripende krav for å sikre at verdensarven blir tatt vare på verden over. (...)

Riksantikvar Hanna Kosonen Geiran leder Norges delegasjon til komiteen med fagdirektør Berit Lein i Miljødirektoratet som nesteleder. Delegasjonen består for øvrig av representanter for Klima- og miljødepartementet, Riksantikvaren, Miljødirektoratet og Norges faste delegasjon til Unesco.»

Varsku her!

En utredning av verdensarvverdiene etter KUVA, i forkant av etablering av snøskuterløyper, vil komme til å handle om landskapsintegritet og

autentisitet. Skuterløyper vil kanskje i liten grad ødelegge vegetasjon og objekter, men landskapsbruken og landskapsforståelsen vil endres. Det historiske landskapet (utmarksbruk, varetransport, malmtransport, ressurser, beite, reindrift) vil bli et fornøyelseslandskap eller «morolandskap». Mange vil komme til å oppfatte dette som et symbolsk overgrep mot sentrale verdier i verdensarvområdet. Oppfattelsen av verdensarven vil endre seg ved at vertskommunen tillater omdiskuterte aktiviteter som forstyrrer og forurensrer. Da utfordrer man verdensarvkonvensjonen – verdens viktigste miljøkonvensjon, som verdensarvkommunene har et særskilt ansvar for å forvalte.

Etablering av snøskuterløyper vil, uansett hvor de måtte komme i Røros og de andre verdensarvkommunene i verdensarven Røros bergstad og Circumferensen, utløse en rekke spørsmål som må utredes, det gjelder på mange områder. Det vil også bli et krav at verdensarvverdiene må konsekvensutredes etter KUVA, for dette handler om noe langt mer enn enkeltobjekter - det handler om helhet, formidling, forståelse og seriøsitet i forvaltninga av verdens største miljøkonvensjon!

FRILUFTSLIV

Røros kommune har store naturområder der folk kan ferdes uforstyrret i intakt natur. Myndighetene ser friluftslivet som en nasjonal verdi vi er forpliktet til å ta vare på. Muligheten til å utøve friluftsliv i naturområder uten støy er et viktig fellesgode. Under Corona-pandemien har vi sett hvordan friluftslivet har fått større betydning. Åpner vi for etablering av snøskuterløyper for fornøyelseskjøring, kan friluftslivet bli fortrenget.

Et overordnet mål for alle kommuner må være å legge til rette for et aktivt friluftsliv. Undersøkelser viser at fysisk aktivitet i naturen og i nærmiljøet er den formen for fritidssyssele nesten alle ønsker. Turgåing er et lavterskeltilbud de fleste kan benytte seg av sommer som vinter. Det gir folk gode opplevelser og bedre helse. Ifølge Helsedirektoratet oppfyller i dag bare én av fem voksne anbefalingene om fysisk aktivitet. Også barn er stillesittende i mye større grad enn før. Dersom flere tar naturen aktivt i bruk til friluftsliv, vil det bety bedre helse for den enkelte og lettelse for kommunenes helsebudsjett.

Friluftsloven

I [Stortingsmelding](#) nr. 39; Friluftsliv - Ein veg til høgare livskvalitet, (2000-2001) er friluftsliv definert slik: «*Friluftsliv er opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.*» Denne definisjonen ligger til grunn for offentlig forvaltning.

Samtidig slår loven fast: «*Motorisert ferdsel omfattes ikke av friluftslivsbegrepet, slik det er definert i den offentlige friluftslivspolitikken. Det er samhandlingen mellom fysisk aktivitet og naturopplevelse som regjeringen ønsker å legge til rette for og fastsette en politikk for i denne stortingsmeldingen.*»

(Stortingsmelding 18 om Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet, 2015-2016)

Gjennom århundrer har nordmenn hatt en hevdvunnen rettighet til å ferdes fritt i naturen. I [1957](#) ble denne [allemannsretten](#) lovfestet gjennom *Lov om Friluftslivet*, eller [Friluftsløven](#), som sikrer allmennhetens rettigheter. Disse rettighetene er gitt alle forutsatt at friluftslivet utøves med respekt for naturen.

Motorferdsel i utmark kan ha stor nytteverdi, men fører samtidig til skader på visse typer terreng, det forstyrrer fugle- og dyreliv og fører til konflikter med friluftslivsinteressene. For å minimere ulempene fra motorisert ferdsel i skog og fjell har samfunnet innført et nasjonalt lovverk. Hovedregelen her er at motorferdsel i utmark er forbudt. I motorferdsellovens § 8 heter det: «*Motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.*» Det er med andre ord ikke tillatt å forstyrre andre unødig med motorferdsel.

Endringene i Motorferdselloven av 19. juni 2015 åpnet opp for etablering av løyper for fornøyleskjøring med snøskuter over hele landet, og etter det har motorferdselen tatt stadig større plass. Da lovendringen ble vedtatt, var det under forutsetning av at motorferdsel i utmark ikke skulle gå utover friluftsliv og naturmangfold. Ja, friluftslivet skulle i henhold til loven sågar ivaretas spesielt. Virkningen har imidlertid blitt stikk motsatt!

Stortinget vedtok i forbindelse med lovendringen at «effekten av endringen» for natur og friluftsliv burde evalueres, slik at ny kunnskap kunne benyttes «i den videre utviklingen av regelverket.» Nå foreligger evalueringen, som er utført av Norsk institutt for naturforskning (NINA). Den viser at friluftslivet som "nasjonal verdi" er vekslet inn i lokal valuta: To av tre snøskuterkommuner har lagt snøskuterløyper i viktige områder for friluftslivet. I praksis har loven sikret skuterinteressene den særstillingen som friluftslivet skulle hatt: Dyrebare friluftsområder overkjøres nå bokstavelig talt i det meste av snøskuter-Norge. Stortingets forutsetninger om å gi friluftslivet en særskilt beskyttelse overkjøres nå av kommunal praksis.

Paraplyorganisasjonen Norsk Friluftsliv

Paraplyorganisasjonen Norsk Friluftsliv representerer de 18 største frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge som til sammen har 950. 000 medlemmer og rundt 5.000 lokale lag og foreninger. En av hovedoppgavene for Norsk Friluftsliv er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivets vilkår i Norge. I sitt høringsnotat til Stortingets energi- og miljøkomite, datert 29. april 2021, angående representantforslag 155 S og 161 S om endring av motorferdselloven, skriver Norsk Friluftsliv blant annet: «*Mange kommuner har eller er i ferd med å tilrettelegge for fornøylesløyper for snøscooter, uten at regelverket sikrer tilfredsstillende interesseavveining. Evalueringsrapporten (NINA rapport 1887) viser at 19 av de 34 kommunene som har etablert fornøylesløyper for snøscooter, svarer at de har lagt snøscooterløyper i viktige eller svært viktige friluftsområder.*» Norsk Friluftsliv

ba Stortinget avvise representantforslagene og regjeringen ble bedt om å sørge for at Stortingets intensjon om at det skal tas særlig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, blir en realitet. Norsk friluftsliv ber om at praktiseringen av dagens regelverk stammes inn.

FOLKEHELSE

En legalisering av fornøyleskjøring med snøscootere og en økning av motorferdselen, får som effekt at det vil påvirke folkehelsen negativt og også medføre en betydelig økning av skader. Dette er godt dokumentert fra helsefaglig hold, her til lands spesielt fra Finnmark, Troms og på Svalbard, men også gjennom rapporter fra Sverige, Finland og USA.

Motorisert ferdsel vil for mange utgjøre et alternativ til fysisk aktiv ferdsel for «egen maskin». Dette gjelder særlig for ungdom. Et resultat av lettere adgang til å kjøre scooter, vil føre til en mer passivisert levemåte. Dette vil igjen forsterke den negative tendensen som uttrykkes i rapporter om befolkningens helse. Passivitet assosieres med en rekke livsstilssykdommer som har negative effekter både for den enkelte og for samfunnet. Denne utviklinga kan avleses i de såkalte folkehelseprofilene. Profilene, og den påbudte bruken av dem i relevante deler av kommunenes planlegging og forvaltning, sier noe om viktigheten av å stimulere til et mer fysisk aktivt liv. Det gjør vi ikke ved å legge forholdene til rette for en passivisering av friluftslivet.

Ulykker

Det viser seg å være en betydelig underrapportering av dødsfall og skader knyttet til snøskuterkjøring. Mørketallene skyldes manglende registreringer, og at mange skaderegistreringssystemer ikke har snøskuterulykker som egen kategori. Det nasjonale skaderegisteret har nå innført dette.

Mørketallene skyldes også at ulykkene med snøskuter ofte skjer på nattetid, i helger, langt fra vei, ved ulovlig kjøring utenfor løyper og når skuterkjøreren er ruspåvirket. Ved slike ulykker vil ikke de skadede oppgi årsak. De ønsker å unngå at hendelsene havner hos politiet.

Vi vet at antallet skader øker med økende antall skutere. Spørsmålet til våre ansvarlige politikere må da bli: Vil dere at Røros skal belastes med flere ulykker enn det vi allerede må ta hand om?

Avisa Tromsø skriver i en artikkel publisert 14. april 2019:

«Mangler oversikt over snøskuterulykker

I 2013 og 2014 døde syv personer etter bruk av snøskuter i Nord-Norge. Fem av de syv døde var i aldergruppen 21–40 år.

– Det er veldig mange, og det bør folk vite. Det er ikke ufarlig å kjøre snøskuter, sier Torben Wisborg, overlege ved akuttavdelingen ved Hammerfest sykehus og én av forfatterne bak studien i en pressemelding.

Studien er basert på data fra registrene til de seks politidistriktene og 11 sykehusene med akutfunksjon i Nord-Norge med Svalbard, for årene 2013 og 2014.

Utvalget består av barn og voksne i Nord-Norge som i denne perioden omkom eller ble innlagt på sykehus i forbindelse med bruk av ATV eller snøscooter.

94 hendelser i perioden

Forskerne registrerte til sammen 94 hendelser i perioden. Av disse var syv dødsfall og 87 personskader. Alle de syv omkomne var menn, og alle omkom ved bruk av snøskuter.

Av personskadene var 13 relatert til bruk av ATV, og 74 til bruk av snøskuter. Medianalderen for alle som var involvert i ulykker var 31,5 år. Fem av de syv døde var i aldersgruppen 21 – 40 år. Av de alvorlig skadde var syv under 16 år.

– Veldig mange av skadene skjer i helgene, og på natten. Vi er sikre på at det er god grunn til å undersøke sammenhengen med alkoholbruk, sier Wisborg.

Flest hendelser i Finnmark

38 av de 81 hendelsene med snøskuter fant sted i Finnmark. Deretter kom Svalbard, med 22 av hendelsene.

Troms hadde 11 hendelser med snøskuter i 2013 og 2014, og Nordland hadde 10.

Målt i relative tall - det vil si antall ulykker per 1.000 snøscootere - var det Svalbard som hadde flest hendelser, med fem alvorlige ulykker og dødsfall per 1.000 snøskuter per år.

– Sammenliknet med tall fra USA og Sverige, der antallet er én per 1.000 snøskuter per år, er dette veldig høyt. Dette tyder på at skader er et særlig problem blant turister eller uerfarne snøskuterførere, som det er mange av på Svalbard, sier Wisborg.

Forskerne fant frem til hendelsene ved å innhente opplysninger om registrerte dødsfall og alvorlige personskader i Nord-Norge fra politi og sykehus. Ved internettsøk fant forskerne frem til medieoppslag om ytterligere fire omkomne, men disse er ikke medregnet i studiens datamateriale.

Første av sitt slag

Det er ikke tidligere i Norge utført en systematisk registrering av denne typen dødsfall og personskader over et stort geografisk område. I dag mangler det tilgjengelig, pålitelig registrering av dødsfall og personskader ved bruk av snøskuter og ATV.

– Vi vet at mange skader seg ved bruk av snøskuter og ATV, men det finnes ikke noe offentlig register for det. Med andre ord vet vi at vi har et problem, men vi kan ikke følge det opp på en god måte, sier Wisborg i en pressemelding.

I mai 2015 fikk alle kommuner lokalt selvstyre over reguleringen av snøskuterkjøring. Hensikten var blant annet å minske omfanget av ulovlig kjøring, og dermed forhåpentlig forekomsten av dødsfall og personskader. Wisborg er skeptisk til endringen.

– Mange kommuner ser på dette som en mulighet for turisme, og det kan se ut som turister er særlig utsatte for skade. Vi tror dette kan gi en risiko for flere skader, sier han.»

Vi viser også til denne omtalen av en hendelse i Alta:

https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/xl/mysteriet-pa-jotka_-hva-skjedde-da-leif-arvid-erntsen-ble-skadet-for-livet-i-en-skuterulykke_-1.15423122

Beredskap

Risikoen for å havne i en ulykke med snøskuter er betydelig høyere enn ved bilkjøring. (Ref. Statens vegvesen) I tillegg skjer snøskuterulykker ofte utenfor vei, og det er lengre avstand til kvalifisert hjelp. Det innebærer at det vil ta lengre tid før redningstjeneste er på plass. Ambulansen vil ofte ikke kunne kjøres helt fram til ulykkesstedet, og ambulanspersonalet vil kanskje være avhengig av frivillige redningsorganisasjoner for å få hentet ut skadede.

På Røros er legevakta organisert i et interkommunalt samarbeid mellom Røros, Os og Holtålen. Som i mange andre kommuner er det kun en lege på vakt i de tre kommunene fra kl. 15 på hverdager og til kl. 08 neste dag. Vakthavende går rett på vakt etter at kontordagen er slutt, dvs. at vedkommende er på jobb ett døgn i strekk. Helgevaktene går over ett døgn. I tillegg har vakthavende også ansvaret for pasientene på sykehusets intermediaeravdeling.

Det er knyttet flere utfordringer til Røros som turiststed, ettersom legene allerede behandler over 2000 pasienter hvert år, som enten er hytteiere eller turister. Det er kun én ambulanse tilgjengelig på Røros, og om denne bilen og legen er på utrykning til en eventuell skade f.eks. i Vauldalen ved svenskegrensa, vil man stå uten lege og ambulanse ved en hjertestans eller annen medisinsk hendelse på Os.

Arbeidets Rett skriver at brukere av Røros legekantor opplever tjenesten der som utilgjengelig, og det er nå utfordringer med å rekruttere leger til ledige fastlegestillinger. Dette vil øke presset ytterligere på helse- og legevakttjenesten, og utfordringene blir desto større. Etablering av en snøskuterled vil kreve en beredskap i helger og ferier som legetjenesten i fjellregionen ikke er skodd for slik den er nå. Dette er fakta politikerne må forholde seg til.

KONFLIKTER

Opprettelse av snøskuterløyper for fornøyleskjøring er en trussel mot store og umistelige fellesverdier og vil være opphav til en rekke konflikter i lokalsamfunnet. Befolkningen i fjellregionen kjenner sine fellesrettigheter i utmarka. Muligheten alle har til å ferdes uforstyrret i vårt vennlige vinterlandskap, er høyt verdsatt. Det handler om grunnleggende verdier, identitet og stedstilknytning. Mange vil ikke finne seg i at naturverdiene forringes.

Også hyttebefolkningen og andre vinterbesøkende oppsøker naturen i fjellbygdene for å finne ro og rekreasjon. Opprettelse av snøskuterløyper vil oppleves som et tap av muligheten for å ferdes i fredelig natur. Misnøye vil føre til konflikter mellom hytteeiere og kommunen. Med økt lovlig snøskuterferdsel øker også den ulovlige ferdselen som fører til forstyrrelser langt utafor beregnet influensområde fra en led.

Der skuterløyper krysser oppkjørte skispor, gamle seterveier, flytteleier for rein eller andre ferdselsårer, vil det oppstå konflikter. Vi kjenner til at for eksempel Holtålen kommune har mottatt en rekke klager fra hytte- og setereiere både før og etter at Gauldalsløypa ble åpnet første gang vinteren 2019. Kjøring på denne løypa ble raskt omfattende. I løpet av vel to måneder i 2021 ble det solgt over 700 kort. Leden dominerer et stort og viktig friluftslivsområde. Også ved andre gangs behandling av forskriften for Gauldalsløypa i 2020 kom det inn klager. Statsforvalteren har nå stengt Gauldal på grunn av manglende utredning av friluftsområdene.

Etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring fører gjerne til konflikter mellom ulike verdisyn, interesser og næringer. I mange kommuner blir de som ytrer seg mot løyper utsatt for trusler. Det er snakk om grov sjikane og om trusler på sosiale media – eller på døra.

En rekke avisoppslag de siste årene fortelle om konflikter mellom snøskuterkjørere og kontrollmyndighetene. Ved flere tilfeller er SNO og politiet hindret i å utføre arbeidet sitt. Tilstedeværelse av politi og SNO i naturområdene vil dessuten neppe bidra til å skape større trivsel for folk flest.

Åpne og synlige konflikter kommer til overflaten i form av klager til kommunen og til myndighetene, ved medieoppslag og i politirapporter. De skjulte konfliktene er imidlertid av en annen type og vil påføre folk andre påkjenninger. Det gjelder både for enkeltmennesker og grupper i lokalsamfunnet.

Skuterløyper må godkjennes av hver grunneier som leier ut grunn til formålet. Opprettelse av løyper for lystkjøring med snøskuter kan komme til å sette grunneiere opp mot hverandre. Den eller de som ikke ønsker kjøring over sin eiendom, utsettes for press. Slike situasjoner gir grobunn for konflikter mellom skuterklubber og grunneiere, og også mellom grunneiere.

Ulike syn på snøskuterkjøring som fritidsaktivitet skaper alltid diskusjoner i ulike grupperinger i et lokalsamfunn. Det kan oppstå harde fronter. I

bygdesamfunn har motstandere av løyper opplevd drapstrusler, hærverk, utfrysning, sjikane og mobbing. Mange skremmes til taushet.

LOKALDEMOKRATI

Regjering og departement hadde som begrunnelse for endring av motorferdselsloven i 2015 at lokaldemokratiet skulle styrkes. Det er imidlertid lite som underbygger at lokal forvaltning er mer demokratisk enn en regional eller sentral forvaltning. Det viser historien om planlegging og opprettelse av Gauldalsløypa. Alle klagen Holtålen kommune har mottatt, går nettopp på det at visse grupper overhodet ikke er blitt hørt.

Når det åpnes for at private aktører gjennom bestemmelser godkjent av departementet får anledning til å fremme egne planforslag til skuterløyper, er denne antidemokratiske planprosessen ikke bare videreført, men den er legitimert av sentral myndighet. Ved å åpne for lokal forvaltning etter lokalt vedtatte forskrifter åpner man også for å forvalte ulikt avhengig av lokal tilhørighet. I tillegg vet vi at lokal forvaltning lett preges av bekjentskap.

Ideelt sett vil lokal forvaltning være i tråd med tanken om å praktisere lokal, demokratisk innflytelse. I saker av interkommunal betydning, og der forvaltningen av en sak har direkte virkning over kommunegrensene, kan hensiktsmessigheten av lokal forvaltning trekkes i tvil, blant annet begrunnet i hensynet til kravet om å bli administrert etter prinsippet om likhet for loven.

Nasjonale undersøkelser av folks holdninger til motorferdsel i norsk natur, viser at en betydelig majoritet er imot snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Å ikke innrette forvaltningen av motorferdsel etter majoritetens vilje, kan vanskelig karakteriseres som annet enn arrogant på grunn av de negative effektene dette vil få for fellesskapsverdiene som en stille og intakt natur utgjør for folk flest.

Motorferdselsloven er sterkt redusert gjennom flere endringer. Men i lovens § 1 står det fortsatt at: *«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.»*

Vi forventer at Motorferdsellovutvalget foreslår å videreføre denne paragrafen i loven.

IRREVERSIBELT

Når en kommune først sier ja til etablering av snøskuterløyper, vil det ikke være mulig å reversere et slikt vedtak. Når mange nok først har investert i snøskuter til fornøyleskjøring i løyper, vil de selvfølgelig både forvente og forlange at kjøretøyet tillates brukt. Det vil utvikles en snøskuterkultur der kjøring er alminneliggjort, og der effektene av denne typen motorferdsel er gjort legitime og legale.

En parallell til dette scenariet finner vi i Sverige der dette er en faktisk utvikling og en dyrekjøpt erfaring: Etter at fornøyleskjøring i leder ble tillatt, økte antallet snøskutere dramatisk. Det forteller oss hva også kommuner som Røros kan forvente. Og det sier sitt at svenske miljømyndigheter nå gjør forsøk på å reversere denne utviklinga. De har lite håp om å lykkes.

VERDIVALG

Realisering av en sektorgruppes ønske om å opprette snøskuterløyper i norske vinterkommuner vil innebære en betydelig økning av den motoriserte ferdselen. Det vil komme til å prege og forandre verdien av store utmarksarealer. Da får vi demonstrert at tilrettelagt motorferdsel i utmark dreier seg om valg av verdier.

Scooterinteressene vil liberalisere reglene for motorferdsel ytterligere og hevder sin rett til «å ta naturen i bruk» på egne premisser - godt understøttet av importører og forhandlere, og delvis også av næringsinteresser som ser økonomiske muligheter i å invadere norsk natur.

På motsatt vis vil det klassiske friluftslivet hevde at vår natur er en sårbar verdi som tilhører felleskapet, og som bør hegnas om og forvaltes langsiktig og hensynsfullt. Det blir hevdet med stor styrke at en god forvaltning av disse verdiene ikke er forenlig med større inngrep som endrer disse verdienes karakter.

Befolkningen i fjellbygdene har alltid vært klar over hva utmarksressursene har betydd for overlevelsen. De siste tiårene har vi opplevd en betydelig reduksjon av naturområder, mest gjennom hyttebygging og anlegg av hytteveier. Nå begynner mange å frykte konsekvensene av nye naturtap.

Det klassiske friluftslivets forhold til natur er at den utgjør et tilbud til rekreasjon og opplevelser på naturens egne premisser. Vi må med andre ord tilpasse oss i vår omgang med naturen under den forutsetning at vi ikke skal sette økologiske fotavtrykk, for eksempel gjennom en motorisert invasjon. Hvis vi ønsker å bevare naturressursene for de som kommer etter oss, må vi i denne saken tenke økologi framfor økonomi.

Vi håper Motorferdsellovutvalget legger fram forslag til lovendringer som vil regulere motorisert ferdsel slik at hensynet til naturverdiene styrkes. Norge har nettopp underskrevet FNs naturavtale – en ny global avtale for mennesker og natur. Det gir håp.

For Nei til snøskuterløyper på Rørosvidda

ved Torgun Brean, Marit Ose, Gunn Merethe Prytz, Annette Norsett-Carr og Randi Borgos