

Innspill til Motorferdsellovutvalget

MOTORFERDSEL I LYS AV NATUR- OG KLIMAKRISEN

Det er viktigere enn noen gang å se motorferdselen i sammenheng med vår tids største utfordringer; natur- og klimakrisen. Den norske naturen forringes bit for bit, og stadig flere av artene våre trues av utryddelse. Ni av ti arter som er truet i Norge er påvirket av arealbruk og mange kan forsvinne for godt – hvis vi ikke tar grep nå. En artsrik og intakt natur er robust og vil gjøre det lettere for oss å bremse og takle klimaendringene, samtidig som vi får andre livsviktige naturgoder. Derfor må vi rette blikket mot løsningene som tjener både natur og klima.

- **MOTORFERDSEL I UTMARK SKAL VÆRE FORBUDT**

Naturvernforbundet i Røros og Holtålen mener utvalget bør fastsette tydelige rammer for omfanget av fremtidens motorferdsel i utmark sett i lys av forarbeidene til motorferdselloven og hovedintensjonen med dagens lovverk. Naturvernforbundet i Røros og Holtålen mener derfor det er avgjørende å videreføre dagens §3 i motorferdselloven om at motorferdsel i utmark er forbudt.

OMFANG OG REKKEVIDDE AV MOTORISERT FERDSEL

Motorisert ferdsel i naturen utløser ikke alltid flukt hos dyr og fugler. Like fullt påføres de stressreaksjoner: De slutter å beite, hjerterefrekvensen øker og næringsopptaket forstyrres. Flukt er energikrevende og koster for mye som overlevelsestrategi om vinteren når dyras næringsbalanse er i minus.

Forskere har kommet fram til at det er relativt like forstyrrelseseffekter mellom motorisert og ikke-motorisert ferdsel. Det er bare det at snøskutertrafikken utvider områdene der mennesker kommer i kontakt med ville dyr og fugler gjennom vinteren og våren - de mest sårbare periodene av året. Snøskuterkjøring punkterer gjerne arealer som har få andre forstyrrelser.

Den totale belastningen på naturen øker. Snøskuteren holder lett en snitffart på 50 km/t, og når langt på kort tid. I kommuner med løypenett og stor scootertrafikk sier det seg selv at dyrelivet blir forstyrret. Rekkevidde og omfang er en trussel. De nye motorveiene i

vinterlandskapet hindrer dyrenes naturlige bevegelser, og leveområdene deres krymper. Det får følger for artsmangfoldet.

Vi mennesker oppsøker ikke fravær av lyd – men fravær av støy. Naturen er dermed et viktig tilfluktssted for oss mennesker, i en ellers hektisk og travel hverdag. Et eksempel på konflikt er støy fra motoriserte kjøretøy i utmark, bl.a. fra snøskutere, ATV og vannscootere. Dette er kjøretøy som vi møter i friluftsområder der det ellers er en forventning om å finne stillhet.

I Rørosregionen er det storstilte visjoner om etablering av et løypenettverk for fornøyelseskjøring med snøskuter. Røros er klemt inn i midten, av allerede etablerte løyper i tilgrensede kommuner. Konsekvensen av denne etableringen vil få store følger for naturmangfoldet, den sørsamiske reindriften og friluftslivet.

- **NULLVISJON FOR ETABLERING AV FORNØYELSESLØYPER FOR SNØSKUTER**

Naturvernforbundet i Røros og Holtålen krever at motorferdsellovutvalget foreslår en ny lov som sikrer at kommunene blir pålagt å følge strenge nasjonale rammer som er juridisk bindende når de ønsker å opprette snøskuterløyper for fornøyelseskjøring ved at løyper ikke kan etableres i viktige, svært viktig friluftsområder, villmarksområder, verneområder (eksisterende og planlagte) viktige områder for naturmangfoldet, områder med rødlistearter, store sammenhengende vinterfriluftsområder, villreinområder og ikke minst i områder som er viktig for samisk næring og kulturutøvelse.

LIBERALISERING AV LOVVERKET HAR FØRT TIL EN KRAFTIG ØKNING I MOTORFERDSELEN

Kravet om at hytter må ligge minst 2,5 km fra brøyta vei for at det skal kunne gis tillatelse til bruk av snøskuter for transport av bagasje og utstyr, opphørte i 2020. Stortingets vedtak om forskriftsendring føyer seg inn i en allerede lang rekke av iverksatte lov- og forskriftsendringer som åpner opp for mer motorisert ferdsel i utmark. Kommunene i Rørosregionen har i etterkant av forskriftsendringen satt i gang en omfattende liberal dispensasjonspraksis der de gir løyver til et stort antall enkeltpersoner, der det tidligere var godt etablerte ordninger for leiekjørere. Forskriftsendringen har ført til en økning av motorferdselen på kveldstid inn mot helger, og på helg/helligdager. Økt kjøring på lovlige dispensasjoner kan potensielt også medføre noe økning i den ulovlige kjøringen, spesielt etter at man har ankommet hytten og lastet av bagasje og utstyr. Ulovlig motorisert ferdsel kommer i tillegg til lovlig kjøring i utmark, som i seg selv har et stort omfang.

Det er også viktig å presisere at kommunene likevel kan velge ikke å gi tillatelse til snøskuterkjøring til hyttene, men dette praktiseres i svært liten grad.

Løyver til et stort antall enkeltpersoner har naturlig nok ført til en kraftig økning i antallet snøskutere. En privatperson som investerer i en egen snøskuter, vil kunne få et følt behov for å bruke den mer enn til hytta. Det kan derfor tenkes at dette kan resultere i et ønske om flere turer til hytta, etablering av fornøyelseløyper o.l.

- **GJENINNFØR KRAVET OM 2,5 KM GRENSEN**

Naturvernforbundet i Røros og Holtålen mener utvalget må vurdere en gjeninnføring av kravet om at hytter må ligge minst 2,5 km fra brøyta vei for at det skal kunne gis tillatelse til bruk av snøskuter for transport av bagasje og utstyr. Styrk ordningen med lokale leiekjørere.

INFLUENSOMRÅDER OG AREALDISPONERINGER

Da departementet gjennom endringene i motorferdselloven i 2015, gjorde det mulig for kommunene å tillate fornøyelseskjøring med snøskuter, ble det samtidig åpnet opp for en arealdisponering av norsk utmark i en størrelsesorden som neppe har forekommet tidligere. De arealene som potensielt blir berørt av denne typen motorisert ferdsel, er enorme, og effektene av inngrepene er undervurdert.

Som eksempel på denne arealdisponeringen har vi laget estimat for tre kommuner. Sentralt her står definisjonen av influensområde, dvs. hvilke faktorer som utgjør fremmed påvirkning og i hvilken avstand disse faktorene skaper effekter som påvirker og kommer i konflikt med de verdiene som blir berørt.

De naturfremmede effektene motorisert ferdsel gir, er i alle fall støy, forurensning og visuelle forstyrrelser. At en økning i motorisert ferdsel virker forstyrrende på naturens liv, kan ikke betviles. Det kan heller ikke være tvil om at slik ferdsel reduserer den verdien vi som mennesker har i møte med en funksjonell natur. Motorisert ferdsel har stort potensiale for å øke tilgjengeligheten til områder som til nå har hatt en type vern gjennom sin utilgjengelighet. Og i motsetning til stille ferdsel, slik det oftest praktiseres gjennom tradisjonelt friluftsliv, representerer effektene av motorisert ferdsel et fremmedelement som naturens biologiske liv ikke er tilpasset.

Som grunnlag for et estimat av berørt areal i forhold til støy, er det anerkjent å definere dette til et område i en avstand på 1000 meter fra der motorisert trafikk foregår. (Ref. NINA)

De estimatene som er beregnet her, synliggjør den arealdisponeringen som legitimeres ved opprettelse av løyper for fornøyelseskjøring med snøskuter. Vi tør påstå at denne kunnskapen har vært underkjent.

Tre eksempler:

I **Røros kommune** har selskapet Vinterled Røros AS arbeidet for etablering av snøskuterløyper. Målet er å få opprettet interkommunale løyper. Dersom det planlagte løypenetten på 160 km blir realisert, vil 16% av kommunens areal influeres av denne naturbruken.

Røros kommunes grunnareal: 1956 km². Et planlagt løypenetten på 160 km vil gi 320 km² influert vinternatur. Altså vil 16% av kommunens grunnarealet bli påvirket.

Holtålen kommune har gjennom tre sesonger åpnet snøskuterled fra bygdesenteret i Ålen over fjellet til Tydal kommune. Etter at vinteren 2022 var over innså Holtålen

snøscooterklubb at løypa var overbelastet, og det ble ytret ønske om ti nye beskrevne løyper. Disse løypene kan til sammen få en lengde på 200 km, som da vil komme til å influere på 33% av denne kommunens areal.

Holtålen's grunnflate: 1208 km². Planlagt løypenett på 200 km vil komme til å utgjøre 400 km² med influerte områder, det vil si at 33% av kommunens areal blir påvirket.

Engerdal kommune er en veletablert snøskuterkommune som ifølge forskriften har 300 km etablerte løyper. Når alle løypetraseene kjøres, er til sammen 27 % av kommunens areal påvirket av denne typen motorisert ferdsel.

Engerdal's grunnareal: 2194 km². Løypenett på 300 km gir 600 km² influert område, som utgjør 27 % av kommunens grunnareal.

Selv om estimatene for influensområdene ikke er 100% riktige, gir tallene et tydelig bilde på størrelsen på de arealene som blir berørt ved etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Denne arealdisponeringen er dramatisk for norsk natur. I tillegg må vi ta med arealene som er berørt gjennom dispensasjonskjøringer. Omfanget av dispensasjonskjøringer er allerede stort i mange kommuner.

Erfaringer fra steder der løyper er anlagt, viser dessuten at omfanget har en tendens til å øke, delvis som følge av at behovet for nye løyper øker når trafikken blir uhensiktsmessig stor. Enkelte kommuner har også opplevd at det kommer nye krav om forbindelsesløyper til andre løypenett eller ved krav om nye isfiskeløyper til nye vann og fiskeplasser. Allerede etablerte løyper vil i slike tilfeller med god grunn skape presedens for etablering av nye løyper.

- **INNFØR KRAV OM KONSEKVENSVURDERING AV INFLUERTE AREAL**

Naturvernforbundet i Røros og Holtålen mener utvalget bør se på omfanget av de etablerte snøscooterløypene og hvilket areal de faktisk berører. Utvalget bør vurdere tydelige bestemmelser som setter krav om konsekvensutredning på naturmangfold, friluftsliv og reindrift. De influerte områdene må inngå i tillegg til selve traseene.

For styret i Naturvernforbundet i Røros og Holtålen

Gunn Merethe Prytz

gmp754@gmail.com

Randi Borgos

rborgos@online.no