



## Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag

Sandgata 30, 7012 Trondheim

Tlf.: 91369378 E-post: [sor-trondelag@fnf-nett.no](mailto:sor-trondelag@fnf-nett.no)

KLD

Dato: 19.09.2014

[postmottak@kld.dep.no](mailto:postmottak@kld.dep.no)

Deres ref. 14/523

### Uttalelse om endring i motorferdselloven

FNF er et samarbeidsnettverk for naturvern- og friluftslivorganisasjoner på fylkesnivå. I Sør-Trøndelag er elleve organisasjoner tilknyttede FNF som til sammen har 33 000 medlemskap. Vi arbeider for å bevare mulighetene å bedrive friluftsliv i stille omgivelser, både i nærmiljøet og i uberørt natur.

Vi er sterkt mot å etablere ordninger som vil stimulere til mer motorferdsel i Norsk utmark. Både det biologiske mangfoldet og friluftslivet er fra før hardt presset av ulike inngrep. Store urørte arealer har gått tapt de siste årtiene, framfor alt som følge av veier, kraftverk og kraftlinjer. Utviklingen ser ut å fortsette, blant annet på grunn av satsning på økt energiproduksjon og forslag om ny forskrift om landbruksveier som vektlegger naturverdier lavere enn før. Snøscooterløyper er ikke noe stort fysisk inngrep, men bruken av løypene har stor påvirkning og berører ofte de samme naturverdiene som fysiske inngrep. Derfor mener vi at man ikke skal tillate fornøyelseskjøring.

### Allment om motorferdsel

40 % av befolkningen oppgir at de tar skiturer i skog og mark minst en gang i måneden i sesong<sup>1</sup>. **89 % av de som bedriver friluftsliv oppgir at de gjør det fordi "Jeg kommer ut i frisk natur, vekk fra støy og forurensing"**<sup>2</sup>. Gjennomsnittsvekten øker i befolkningen og skaper store helseproblemer. Økt motorferdsel risikerer å fortrenge fysisk aktivitet både gjennom at man tar en scootertur istedenfor skitur og gjennom at turområder blir mindre attraktive.

En scooter skremmer viltet, både gjennom støy og fysisk tilstedeværelse<sup>3</sup>. **Det gjør at dyrene må bruke tid på å flykte eller holde seg i skjul istedenfor å finne mat i en periode av året da marginene er små.** En scooter kan forflytte seg over store avstander, på kort tid rekker en scooterfører å forstyrre mange flere dyr enn for enn personer som går på ski. Snøscooterleder gjør også at flere kommer ut i områder som har et naturlig vern gjennom at de er utilgjengelige i dag. I media har mange scooterførere fortalt om at de har kommet

<sup>1</sup> Norsk Monitor 2009

<sup>2</sup> Synnovate 2009

<sup>3</sup> Terrängkärningens påverkan på djurlivet – En litteraturstudie Mirja Lindberget og Anna Skarin

svært nær dyr uten at de tar til flukt, de tolker det som at en scooter ikke skremmer dyr. Lignende enkelthendelser kan man også fortelle om fra at man går på ski. At et dyr ikke flukter trenger ikke å bety at det ikke blir skremt, om det bedømmer at en fiende kan ferdes raskere enn det rekker å løpe er det en bedre strategi å ligge i ro og håpe på at man ikke blir oppdaget. Undersøkelser fra en del arter har vist at hjertefrekvensen går opp når mennesker nærmer seg, noe som viser på en stressreaksjon, selv om de ikke flukter<sup>4</sup>. Blir et dyr forstyrret for mange ganger i et område forlater det området og flytter til et område med dårligere vilkår<sup>5</sup>. En dyregruppe som kan bli ekstra hardt rammet er rovfugler. Mange rovfugler, deriblant hubro, begynner hekkingen allerede i mars og de forlater ofte hekkingen eller territoriet om det er for mye forstyrrelser i nærområdet.

## Om lovforslaget

### **Vi mener at kunnskapsgrunnlaget er for dårlig for å gjennomføre lovendringen.**

Dokumentet som er sendt ut er svært tynt. Det eneste som sies om negative konsekvenser er "Økt støy og trafikkbelastninger i utmark er negativt bl.a. for friluftsliv og for sårbart naturmangfold, og for dem som utsettes for støy som følge av slik ferdsel. En markert økt motorisering av norsk utmark er derfor ikke ønskelig og vil kunne få betydelige negative konsekvenser for det tradisjonelle friluftslivet og muligheten til å oppleve uberørt, stille natur." Begrunnelsen FOR lovendringen er enda tynnere, her må man lese mellom linjene, blant annet at det er så mange som kjøpt scooter på grunn av at de har mer penger og at det tildeles for mange dispensasjoner til dagens lov. Om målet med lovendringen er at det ikke skal være like mange dispensasjoner er det ikke riktig at man skal etablere løyper, det kan bety at flere kjøper scooter og søker om dispensasjon for å kjøre der det ikke er lov.

Noen av de saker som man trenger kunnskap om før en lovendring er:

- Hvor mye løyper kan vi forvente med lovendringen?
- Hvor mange nye snøscooter kan vi forvente?
- Hvilke dyr påvirkes negativt og i hvor stor grad?
- Hva blir den samlede belastningen, både på naturmangfold og friluftsliv?
- Hvor mye kommer utslippet av klimagasser øke?
- Hvordan påvirkes folkehelsen av at flere velger å bruke motor istedenfor ski?

**Dette er en av de største endringene for friluftsliv i Norge noensinne, vi fortjener en bedre saksbehandling av lovendringen og bedre kunnskapsgrunnlag enn hva denne hastebehandlingen legger opp til.**

Det finnes noe forskning på konflikter mellom friluftsliv og motorferdsel, men det må høringsparter finne på egen hånd. Ved kontakt med Odd Inge Vistad fra NINA har vi fått opplyst at det er gjort lite, om noen forskning etter 2006. En sak man burde gjøre forskning på er i hvilken grad løyper gjør at folk kjører lovlig inn i områder der de vet at sannsynligheten er liten for at noen vitner ser dem på nært hold. Vi vet lite om hvilke ønsker snøscootermiljøene egentlig har. Det er grunn til å spørre om hastighetsregulerte løyper er

---

<sup>4</sup> Effekter av forstyrrelse på kolonihekkende sjøfugl og effekter av avbøtende tiltak – en litteraturstudie Svein Håkon Lorentsen og Arne Follestad

<sup>5</sup> Terrängkärningens påverkan på djurlivet – En litteraturstudie Mirja Lindberget og Anna Skarin

løsningsen. Scooterne er laget for å ta seg fram i krevende terreng og de har store fartsressurser. Kombinert med spenningsøkende ungdom i alle aldre kan det bety at de lovlige løypene vil bli brukt som inngangsporter til ulovlig frikjøring. **Ved kontakt med svenske myndigheter og politiet har vi fått opplyst at når man åpner opp løyper inn i et område åpner man i praksis opp for kjøring i hele området.** Førerne vet at det er få kontroller og blir de oppdaget har de gode sjanser å kjøre fra politiet.

Det finnes en del erfaring å hente fra blant annet Sverige der det har vært løyper for fornøyleskjøring i mange tiår. Naturvårdsverket ga nylig ut en rapport om statusen for å nå målet "Storlagen fjällmiljö", i rapporten kan man lese at det er i dag 285 000 scootere og det er sterkt økende. I tillegg er tendensen at hver scooter kjører lenger. Det kan eventuelt bli enda flere per innbygger i Norge på grunn av flere har kort avstand til fjellområder. Naturvårdsverkets konklusjon er at dagens trafikk i de svenske fjellene ikke er i henhold til mål om å bevare "Storlagen fjällmiljö". Når svenske myndigheter stiller spørsmål rundt motorferdsel må vi også se på hvilke miljømål som trues om man innfører mer motorferdsel i Norge.

I Sundvollplattformen kom Høyre og Fremskrittspartiet overens om at man skal legge fram en stortingsmelding for å styrke friluftslivet. Stortingsmeldinger skal legge fram hvilken kunnskap man har, hvilken utvikling man mener er ønskelig og hvilke tiltak som kreves for å nå fram til det. Nå har man feil rekkefølge, gjennomfører en lovendring som innebærer en av de største forandringene for friluftsliv på lang tid. **Vi mener at man først må legge fram stortingsmeldingen, for deretter å gjennomføre så omfattende forandringer.**

Som argument for mer motorferdsel bruker mange næringsutvikling. Hva vi kjenner til er det ikke gjennomført studier på om det er positivt eller negativt for næringsutvikling å åpne for scooterturister. I dag kommer et stort antall turister til Norge uten å kjøre scooter, mange for å oppleve stille natur. I framtiden kan scooterturistene bli spredt over Norge, Sverige og Finland. Også de som i dag kommer til Norge for å oppleve stillhet kommer spres mellom de nordiske landene når mulighetene å oppleve stillhet blir omtrent de samme i hele Norden. Å åpne opp for fornøyleskjøring risikerer derfor å gjøre at det ikke kommer like mange turister i framtiden.

Et annet argument for motorferdsel som ofte har blitt nevnt i media er at man skal styrke lokaldemokratiet. Allerede i dag forvalter kommunene motorferdselloven, saken handler derfor om at man skal tillate fornøyleskjøring eller om bare nyttebasert kjøring skal være tillatt.

### **Avbøtende tiltak**

Om regjeringen velger å gå inn for lovendringen mener vi at man må sette tydelige krav på de kjøretøy som skal bruke løypene. Kravene må blant annet være:

- Støynivå: Man må sette lave krav på støynivået for å unngå at løypene forstyrrer større områder enn nødvendig.
- Motoreffekt: Vi mener at man må forby bruk av store motorer i løypene. Det gjør at man akkurat som med biler gjør et skille mellom kjøretøy som kan brukes til ferdse og de som brukes til konkurranser på baner.

- Kamhøyde: Normal kjøring i løypene krever ikke en høy kamhøyde, det trengs mest til lek i terreng. Vi mener derfor at man uten problemer kan sette grenser for kamhøyden.

Man må også sette begrensninger i bruken av løypene. **Blant annet må man sette en hastighetsbegrensning som er lav nok for at de som går på ski skal føle at det er trygt å ferdes i området. Man må også sette krav om at løyper stenges i hekkesesongen om det finnes rovfugler nært løypen som begynner hekkingen før scootersesongen er over. Man må også oppfordre til at løyper gjennom populære skiområder stenges i påsken og andre tider da mange er på tur.**

**Man må sette krav om at løyper ikke skal gå inn i INON.** I INON er både dyreliv og friluftsbruk tilpasset stille og urørt natur. I de områdene er derfor konflikten enda større enn i mer bygdenære områder, langs kraftlinjer og andre inngrep. Regjeringen har signalisert at INON skal avskaffes som forvaltningsverktøy, argumentet er blant annet at INON har en del svakheter som at det ikke tar hensyn til at inngrepp ødelegger mer enn andre inngrep og at terrengformasjoner gjør at inngrep synes på lenger avstand på noen steder. INON er likevel det beste verktøyet vi har for å på en kostnadseffektiv måte bedømme hvor det finnes urørte områder. Fram til at Miljødirektoratet legger fram et forslag om hvordan man skal ta fram bedre kartdata mener vi at INON må ligge til grunn. I tillegg til å sette et absolutt krav mot å opprette løypene i INON må man sette krav om at løypene må følge eksisterende inngrep om ikke spesielle grunner taler mot det.

Det er forslag om at man skal tillate løyper inn i villreinområder. Vi mener at det er uheldig å åpne opp for det, selv om man setter krav om at det bare skal være inn i områder som brukes om sommeren. Villreinen er en ansvarsart for Norge og den er hardt presset fra før. Å tillate løyper inn i villreinområder er en uthuling av ivaretakelsen av arten. **Man må huske på at både nye inngrep og klimaendringer kan gjøre at nye områder blir viktige for villreinen i framtiden, motorferdsel risikerer å gjøre de områdene ubrukelige allerede før de har blitt tatt i bruk.**

Det står i forslaget at man må utrede konfliktene i influensområdet som betyr der man hører scooterstøy. Vi mener at det må presiseres hvor langt unna det er. Det kan gjøres enkelt gjennom at man sier at en avstand gjelder overalt, uansett terreng. Et mer komplisert alternativ med større nøyaktighet er at man tar hensyn til terrengformasjoner og det dermed blir forskjell om det er i en trang dal eller oppe på en rygg.

**Vi mener at man må presisere § 49 i naturmangfoldloven som sier at man må ta hensyn til verneverdiene i verneområdet når man gir tillatelse til virksomheter utenfor vernegrensen.** Mange verneområder er opprettet for å gi naturopplevelser, de mulighetene kommer forringes om man kan høre støy fra snøscooter.

I Trøndelag er det flere kommuner som har isfiskeløyper fra før. Vi ser at flere kommuner ikke nevner dem i sin behandling av de nye løypene. Når ikke alle løyper blir nevnt eller kartfestet i saksdokumenter er det vanskelig å ta hensyn til samlet belastning. Vi mener derfor at man må sette krav om at alle løyper må vises i kart når løyper sendes på høring og skal behandles av kommunen. **Vi mener også at nabokommunenes planer må kartfestes for**

**både politikere og høringsparter, eller enda bedre at man samarbeider om utredningene.**

Flere av kommunene som har sendt ut planprogram på høring har planlagt felles løypenett med nabokommunene, men likevel er det ikke noe i planprogrammene vi har sett så langt som legger opp til å se den samlede belastningen av at flere kommuner oppretter løyper.

Det står i brevet som er sendt ut at det er viktig at man kontrollerer så regelverket blir fulgt. Videre står det at det framfor alt er penger som trengs for å øke antallet kontroller. Hva som ikke står er om regjeringen har planer om å bevilge mer penger. Den tidligere regjeringen økte bevilgningene til motorferdskontroller med fire millioner kroner i 2014, noe som den blå-blå regjeringen kuttet. De har i tillegg kuttet i bevilgningene til SNO. Det gjør at vi har liten tiltro til at det virkelig blir tildelt noe mer midler og at man virkelig har som mål at loven skal etterleves. Vi mener derfor at man må sette krav om at kommunene setter av en bestemt sum penger til oppsyn for hver kilometer løype de har.

Det står i brevet at man skal utrede friluftsliv i henhold til Miljødirektoratets håndbok M98-2013 og sette andre friluftsområder opp mot de som påvirkes av løypene. Vi ser det som en bra tilnærming og tolker det som at alle friluftsområder i kommunen må kartlegges før man kan fatte et vedtak. **Vi mener at man også må kartlegge biologisk mangfold i henhold til Miljødirektoratets håndbøker og sette områdene opp mot hverandre.** Det kan virke som et omfattende arbeid for å etablere løyper, men resultatet gir stor nytte i planlegging av alle inngrep som påvirker naturmangfold og dermed gi en besparelse i saksbehandlingen også i andre saker.

Uttalelsen støttes av: FIVH-Trondheim, Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, Norsk Botanisk forening Trøndelagsavdelinga, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Sør-Trøndelag, Syklistenes Landsforening, Trondhjems Turistforening, Trondheim Turmarsjforening og Trondhjems Kajakklubb.

Staffan Sandberg  
Fylkeskoordinator  
FNF Sør-Trøndelag