

Høringsuttalelse NOU 2024:10

NOU

Norges offentlige utredninger 2024: 10

Ny motorferdsellov

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)



- Høringsuttalelse til NOU 2024:10 -
Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag
- Dato: 30. september 2024
- Organisasjon: Snøscooterklubbenes fellesråd (SKFR)
- Kontaktinformasjon:
Erik Kirkvold,
Stugudalsvegen 99,
7590 Tydal,
tlf: 97 71 16 26

Sammendrag

Snøscooterklubbenes fellestråd er svært skuffet over vurderingene som Motorferdsellovutvalget har gjort i denne utredningen - og vi kan ikke stille oss bak forslaget til ny motorferdsellov slik det foreligger.

På tross av at vi har fått gehør for noen av våre innspill - så vil de i praksis være null verdt med bakgrunn i mange av de andre endringene som samtidig foreslås. For å gjøre det litt billedlig - så hjelper det lite å f.eks. øke fartsgrensen med 10 km/t på motorveien - hvis man samtidig forbyr folk å kjøre bil.

Motorferdsellovutvalgets utredning er gjennomgående negativ til all motorferdsel og unnlater konstruktivt å vurdere positive aspekter. Ved alle mulige aspekter klarer utvalget å finne en negativ vinkling for å forsvare sitt ståsted.

I oppdraget som ble gitt Motorferdsellovutvalget står det; «...utvalget skal vurdere reglene om motorferdsel i utmark og vassdrag og utarbeide forslag til endringer i regelverket i tråd med Stortingets føringer.»

Utvalget skriver derimot at: «Utvalget ønsker ikke å legge til rette for mer motorferdsel enn i dag».

Her går Motorferdsellovutvalget imot Stortingets oppdrag og trosser de gitte føringer. Stortinget har ikke sagt at resultatet av utredningen skal være mindre motorferdsel. Å legge slike grunnpremisser om at det ikke skal være mer motorferdsel enn i dag inn i arbeidet, gjør at hele utredningen baserer seg på feil grunnlag. Stortingets oppdrag kan like godt medføre mer motorferdsel - så lenge forutsetningene ivaretas. Her har Motorferdsellovutvalget tatt et politisk valg, som preger hele utredningen - og altså i strid med Stortingets oppdrag.

Utredningen er laget med et *nei* som utgangspunkt for all motorferdsel i utmark. Dermed har utvalget malt seg inn i et hjørne det er vanskelig å komme seg ut av.

Snøscooterklubbenes Fellestråd mener at dette må få konsekvenser for hvordan utredningen skal vurderes, og for hvordan både departement og Stortinget behandler utredningen og dernest en eventuell lovendring senere. Snøscooterklubbenes Fellestråd kan på ingen måte støtte denne utredning slik den fremstår i dag. Pr i dag virker det mer fornuftig å forkaste hele utredningen, og utarbeide noe bedre - basert på Stortingets målsettinger og hvor også snøscooterbrukerne inkluderes.

På tross av dette, vil Snøscooterklubbenes fellesråd her komme med våre kommentarer til Motorferdsellovutvalgets utredning samt komme med forslag til endringer. Disse kan senere brukes av nytt utvalg for å utarbeide et bedre forslag til ny motorferdsellov. Vi vil i all hovedsak ta for oss momenter som omhandler og berører snøscooterbruk.

Denne høringsuttalelsen er omfattende - da vi har forsøkt å belyse hva vi mener Motorferdsellovutvalget feilaktig konkluderer med, hva som er konsekvensene og hva som bør endres.

Vi håper og forventer at vår høringsuttalelse også blir lest av Stortingspolitikere som til syvende og sist skal vedta en eventuell ny lov. Derfor har vi valgt å grundig utdype våre synspunkter slik at det er lett forståelig også for de som ikke har fulgt motorferdsel debatten inngående.

Bakgrunnsinformasjon

Snøscooterklubbenes fellestråd (SKFR) er en paraplyorganisasjon for landets snøscooterklubber. Høringsuttalelsen er forfattet av styret i SKFR som består av følgende personer: Erik Tangstad Kirkvold - Trøndelag, Frode E. Rydningen - Troms, Stig Vikan - Finnmark, Roar Nilsen - Innlandet og Kjell Halvorsen - Innlandet.

Høringsuttalelsen er basert på vår egen vurdering av lovforslaget, innspill fra våre medlemsorganisasjoner, innspill fra kommuner, innspill fra ulike organisasjoner og innspill fra andre personer med interesse for motorferdsel generelt. SKFR har fulgt hele denne prosessen fra tiden før Direktoratet for Naturforvaltning (DN) sitt lovforslag i 2008 - som Stortinget avviste - og frem til i dag. I tillegg har våre medlemmer vært både påvirket og involvert i større eller mindre grad av Motorferdselloven siden den kom i 1977.

Styret i SKFR og våre medlemmer er til sammen en bred masse av mennesker med praktisk erfaring rundt tematikken motorferdsel i utmark og vassdrag og danner dermed et reelt grunnlag for å kunne mene noe om dette. Kanskje har ikke alle hos oss mastergrader eller bachelor eller 40 års utdanning - men dette kompenserer vi med "*å ha vært ute en vinterdag*" som det heter. Vi har faktisk sett hvor lite dyrene reagerer på snøscooter. Vi har faktisk sett hvor lite naturen påvirkes av snøscooter. Vi har ikke bare sittet på et kontor og lest oss frem til det i en bok og synset eller ment.

Det er jo slik det skal være etter naturmangfoldlovens paragraf 8, - men som i liten grad blir fulgt; sitat "*...skal legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaring gjennom bruk og samspill med naturen...*"

Kommentarer til høringsdokumentet

Lovforslaget bærer etter vår mening preg av å være et ekkokammer for Den Norske Turistforening (DNT), Norsk Friluftsliv og andre snøscooter-motstandere sine meninger om motorferdsel og deres påståtte scenarier for hvordan situasjonen kommer til å bli dersom man åpner for mer kjøring med snøscooter.

Ordlyden som benyttes i forslaget kunne i stor grad like godt vært direkte ført i pennen av disse nevnte foreninger. Lovforslaget inneholder holdninger og påstander som vi dessverre har hørt fra disse mange ganger før.

Påstandene og bekymringene hørte vi forut for endringene i 2015, da alle kommunene fikk lov til å opprette løyper for rekreasjonskjøring med snøscooter. Det ble påstått at det ville bli «den siste stille vinteren» - naturen ville bli ødelagt av store monstermaster med løypeskilt for snøscooterløypene – slik ble det iallefall presentert i annonser i riksdekkende media av disse foreningene. Ble det slik? Ble det virkelig slik? Eller?

I forbindelse med lovforslaget som ble forsøkt vedtatt i 2008 av daværende Direktoratet for naturforvaltning (DN), ble også slike påstander fremsatt.

Dagens lov fra 1977 baserer seg også etter vår mening i stor grad på likelydende påstander om hvordan det ville bli hvis man ikke begrenset snøscooterbruken, eller gjorde slik og slik. Dette ble gjort uten å ha noe fakta å basere påstandene på, bare fryktbaserte påstander som spiller på “nasjonalromantiske følelser” som passer inn i argumentasjonen og appellerte til den skibaserte delen av det norske friluftslivet.

Snøscooterklubbenes fellesråd trodde oppriktig at dette lovforslaget skulle basere seg på fakta og ikke fryktbasert syensing. Forslaget baserer seg i alt for stor grad på kan, tror, mener og antar. En faktabasert utredning er hva landets brukere av naturen, både til fots, med ski og med snøscooter hadde fortjent.

Lovforslaget er på totalt 426 sider, men HVOR i lovforslaget er egentlig de *reelle forenklingene* for kommunene som var grunnlaget for opprettelsen av Motorferdsellovutvalget? I stedet finner man utallige varianter av økt byråkratisering, noe som IKKE var oppdraget.

Det er med stor undring vi i Snøscooterklubbenes fellesråd leser denne utredningen. Man skulle tro at det omhandlet nybrottsarbeid, noe som aldri var gjort før. Ikke engang i våre naboland. Noe som man ikke kunne høste erfaring fra andre steder.

Det er underlig at noe som løses så enkelt i våre naboland, må så til de grader over-kompliseres i Norge. Er det så stor forskjell på dyr og natur rett over grensa i Sverige eller Finland? Har de mistet alle dyrene pga snøscooterbruk? Er naturen ødelagt? Finnes det ikke det som omtales som «tradisjonelt friluftsliv» les: skigåere - i hverken Sverige eller Finland lengre?

I Sverige og Finland er det rimelig ukomplisert å opprette snøscooterløyper - mens plutselig når man passerer den usynlige grensen til anderledeslandet Norge - så skal snøscooterløyper konsekvensutredes på lik linje med atomkraftverk. Det er så man ikke skulle tro at slikt er foreslått i fullt alvor.

Tall som SKFR har hentet inn viser at man for å få utredet kun noen få mil snøscooterløyper - etter Motorferdsellovutvalgets forslag - raskt passerer en halv million kroner. Og dette bare for å få en utredning for å få re-godkjent allerede eksisterende løyper. Deretter kommer kommunenes saksbehandlingsutgifter i tillegg.

Det sier seg selv at for en kommune som f.eks. Holtålen som velger å ikke åpne svømmebassenget i kommunen for å spare 100.000,- så vil det i praksis være kroken på døra for kommunens allerede eksisterende snøscooterløyper. Dette vil ikke bare gjelde Holtålen, men også mange andre kommuner som har tilrettelagt for et flott tilbud for lovlig snøscooterkjøring.

Lengre unna mandatet som utvalget fikk fra Stortinget er det vel neppe mulig å komme.

Da et medlem av utvalget ble konfrontert med dette, og spurt om hva vedkommende mente om kostnadene til utredningene de hadde foreslått - var svaret at "det var et bra spørsmål, du kan stille det til departementet i ditt høringssvar". Utvalgets medlemmer vet altså ikke konsekvensene av det man selv foreslår!

Det hevdes ofte at turistene etterspør det stille friluftslivet - at det er *det* vi må satse på - og at snøscooterbruk ødelegger for dette.

For det første viser NINA sin rapport 90 fra kommuner med snøscooterløyper at det ikke trenger gå på bekostning av andre interesser.

SKFRs nestleder har i mange år drevet som guide i vårt naboland Finland, for det meste som snøscooterguide. Han har tatt seg av sikkert tusenvis av turister, både mannen i gata og «celebrities». IKKE EN ENESTE av disse har etterspurt hvor de kan finne det enkle friluftsliv, eller hvor de kan finne «total stillhet». Det de ønsket, var å prøve å kjøre snøscooter!

Vi finner det derfor litt merkelig at det «stille produktet» plutselig skal være så *ettertraktet* like over grensa.... Kan det tenkes at man har stilt de spørsmålene man ville slik at man fikk de svarene man ville - når man hevder at turistene bare vil ha stillhet?

Ikke ulikt mange av spørreundersøkelsene som brukes mot snøscooterløyper, hvor man for eksempel stiller spørsmålene slik at de som svarer skal tro at det er fri ferdsel det skal åpnes for. Da er det kanskje ikke rart at mange svarer “nei”.

Andre av spørreundersøkelsene som motstandere av snøscooterløyper bruker - er uten svaralternativ for snøscooter, i noen som helst form. Det er som å spørre om folk liker eple eller appelsin - for deretter å gå ut med «ingen liker banan!». Hvor seriøst er det å benytte slike spørreundersøkelser?

Slik misbrukes tall og statistikk av våre meningsmotstandere. Ta f.eks Norsk Friluftsliv som driver tall-lek for å prøve å få antall personer som er positive til snøscooterbruk til å virke minst mulig. Man tar ikke med at utenom selve eieren av snøscooteren, så er det i de aller fleste tilfellene mange flere personer som benytter seg av snøscooteren. Det kan være både ektefeller/samboer og barn - og mange flere. At én enkelt snøscooter i praksis dekker 4 personer er langt fra uvanlig. Selvfølgelig i enkelte tilfeller færre - men også i andre tilfeller langt flere.

Slik Norsk Friluftsliv velger å se på eier av snøscooter som den eneste som bruker den, og da eneste person som er positiv til snøscooterbruk - vitner om deres mangel på forståelse av hvordan snøscooter miljøet er, og hvordan livet i distriktene er. Eller, det er kanskje mest mangel på vilje til å sette seg inn i den faktiske bruken av snøscooter det står på. Det er dessverre alt for mange som ukritisk nikker til slike tall - uten å kritisk tenke og vurdere om det er riktig - og som deretter sprer slik feilinformasjon videre. Slik får de snøscooter brukerne til å virke som en mikroskopisk gruppe.

Tar man de 10 største tettstedene i landet - så er man nesten på halvparten av Norges befolkning - men det er neppe mer enn en håndfull av innbyggerne her som eier snøscooter, eller som bryr seg om hva “Per” bedriver i Tydal om vinteren. Men likevel tas disse ukritisk til inntekt som motstandere av snøscooterbruk, uten at de hverken bryr seg - eller har uttalt seg.

Å benytte antall mennesker, som inkluderer folk fra de største tettstedene, som mest trolig er mer interessert i fritidsbåter enn snøscooter - misbruker man tall og statistikk for å få det svaret man ønsker. Dessverre - svært kynisk og kalkulert for å vinne frem med sitt syn. Det er dessverre ikke første gangen vi ser slikt, tilsvarende påstander har vi tilbakevist og avkreftet før. Men, vi ser jo her at de bare konstruerer nye "lek-med-tall" -påstander - og satse på at færrest mulig orker bruke tid eller energi på å undersøke deres påstander.

Siden Motorferdselloven kom i 1977 har det vært gjort flere endringer, noen til det værre, noen til det bedre for brukerne - men med musesteg. Dette gjennom vedtak i Stortinget. Etterpå dessverre, er det kommet mange rundskriv og vedtak som har forsøkt stikke kjepper i hjulene for kommunenes handlingsrom. Her stiller Statsforvalter i en særklasse som *svært aktiv* bidragsyter for å stikke kjepper i kommunenes "hjul".

Sakte men sikkert - gjennom forsøksordningen, gjennom fjerning av 2,5 km regelen og gjennom den generelle åpningen alle kommuner fikk til å opprette løyper - så har Stortinget etter vår mening signalisert retningen til snøscooterbruk i Norge - at det ikke skal bli strengere. Det har ikke vært ødeleggende for verken natur eller annet friluftsliv, slik noen forsøker å hevde.

Motorferdsellovutvalget forsøker nå rive ned alt som har vært oppnådd de siste årene - og deres forslag vil innebære MER byråkrati for kommunene, stikk i strid med oppdraget - og svært reduserte muligheter for folk flest å benytte snøscooter, noe som Stortinget aldri har signalisert var meningen.

Lovforslaget baserer seg mye på et lovforslag som kom fra Direktoratet for Naturforvaltning i 2008. Motorferdsellovutvalget har ikke tatt inn over seg at de forslagene de nå fremmer ble forkastet av Stortinget i 2008. Denne taktikken har vi dessverre sett før - at forslag legges vekk, men bare midlertidig, for så å tas frem igjen for å forsøke å få de vedtatt litt senere - under andre forhold. Noe av dette er dessverre blitt innført, gjennom forskrift - som ikke trenger Stortingets godkjenning for å bli vedtatt og innført.

Noe annet som må påpekes i denne sammenheng, er å legge slikt lovforslag ut på høring midt på sommeren. Det er etter vår mening ganske kynisk, og ganske kalkulert. Da utvalget trengte utsettelse var det ikke noe problem å gi dem det. SKFR prøvde få innsyn i grunnlaget for dette, men ble nektet. Man kan mistenke at dette var taktisk, for nettopp å få lagt ut høringen midt på sommeren. Muligheten for kommuner og andre berørte parter til å få tilstrekkelig tid til konstruktive tilbakemeldinger forverres, men det var nok da trolig meningen.

Samme taktikken ble benyttet i 2008, det slo tilbake dengang, la oss håpe det samme skjer igjen.

Snøscooterklubbenes fellesråd og andre har sendt inn mange innspill og dokumentasjon som går imot utvalgets vurderinger. Disse er i svært liten grad verken nevnt eller tatt med i vurderingene. Derimot er mange av innspillene til motstandere av snøscooterbruk nevnt gjentatte ganger.

SKFR finner dette svært kritikkverdig - og utenforstående gis dermed et feilaktig inntrykk av grunnlaget som utvalget skal ha gjort sine vurderinger og dermed lovforslaget på. Dette lovforslaget vil bli stående for ettertiden som grunnlaget en eventuell lovendring baserer seg på - og burde dermed gjenspeile innspillene og meningene som er tilsendt utvalget.

I oppdraget fra Stortinget het det seg at formålet med motorferdselloven skulle ligge fast.

Utvalget har på tross av dette - med begrunnelse i at de *“rydder opp i språket”*, endret hele ordlyden i formålsparagrafen. Det kan i første omgang virke som uskyldige endringer - men konsekvensene av disse nye formuleringene vil være svært store.

Ordlyden *“fremme trivsel”* er fjernet og erstattet med *“tar hensyn til friluftslivet”*. Snøscooterbruk har blitt nektet å være en del av den byråkratiske definisjonen av friluftsliv. Dermed gir man et gratis trumf-kort til snøscootermotstandere i ulike ledd i saksbehandlingen av snøscootersaker. Mange kommuner har valgt å inkludere snøscooterbruk i betydningen *“å fremme trivselen”* som dagens ordlyd er. Dette vil de nå ikke få anledning til slik forslaget ligger om å fjerne ordet trivsel og erstatte det med friluftsliv.

Det står til og med spesifisert i hvordan loven skal tolkes, at kommunene skal tillegge bestemmelsen og de nye hensynene stor vekt, og i dette - forståelsen av begrepet friluftsliv. Den offentlige forståelsen vel og forstå. Ergo skal kommunene tvinges til å blindt følge «Akersgata-definisjonen» av friluftsliv.

Til sammenligning, så er det å ta trikken til Frognerparken med en 6-pack øl og engangsgrill og sette seg der - regnet som friluftsliv etter dagens definisjon... Men ikke å dra til fjells med snøscooter. Dette er dessverre ikke kun våre påstander, men står i Stortingsmeldingen om friluftsliv. Så kan man selv vurdere hvor maktbalansen ligger i forhold til hvem som har bestemt disse definisjonene. Hos byråkratene i storbyen - eller hos folk i distriktet? Og hvem av disse er det som daglig rammes av motorferdsellovens forunderligheter?

Det er også lagt til ordlyden "*tar hensyn til samisk kulturutøvelse*". Har dette vært et reelt problem inntil i dag? Eller er dette et oppkonstruert problem som f.eks Statsforvalteren benytter seg av. Snøscooterklubbenes fellesråd er allerede i dag kjent med alt for mange tilfeller der Statsforvalter har benyttet reindrifta som argument for å avslå søknader eller stenge løyper - uten at reindrifta selv har hatt noe problem med ferdsele. Her er det reell grunn til å frykte at Statsforvalter gis enda større muligheter til å blokkere for snøscooterbruk uten å nødvendigvis å ha noe reelt grunnlag for det, men kun basere seg på sin egen syensing om hva som der og da er "samisk kulturutøvelse".

Dette er problematisk både i forhold til kommunal selvbestemmelse - i tillegg til å være svært udemokratisk. Snøscooterklubbenes fellesråd har ikke noe imot verken samer eller reindrifta - men lovverket må være utformet slik at det gjenspeiler faktiske forhold og ikke tillater at oppkonstruerte problem - som ikke eksisterer - benyttes som argument og beslutningsgrunnlag.

Utvalget virker ha en naiv og blind tiltro til Statsforvalters utøvelse av sitt embete hva angår motorferdsel og kommunenes problemer og innsigelser rundt dette. Problemene som enkeltpersoner og kommunene rapporterer om virker å bli bagatellisert og følges i liten grad opp med vurderinger i utredningen. Det virker som at alt Statsforvalter mener og synser er fasit - mens det alltid er kommunene som tar feil eller ikke forstår. Utvalget virker i svært liten grad å reflektere over at det muligens kan være lovverket eller Statsforvalter som er problemet, som ikke samsvarer med kommunenes eller befolkningen sine holdninger til motorferdsel. For at en lov skal respekteres - må den være sammenfallende med folks rettsoppfatning. Folks rettsoppfatning er ikke kun det de mener i Akersgata, eller hva Den Norske Turistforening eller Norsk Friluftsliv mener!

Et eksempel som det ikke virker som utvalget har fått med seg - er at Statsforvalter på egen hånd forsøkte å omskrive formålsparagrafen til Motorferdselloven. Og det var FØR motorferdsellovutvalgte selv foreslo det. SKFR er kjent med at utvalget har gjennomført flere møter med Statsforvalter - men Statsforvalter har kanskje "glemt" å fortelle om dette. SKFR bekjent er det kun Stortinget som har anledning å endre Norges lover - ikke Statsforvalter.

Statsforvalter begynte å hevde at det i formålsparagrafen til loven sto å BEGRENSE motorferdselen - ikke å REGULERE som ordlyden faktisk er. Dette er to vidt forskjellige betydninger - og kan gi meget forskjellig utfall ved saks- og dispensasjonsbehandling. Etter lang tids påpekning - avsluttet Statsforvalter dette "stuntet", men langt fra frivillig.

Vil utvalget fortsatt hevde at Statsforvalter behandler Motorferdselsaker nøytralt - eller er det mulig at de arbeider etter en egen agenda? Og er det da riktig at dette organet sitter som dommer og bøddel i motorferdselsaker? SKFR vil oppfordre de som mener noe annet om å be om innsyn i opptaket av webinarer som Statsforvalter i Troms og Finnmark gjennomførte i mai 2024. Her ser man tydelig hvilke anti-snøscooter holdninger dette organet står for, og hvordan de driver nærmest indoktrinering av sine holdninger til andre som skal behandle slike saker rundt omkring i kommunene. Webinarer er rett og slett skremmende å se. De opererer som en stat i staten.

Videre er det med sterk undring man kan lese på side 185 i motorferdsellovutvalget sin utredning at også de hevder at et av hovedformålene til loven er å begrense motorferdselen - når det tydelig står at det er å *regulere* i formålsparagrafen.

Utvalget skriver i sine vurderinger at de ønsker å kun ha én lov å forholde seg til; Motorferdselloven. Ikke lov og forskrift som i dag. En «tydelig lov». Tanken her er god, men det utløser noen problemer. Endring i lov er en større prosess, og vanskeliggjør enkle forbedringer i etterkant. Ender vi opp med rundskriv på rundskriv?

Videre har utvalget mange steder åpnet opp for at departementet i etterkant kan gjøre endringer i form av forskrift. Vi snakker om et stort antall steder i lovforslaget hvor departementet i ettertid kan vedta en forskrift. Dette er ganske uspesifisert og åpner for vide fullmakter til departementet. F.eks. gjelder dette krav som i etterkant kan settes til dispensasjoner, skulle departementet finne det for godt. Dette må begrenses på en eller annen form, ellers betyr det i praksis ingenting hvilken Motorferdsellov Stortinget eventuelt vedtar når departementet i ettertid kan endre «på alt» slik de finner det for godt.

Motstandere av snøscooterbruk og snøscooterløyper har klaget over at det i dag står at kommunene "*bør ikke*" legge snøscooterløyper i viktige friluftslivsområder - og ikke "*skal ikke*". For mange kommuner er snøscooter som friluftsliv å regne, uansett av hva den byråkratiske definisjonen sier hva de skal mene.

Definisjonen av viktige friluftslivsområder er heller ikke etter byråkratisk definisjon medregnet bruk som foretas på vinteren med snøscooter, uansett hvor viktig dette er for kommunen. Loven forhindrer dem ikke i dag å legge snøskuterløyper i slike områder - men kommunene skal vurdere ulike interesser opp og imot hverandre. Noen ganger vinner den ene parten frem med sitt syn, andre ganger den andre parten.

Det oppleves ofte ganske freidig at personer og friluftslivsorganisasjoner som ikke er hjemmehørende i ulike kommuner mener at de skal få diktere de lokale kommunenes beslutninger - bare fordi noen av dem besøker de ulike kommunene en gang iblant. Og dermed overkjøre lokalbefolkningen som benytter sine områder hver dag gjennom hele året.

Hva er så viktige friluftslivsområder?

Benyttes et sted noen få ganger i året av utenbygdsboende - OM SOMMEREN, vil det kunne falle inn under kategorien som *viktig friluftslivsområde* - og overstyre kommunens og de lokale innbyggerne bruk OM VINTEREN. Definisjonen av område skiller ikke på vinter- eller sommerbruk.

Altså; Snøscootermotstanderne mener at kommunen skal nektes å anlegge løyper for snøscooteren på vinteren, i et område som besøkes noen ganger i året på sommeren av utenbygdsboende.

Virker dette logisk? Ville dette blitt godtatt for noe annet?

På tross av dette paradokset - som ingen vil ta tak i - har motstanderne klaget over dette lenge uten å få gehør for det. Inntil nå. I lovforslaget åpnes det opp i større grad for at Statsforvalter skal kunne overstyre kommunen og midlertidig eller varig (!) forby motorferdsel.

Lovforslaget gir her Statsforvalter nærmest uinnskrenket makt uten at de trenger begrunne det med annet enn "*hensynet til andre interesser som loven skal ivareta*". At dette skal kunne gis varig forbud på så tynt grunnlag - er svært skremmende, og bryter med prinsippet om kommunal selvråderett. At motorferdsellovutvalget velger å foreslå å gi Statsforvalter, som på ingen måte har fungert som en nøytral part hva gjelder snøscooter - en slik nærmest diktatorisk makt, når det er nettopp dette organet svært mange kommuner har bemerket at ikke fungerer som tiltenkt - er for oss vanskelig å forstå.

Problemene som kommunene rapporterer om beskrives av utvalget som "noen kommuner mener" - og bagatelliseres. Når mange kommuner er uenige i dagens regelverk, så kanskje man burde gjøre noe med problemet og dermed få respekt for regelverket. Ikke komme med forslag som vil føre til *mindre* respekt for regelverket og et større konfliktgrunnlag mellom kommunene og Statsforvalter. SKFR vil hevde at lovverket IKKE er tilpasset det som på folkemeningen kalles "utenfor Akersgata".

Legger man sammen bytte av ordene trivsel med friluftsliv - og hva Statsforvalter selv kan velge å legge i sin tolkning av "*hensynet til andre interesser*" - så trenger man ikke være rakettforsker for å skjønne hvordan dette vil bære av sted. Her får nå Statsforvalter i praksis uinnskrenket makt til å tilfredsstillе snøscootermotstanderne sine ønsker og velge å forby motorferdsel i områder som f.eks "viktige friluftslivsområder" - dersom Statsforvalter ikke er enig med kommunenes vurderinger.

Med fare for å gjenta oss selv - å bevisst velge å gå fra vondt til verre i forhold til problemene kommunene beskriver og Statsforvalters uinnskrenkede makt - er for SKFR uforståelig.

Ikke legge til rette for mer motorferdsel? For hvem?...

Utvalget skriver at de ønsker ikke å legge til rette for mer motorferdsel enn i dag. Hverken faktisk eller rettslig. For alle da – eller...?

Utvalget foreslår at Den Norske Turistforening skal falle inn under §28 Utmarksnæring. Det medfører at de ikke skal behøve søke dispensasjon fra kommunen for godstransport til sine ubetjente hytter. Utvalget foreslår heller ikke under §38 "...avgrensning av antall turer.." at dette skal gjelde for Den Norske Turistforening sin kjøring etter §28.

I dag må Den Norske Turistforening søke om dispensasjon til dette etter forskriftens §6 - såkalte unntakstilfeller. I rundskriv T-1/96 er det sagt at slike dispensasjoner bare skal gis som enkelttilfeller. Under punktet transport til hytte står det; "*Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle*". Dette er senere endret/justert/presisert av departementet slik at dispensasjoner for Den Norske Turistforening kan gis for flere turer og for flere år av gangen.

Her legger utvalget i høyeste grad opp for mer kjøring, både faktisk og rettslig. Nå kan Den Norske Turistforening kjøre så mye de vil, uten å måtte søke.

Og samtidig foreslår Motorferdsellovutvalget sterke begrensninger for privates mulighet for transport til egen hytte?

Det er tydelig forskjell på hvem "ikke mer motorferdsel" gjelder for - og hvem det ikke gjelder for.... Kan det ha hjulpet for DNT å ha egne medlemmer med i utvalget? Bukken og havresekken er det noe som heter.

Nødvendig motorferdsel?

I lovforslaget har utvalget gjennomgående valgt å inkludere ordet *nødvendig*. Kun *nødvendig* motorferdsel skal tillates. Dette er en sterk ordlyd som på tross av en Høyesterettsdom ligger åpen for tolkning - og det er grunn til å være skeptisk til hva ulike enkelte ledd i saksbehandlingen vil synse og mene om hva som er nødvendig eller ikke. De aller, aller fleste oppgaver KAN løses på andre alternative måter dersom man strekker vurderingen langt nok. Hvor går grensen for reelle alternativ? Hvem skal avgjøre hva som er nødvendig, skal det virkelig være nødvendig å ta dette helt opp til domstolene for prøving av rettsanvendelse slik som utvalget legger opp til? Og hvem skal ha anledning til å overprøve første ledd sin vurdering av hva som regnes som nødvendig?

Vil det stilles like krav til hva som regnes som nødvendig for ulike aktører som berøres av denne lov? Hvorfor er f.eks. ikke ordet nødvendig tatt med i lovparagrafen som tillater frakt av utstyr til Den Norske Turistforening sine hytter? Er transport av gods til f.eks. turisthytter mer nødvendig enn transport av gods til private hytter? Er det *nødvendig* at Den Norske Turistforening får fraktet utstyr til sine hytter ved hjelp av motoriserte redskap? Er det NØDVENDIG? Eller bare enklere og behagelig for deres drift? DNT har mulighet til å frakte sitt utstyr til fots. Det vil være krevende - men det er fullt mulig. Per og Kari KAN bære all sin ved til sin hytte 50 km inn på fjellet. De KAN det, men det vil ta dem hele sommeren.... Skal det - for å bruke samme ordet - virkelig være *nødvendig* å overkomplisere lovverket slik?

Bruken av ordet nødvendig innskrenker i stor grad det kommunale selvstyret og muligheten for skjønnsvurderinger, og gir grunn for unødvendig mye ekstra byråkratiske vurderinger i søknadsprosessen til brukerne og ikke minst i saksbehandlingen. Stikk i strid med intensjonene om forenkling.

Tillatelse til personer med funksjonshemming

Lovforslaget hva angår funksjonshemmedes adgang til å benytte motoriserte hjelpemidler baserer seg igjen etter vår mening på fryktbaserte påstander. Denne gangen om at det er fare for at 50.000 personer med funksjonshemming kommer til å løpe ut i butikkene og anskaffe seg snøscooter dersom de gjør forenklinger i bruken for disse gruppene. Og dermed vil fylle fjellet med snøscootere.

Hvor realistisk er dette egentlig?

Er det realistisk å tro at 50.000 med handikap vil strømme til butikkene? En snøscooter fordrer i de fleste tilfeller også bruk av både bil og tilhenger, lagringsplass osv osv. Er det realistisk at alle disse vil anskaffe seg en snøscooter, med deres handikap som de innehar i dag?

Ikke engang da alle landets kommuner fikk anledning til å opprette løyper i 2015 - og alle og enhver fikk grunnlag for i praksis kunne kjøpe egen snøscooter, fikk vi noen dramatisk økning i salg av snøscootere.

Er det da realistisk å frykte at 50.000 mennesker med funksjonshemming vil anskaffe seg snøscooter og dra ut i naturen på kryss og tvers?

Er det realistisk at antallet snøscooter i Norge vil plutselig øke med over 50% pga en lettelse for disse brukerne? Eller, er dette igjen fryktbaserte påstander for å få støtte for forslaget fra politikere som ikke har studert tallene?

Det er til opplysning ca 93.800 snøscootere registrert i Norge ved inngangen til 2024, og tallet er mer eller mindre det samme som det var i 2020!

Det kan her nevnes at Vista Analyse på oppdrag fra Den Norske Turistforening utarbeidet en rapport forut for lovendringen i 2015 som påsto at det i 2021 ville være ca 140.000 snøscootere i Norge hvis Stortinget ga alle kommunene lov å opprette løyper.

Vista Analyse bommet kraftig, og SKFR vil hevde at motorferdsellovutvalget bommer like mye - og har ikke noe reelt grunnlag for å frykte at det vil bli en eksplosjon av personer med funksjonsnedsettelse som kommer anskaffe seg snøscooter.

Lovforslaget strammer også inn, eller rettere sagt fjerner muligheten for å få innvilget dispensasjon for personer med begrenset funksjonshemming. Dispensasjoner som etter dagens motorferdsellov faller inn under forskriftens paragraf 5. b.

Personer som tidligere har hatt mulighet til å bevege seg, men kun over en begrenset avstand vil nå plutselig og med et pennestrøk bli regnet som fullt ut funksjonsfriske og ikke kunne få innvilget dispensasjoner slik de kan i dag. Dette fratår svært mange personer muligheten til å komme seg til steder de har fått lov til i dag.

Dette er en begrenset andel personer, hvor man i stor grad vil forringe deres livskvalitet. Denne begrensede ferdselen forstyrrer på ingen måte andre personer eller naturen i nevneverdig grad - og de personene som lar seg irritere av at personer med begrenset funksjonshemming får anledning til å komme seg ut i naturen - bør kanskje revurdere sitt eget menneskesyn? Man synes det er greit å få fraktet inn utstyr til seg selv (les DNTs hytter) med snøscooter eller sågar helikopter - men vil frata personer med funksjonshemninger muligheten til å komme seg ut i naturen. Ærlig talt! - for å si det folkelig.

Videre presiserer utvalget og dermed innskrenker muligheten for å benytte følgesjåfør for de som har fått innvilget dispensasjoner. Dette vitner om manglende forståelse for hvordan det er å kjøre snøscooter i praksis. Naturen om vinteren er ikke et stuegulv, og slike dispensasjoner går ofte utenom etablerte løypenett. Sikkerheten det gir med følgesjåfør oppveier etter vår mening for eventuelle ulemper dette medfører - vi snakker tross alt om et volum som i utgangspunktet allerede er svært begrenset. Det er ganske selvmotsigende at utvalget i forbindelse med leiekjører ikke ser problem med at leiekjører benytter medhjelper - men for personer med funksjonshemming skal ikke det være anledning. Med medhjelper som utvalget også omtaler som dreng i forhold til reindriften - må det forstås en person som kan benytte egen snøscooter.

Utvalget foreslår også å fjerne muligheten for at leiekjører kan påta seg transport av funksjonshemmede slik det er anledning for i dag. Leiekjøring som persontransport vil kun være til fritidsboliger/hytter.

Lovforslaget ble presentert som at det ville bli forenklinger for personene med funksjonshemninger - men i praksis strammer man inn fra alle kanter, og setter døra litt på gløtt kun for noen få - med en viss type fremkomstmiddel på barmark som enda ikke er definert.

Lovforslaget slik det fremstår er på ingen måte noen forenkling eller forbedring av regelverket. En innskrenking i muligheten for mennesker med funksjonshemming til å komme seg ut i naturen på en svært skånsom måte er svært skuffende og på ingen måte akseptabelt.

Disse menneskers livskvalitet vil bli kraftig redusert av Motorferdsellovutvalgets forslag.

Snøscooterklubbenes fellesråd har svært liten forståelse for Motorferdsellovutvalgets vurderinger når det gjelder disse gruppene og kan på ingen måte stille seg bak disse innstramningene.

Kjøring med snøscooter til private fritidsboliger

I mandatet som Motorferdsellovutvalget ble gitt står det at de skal se på adgang for å åpne for hyttekjøring gjennom forskrift fremfor enkelttillatelser. Utvalget har - ikke overraskende - dessverre valgt å gå for en mer komplisert løsning.

Lovforslaget vil redusere muligheten for å kunne kjøre med snøscooter til fritidsbolig utenfor etablert løypenett - for personer som eier eller har rett til å bruke disse.

Dette øker forskjellsbehandlingen kontra f.eks fritidsbåt for eierne å kunne ferdes til og bruke disse. Fritidsboliger/hytter som har tilkomst med fritidsbåt har i praksis mer eller mindre ingen begrensninger for ferdsel til disse, uansett tid på året. Endringen i 2020 som fjernet 2,5 km begrensningen for kjøring til hytte var etter vår mening et signal fra Stortinget om å viske ut denne forskjellsbehandlingen og øke muligheten for personer som trenger snøscooter for tilkomst til sine fritidsboliger/hytter å kunne benytte disse.

At motorferdsellovutvalget derimot har valgt å snu 180 grader og foreslå begrensninger i muligheten for privatpersoner - samtidig som de forenkler dispensasjonspraksisen for hytter som benyttes av Den Norske Turistforeningen - er for å si det på byråkratisk språk - svært provoserende, men dessverre ikke overraskende - slik vi har opplevd motorferdsellovutvalget.

Det er på ingen måte slik at alle fritidsboliger i landets kommuner ønsker eller vil komme til å søke om dispensasjon til dette. Det finnes ikke faktagrunnlag for å innføre begrensninger kun basert på frykt for dette.

På tross av at nettopp økt bruk av leiekjøring var en av grunnene til at lovforslaget i 2008 ble avvist av Stortinget, foreslår utvalget å tvinge gjennom økt bruk av leiekjøring. Da også til private hytter (les:fritidsboliger). SKFR finner liten logikk i dette - da dette i de aller fleste tilfeller vil føre til dobbel kjøring. Dette beskriver også utvalget selv i sin utredning, men velger bevisst å unnlate å følge opp mangel på logikk med dobbel kjøring.

Dette vitner etter vår mening om mangel på gode argumenter for deres eget forslag og at noe annet egentlig ligger bak deres vurderinger og lovforslag.

Den eneste logiske grunnen vi kan se for at utvalget foreslår dette - er å gjøre det så dyrt og komplisert å benytte seg av dette, at folk slutter bruke sine hytter og områder slik de gjorde før. Man ønsker "å legge fjellet øde". Dette kan ikke være gjeldende norsk distriktpolitikk. Fjellet skal ikke være kun for de som velger å benytte "noen sine hytter" - (les: Den Norske Turistforening) - men i minst like stor grad for lokalbefolkningen som bor der hele året og ønsker bruke sine hytter inne på fjellet gjennom vintersesongen.

Det finnes sikkert vellykkede eksempler på kommuner med samlede hyttefelt, med kort avstand hvor leiekjøring kan fungere. Men for vanlige folk i distriktene - som allerede eier sin egen snøscooter - så har forslaget om økt bruk av leiekjøring null praktisk verdi og bidrar kun til minsket bolyst i distriktene.

Ta et eksempel: Per og Pål eier begge snøscooter. Per er leiekjører mens Pål har hytte. Per kan få lov å frakte både Pål, hans kone og barn - og hans utstyr til denne hytta - mot betaling, Pål selv skal altså måtte leie Per, selv om han har egen snøscooter, som nå vil stå ubrukt. I stedet må Per, som er leiekjører, kjøre fram og tilbake hver gang han skal bringe og hente Pål og hans familie. Dobbel kjøring.

Dersom kommunen velger å gi dispensasjon til slike som Pål som eier egen hytte - så vil denne kun gjelde for frakt av gods. Og spesifisert; nødvendig gods. Hvem skal forresten bestemme hva som er nødvendig gods? Og en eventuell dispensasjon vil kun gjelde for et spesifisert antall turer - mens dersom man benytter "Per" leiekjører - kan han benyttes uten begrensninger i antall turer. Her møter utvalget seg selv i døra med sine forslag - uten at de innser det selv.

Pål selv skal heller ikke få lov å frakte personer, sin egen familie. Men at Pål leier inn Per til dette - da er det helt greit.

Dette blir rett og slett for dumt - for å si det folkelig.

Kommunene har etter loven adgang til å opprette løyper til f.eks hyttefelt - men det vil være upraktisk å opprette slike løyper til enhver hytte rundt omkring. Dette betyr at dersom du har en hytte som ligger i et hyttefelt med løype tilknytning - kan du frakte både gods og personer til disse så mye du vil med snøscooter. Dersom du er så uheldig å ha en hytte som ligger utenfor hyttefelt med løype tilknytning - er mulighetene plutselig helt annerledes. Da skal man søke dispensasjon fra kommunen, dokumentere hva som er nødvendig gods, og nektes å frakte personer.

Dette er for SKFR ganske ulogisk. Mengden kjøring til slike hytter som ligger borte fra allmennheten er totalt sett svært begrenset. Svært mange kommuner har påpekt ønske om forenklinger og oppmykning i dette regelverket - i tillegg til et stort antall privatpersoner. Det er kun noen få som har innvendinger til dette - men de har Motorferdsellovutvalget dessverre i stedet valgt å lytte til.

Hva gjelder "nødvendig gods" - så skal man altså kunne vite om dette 4 år fremover - da dispensasjonen kan være gyldig i fire år. Det er unødvendig byråkratiserende å pålegge eiere å komme opp med slike krav - da det vil være helt umulig å planlegge.

Og for å gjøre dette enda mer komplisert og byråkratisk, så skal hytter med flere eiere pålegges å samordne dette - for hele perioden som dispensasjonen er gyldig, inntil 4 år. Om det ikke er vanskelig nok å planlegge for deg selv de 4 neste årene - så må alle eiere finne ut av hva de sammen må ha bruk for de 4 neste årene.

Se for deg at du har en hytte du benytter bil for å komme deg til. Plutselig skal du måtte planlegge i detalj for de neste 4 årene hva du skal ha med deg - og så søke om tillatelse til dette? Ville andre folk funnet seg i dette detaljhysteriet? Ville de med oppvarmet innkjørsel på hytta si på Beitostølen funnet seg i dette?? Ville båtfolket funnet seg i det?

Og som ikke det var nok - så skal du altså også måtte leie taxi for å få fraktet dette - på tross av at du disponerer egen bil.. Partier som hadde foreslått dette for kjøring til hytter med bil eller fritidsbåt vet at det hadde vært «politisk selvmord» mht oppslutning på Stortinget. Men, for snøscooterbruk går det an. Det er kanskje flere «grønne stemmer» å hente på slikt. Og stemmer betyr makt...

Hvor riktig og rettferdig er det at slik detaljhysteri kun skal være nødvendig for de som benytter snøscooter til sine hytter? Utvalget foreslår rett og slett å drepe all lyst og glede med å dra til sine hytter. Det handler ikke lenger om å slappe av - men om man husket å ta med seg alt i søknaden for 3 år siden - eller om man kanskje går tom for noe før neste søknadsperiode.

Hva så om man må foreta et nødvendig tilsyn med hytta, kanskje pga ekstremt snøfall? Det er ikke definert som frakt av gods. Det er da et forsettlig lovbrudd. Og skal etter utvalgets forslag straffes med bøter eller i verste fall fengsel!

Og for å gjøre det enda mer komisk, dersom det finnes leiekjører tilgjengelig, kan leiekjøreren kjøre og føre tilsyn med hytta. Ikke du selv. Leiekjøreren kan også kjøre hver dag, uten å bekymre seg for hverken bøter eller fengsel. Dette trenger ikke videre kommentar. Galskapen ser alle.

Som kommentert tidligere er det viktig å merke seg at samtidig som det foreslås innstramminger for private, så foreslås det at dispensasjoner skal kunne utstedes til f.eks Den Norske Turistforening for transport til sine hytter, uten noen slike krav om hverken samordning eller "*kun nødvendig gods*". Slik har de ikke anledning til med dagens lovverk, men skal søke etter §6 - som skulle være en "sikkerhetsventil", unntaksparagraf, for engangstilfeller. Men som i praksis har fungert som en automatisk blankofullmakt for deres søknader.

Når Stortinget ba utvalget om å komme opp med forenklinger - så tviler SKFR at det kun gjaldt for Den norske Turistforening og ikke også for privatpersoner... Vanlige folk skal måtte detaljplanlegge - mens andre slipper unna.

Denne forenklingen for bruk som passer inn i aktivitetene til Den Norske Turistforening, men reduserer mulighetene for Ola Nordmann er svært provoserende med tanke på hvilke verv enkelte personer som fikk plass i Motorferdsellovutvalget har innehatt - og hvilke organisasjoner som ble holdt utenfor Motorferdsellovutvalget. Har bukken passet havresekken? Hva var det SKFR sa da utvalget ble satt og vi ble holdt utenfor? Det gikk troll i ord dessverre.

Det har vært et ønske fra flere instanser at hytter deles av flere personer/familier for å bremse hyttebyggingen. Innstrammingen i dette lovforslaget passer dårlig med dette ønsket. SKFR antar at ønsket om at flere deler hytte ikke kun gjelder for hytter med bil eller båt-adkomst.

Denne forskjellsbehandlingen båt kontra snøscooter er uakseptabel for svært mange folk i distriktene. SKFR er fullstendig klar over at fritidsbåt ikke reguleres av Lov om motorferdsel i utmark, men likevel er det en sammenligning som svært mange finner relevant og reagerer på. Begge benyttes som fritidskjøretøy - og for fritidsformål. De benyttes på det samme mediet, bare med ulik temperatur.

Angående leiekjører, så ligger mange hytter også slik til at det vil være direkte uansvarlig av kommunen å innvilge dispensasjon til personer som ikke er "lommekjente". Som nevnt under avsnitt for bevegelseshemmede - så er ikke fjellet flatt som et stuegulv. Å sende inn en enslig person/leiekjører på snøscooter, som ikke er 100% kjent og med oppløstet kjelke er ikke noe annet enn direkte uansvarlig - og vitner om manglende virkelighetsforståelse fra de personer som har foreslått dette.

Svært mange av kommunenes dispensasjonssøknader går på transport av utstyr til private hytter. Dette må være et tydelig tegn på at lovverket er for strengt, det skulle være helt unødvendig med en slik mengde søknader som trenger saksbehandling. Dette må da være et såkalt kjempe-eksempel på et punkt i lovverket som med fordel kan mykes opp og gjøre kommunenes saksbehandling mindre og enklere. At kommunen er gitt adgang for å ta gebyr for saksbehandlingen - gjør ikke automatisk mengden saksbehandling mindre for disse søknadene. Dersom kommunene ønsker mindre saksbehandling, så er løsningen med direkte dispensasjon i loven veien å gå.

Her bør lovverket forenkles slik at eier av hytte gis direkte hjemmel i lov for transport til sine hytter. Det trenger ikke kompliseres mer enn det.

Dette er presentert som forslag 1 senere i dette høringssvaret. Det er denne enkle løsningen SKFR mener burde bli vedtatt.

Vi har også valgt å ta med ett alternativ 2, som ligner på dagens løsning hvor folk må søke kommunene om dispensasjon. Vi mener at vårt forslag er en forbedret versjon av den løsningen Motorferdsellovutvalget foreslår. Men primært må løsning/forslag 1 være førstevalget.

Overføring av dagens godkjente løyper til PBL

Dagens kommunale forskrifter som regulerer motorferdsel må gis anledning til at overføres direkte til Plan- og bygningsloven dersom dette vedtas som verktøy videre. Eventuelt at gjeldende forskrifter overføres til hvilket som helst annet system som skal regulere motorferdselen.

Kommuner med etablerte løyper må ikke bli pålagt å gjennomføre nye runder med høringer for dette. Dette skulle ivaretas ved endringene i 2015 - men viste seg i praksis å medføre svært mye ekstraarbeid og ekstra kostnader for kommunene som allerede hadde etablerte løyper. For å unngå slikt ekstraarbeid for kommunene nok en gang, må dette fremkomme direkte i lovforslaget - "sort på hvitt".

At det står at mye av vurderingen som allerede er gjort ved dagens løyper kan benyttes i den videre godkjenningen - er ikke tilfredsstillende. Her pålegges kommunene unødvendig ekstraarbeid OG ekstrakostnader - og for noen, for tredje gang på kort tid.

Videre må utredningskravene til kommunene eller andre som påtar seg utredning for snøscooterløyper - komme ned på et nivå som faktisk gjenspeiler konsekvensene av bruken. SKFR er kjent med at motstandere av snøscooterløyper ønsker enda strengere krav, men nivået og kravene er i dag allerede langt utenfor sunn fornuft etter vår mening.

Ifølge forslaget fra utvalget skal nivået for konsekvensutredning følge av "*forskrift for konsekvensutredning - Vedlegg I*". Man setter da snøscooterløyper i samme kategori som atomkraftverk, oljeraffinerier, anlegg for lagring av radioaktivt avfall, større militære skyte- og øvingsfelt, 4-felts motorveier OVER 10 km, Flyplasser med rullebane over 1600 meter for å nevne noen.

Man skal altså kunne bygge inntil 10 km 4-felts motorvei med MINDRE utredningskrav enn for 600 meter snøscooterløype. Skulle dette forslaget vært framlagt 1. april? Er dette en aprilspøk fra Motorferdsellovutvalget?

Kostnadene vil ganske fort løpe løpsk, og overskride det er som er sunn fornuft. Disse kostnadene vil også etterhvert påløpe eksisterende løyper, da disse etter forslaget må regodkjennes innen 5 år.

Små endringer i snøscooterløypene på grunn av f.eks. jord-/snøskred som utløser en endring over 500 m vil i praksis bety en ny konsekvensutredning - er dette seriøst ment fra utvalget?

Dersom løypene skal inn i PBL må det være innenfor en ramme som tilsvarer dagens løsning - det kan ikke i fullt alvor være nødvendig med konsekvensutredninger på det nivået utvalget legger opp til.

Det finnes heller ingen grenser for hva som motstander mener at er «godt nok». Det er alltid grunnlag for å misbruke føre-var prinsippet, noe som gjøres. Vi *har* kunnskap, både i Norge og utlandet. Det er ikke slik at hver meter løype er en ny oppdagelse. Det må være mulig å bruke kunnskapsgrunnlag fra andre løyper. Med så mange km løyper som finnes i Norge - så burde det vært mulig å kunne konkret vise til problemområder for naturen. Denne utfordringen har vi spilt videre mange ganger - uten at noen tørr gå videre med det. Hvorfor ikke mon tro? Det er enklere å hele tiden hevde «*vi har ikke nok kunnskap*» og gjemme seg bak det.

Vi har kunnskapsgrunnlaget, gjennom generasjoner bruk av naturen - som naturmangfoldloven sier. La oss bruke det! Hvor ble det av all dokumentasjon på det motsatte som SKFR sendte utvalget?

Skal man hele tiden hevde at mangel på kunnskap om fremtidig påvirkning, må vi også forby annen ferdsel på fjellet. All ferdsel. Hvem kan med 100% sikkerhet si noe om morgendagen? Motorferdsellovutvalget velger også her å legge seg på motstandere av motorferdsel sin side - og hevder kunnskapsmangel er et problem, og foreslår derfor de utrednings kravene som er beskrevet her.

Uttransport av ved.

Det er positivt at utvalget har sett behovet for å forenkle mulighetene for uttransport av ved. SKFR mener likevel at utvalget legger seg på en litt for komplisert linje og unødvendig byråkratiserer prosessen.

Da det foreslås at grunneier skal ha direkte hjemmel i loven for uttransport av ved på egen snødekt mark - bør det være tilstrekkelig med en skriftlig avtale mellom grunneier og personer han eller hun gir tillatelse til å ta ut ved på sin eiendom. Hvorfor skal ikke en grunneier på 98 år som ikke er i stand til det selv, kunne avtale (skriftlig) med f.eks sine barn eller barnebarn - eller naboen at de/han får lov å ta ut ved på vedkommendes eiendom? I reindriften er en skriftlig avtale tilstrekkelig for at reineier skal kunne benytte seg av medhjelpere, såkalt drenger, hvorfor ikke benytte en lignende løsning for uttak av ved? Må alt "overkompliseres"? Det er ikke en blankofullmakt for å kjøre villmann vi snakker om.

Ulovlig kjøring

Utvalget skriver at å redusere ulovlig kjøring er et sentral mål for utvalget. Derimot skriver man ikke med ett eneste ord at det kan være dagens lovverk som gir grobunn for ulovlig kjøring. Snøscooterklubbens fellestråd støtter ikke ulovlig kjøring som sådan - men ser at dagens rigide lovverk kan være grobunn for dette.

Det er i flere avisinnlegg gjort sammenligninger med forslaget til Motorferdsellovutvalget og andre straffbare forhold i Norge - og SKFR mener at forslagene som fremmes er skremmende lesning.

I stedet for å vurdere å gjøre noe med dette problemet - velger utvalget å kun se på økning av strafferammene i form av bøter, inndragelse av kjøretøy og fengsel. Man burde kanskje i stedet se på rotårsaken. Først da kan man forvente å få støtte og respekt for lovverket.

Retten til å kjøre bil er langt over 100 år i Norge - men enda opplever vi "ulovligheter" i veitrafikken. I 2020 ble nesten 7000 førerkort beslaglagt, det er nesten 20 daglig. Over 1 milliard kroner, 1.000.000.000,- ble utstedt i trafikkbøter i 2023. Det er bøter for ca 2.800.000,- hver eneste dag.

Hvis man ikke har klart å få bukt med ulovligheter i veitrafikken - på tross av stadig økning i straffesatsene, hvor realistisk er det at ulovlig kjøring med snøscooter vil opphøre totalt? Noen vil velge å ignorere lovverket uansett. Et totalforbud vil heller ikke stoppe dette - det vil i stedet kun føre til større sannsynlighet for at folk vil forsøke å unndra seg kontroll.

SKFR mener videre at utvalget overdriver omfanget av ulovlig kjøring og eventuelle problemer det medfører hva gjelder snøscooter. Her har utvalget kun valgt å lytte til de som er negative til snøscooter heller enn å se på alle kontrollene og uttalelser fra kommunene som rapporterer om lovlig kjøring. Å beskrive sitat "...omfanget av ulovlig kjøring som et alvorlig problem..." - vitner om en virkelighetsoppfatning som kun gjenspeiler en teoretisk forståelse av

omfanget av dette, og en grunnleggende bakenforliggende negativ holdning til motorferdsel som påvirker utvalgets konklusjoner og forslag.

Forslagene som utvalget legger opp til er på ingen måte i henhold til vanlige folks rettsoppfatning - og dagens bøtesatser begynner allerede å ligge på et nivå som vanskelig kan forsvares sett ut fra eventuelle skader. De støttes trolig av noen skrivebords-byråkrater og eliten i Den Norske Turistforening - men ikke den vanlige mann.

Vurderingene om å betegne ulovlig snøscooterkjøring som alvorlig miljøkriminalitet virker som en konkurranse i hvilken etat som «byr høyest». Betegnelsen er på ingen måte definerende for skadeomfanget. Selvfølgelig finnes det eksempler som går langt utenfor normalen, men det er på tide å ta en fot i bakken og puste med magen. Det er forskjell på å barbere seg og skjære av seg hodet som det heter. Alvorlighetsgraden før det eventuelt skal være snakk om fengsel - bør legges svært mye høyere enn det i dag legges opp til.

Av de undersøkelsene som utvalget i ulike sammenhenger viser til - så skiller de ikke mellom ulike former ulovlig kjøring - og de skiller heller ikke tilstrekkelig mellom ulike former for motorferdsel. Der er enda flere aspekter med disse undersøkelsene som gjør dem mer eller mindre ubrukelige - men SKFR forstår at utvalget og snøscootermotstandere blindt velger å benytte dem i sin argumentasjon uten å forklare slik bedre - for å støtte opp om sine meninger og dermed sine mål/forslag.

Geografiske forskjeller?

SKFR ønsker som et utgangspunkt lik lov for hele landet, men vi har registrert at utvalget har lagt seg på en så stram linje at flere kommuner har bedt om endringer i lovforslaget for "dem" nettopp pga dette. SKFR ønsker i stedet at loven er såpass romslig at vi slipper lokale tilpasninger basert på geografiske forskjeller. Så kan heller kommuner som ikke ønsker slik i sin kommune, forby dette via forskrift eller tilsvarende løsning.

Spesialbehandling?

Til slutt kan det tas med at i områdene rundt Oslo gjelder "Markaloven" - og den er unntatt fra motorferdselloven - og er ikke tatt med i denne revisjonen av motorferdselloven - etter at departementet selv har sagt at Markaloven skal der gjelde i stedet for motorferdsellovens regler. Markaloven gir tillatelse til mer motorferdsel i dette området enn hva motorferdselloven ville åpnet for.

Det er etter SKFR sin mening noe spesielt at de sentrale Osloområdene skal få slik spesialbehandling og utvidet rett til motorferdsel - for å tilfredsstille friluftslivet der. Mens man i distriktene nærmest må tryggle og be for å få lov til å frakte utstyr til egne hytter. Her er det igjen på sin plass å ta et blikk på hvor maktbalansen sitter i forhold til beslutningstakerne for dette...

SKFR finner ingen grunn til at denne praksisen skal fortsette. Her får loven være lik for alle.

Det kunne vært skrevet mye mer i forhold til vurderingene som motorferdsellovutvalget har gjort. Dette er allerede blitt et meget omfattende hørings svar.

Snøscooterklubbenes fellesråd forventer at vi blir tatt med i det videre arbeidet som skal gjøres på Stortinget for å få en «lykkelig løsning» på dette. Da kan våre videre synspunkt som vi ikke har fått tid til å få med her komme frem.

Forslag til endringer

§1 Formålet med loven

Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse.

SKFR foreslår at dette endres til;

§1 Formålet med loven

Formålet med denne lov er fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen for alle som ferdes i naturen.

Loven bygger også på en forståelse om at friluftsliv oppleves og utøves på ulike måter.

Kommentar: Her må også «forståelsen av loven» omskrives, slik at den gjenspeiler ulik forståelse av begrepet friluftsliv.

§3 Hva loven gjelder

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag. Som motorferdsel regnes i denne loven ferdsel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten (hovrer).

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsløven §1a. Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, likestilles med utmark etter loven her. Det samme gjelder for vei i utmark som ikke er lovlig opparbeidet for kjøring med bil. og for vei i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Vassdrag omfatter åpne og islagte elver, bekker og innsjøer. Departementet kan gi forskrift om at bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

SKFR foreslår at dette endres til:

§3 Hva loven gjelder

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag.

Som motorferdsel regnes i denne loven ferdsel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten (hovrer).

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsløven §1a. Det samme gjelder for vei i utmark som ikke er lovlig opparbeidet for kjøring med bil.

Vassdrag omfatter åpne og islagte elver, bekker og innsjøer.

Kommentar: Ordlyden gjeldende at innmark omgitt av utmark også skal defineres som utmark strykes. Endret i vår tekst.

Utvalgets definisjoner er også for snevre, da f.eks bruk av plentraktor på seter faller inn under motorferdselloven og vil kunne være ulovlig motorferdsel. Det kan være hverken sunn fornuft eller meningen.

Ordlyden i tredje avsnitt; *“og for vei i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.”* strykes.

Det er mer støyende og forurensende å åpne opp slike veier med brøyting - noe som er fullt innenfor lovverket - enn å tillate snøscootertrafikk på disse. SKFR deler ikke utvalgets bekymringer for kjøring på disse.

For ubrøytet vei som åpnes opp for snøscooterferdsel unnlates krav om konsekvensutredning eller noe lignende da disse allerede er vurdert gjennom andre prosesser tidligere.

§4 Ferdsel med rullestol eller lignende hjelpemidler

Loven gjelder ikke ferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots eller med rullestol.

Departementet kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som faller inn under bestemmelsen.

SKFR foreslår at dette endres til:

§4 Ferdsel for bevegelseshemmede med ATV, snøskuter, rullestol og lignende hjelpemidler

Loven gjelder ikke ferdsel med ATV og snøskuter for å kompensere for redusert bevegelsesevne langs barmarks- og vintertraséer, og ferdsel med hjelpemiddel som ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots.

Kommentar. Utvalget åpner opp for å tillate ferdsel med hjelpemidler som ikke gir større skadepotensial enn ferdsel til fots. SKFR finner det underlig at samme tankesett ikke kan gjelde som prinsipp også for snødekt mark. Avtrykket etter en snøscooter setter ikke større avtrykk enn ferdsel til fots/på ski.

§5 Forholdet til enkelte andre lover

Kommentar: SKFR finner ingen tungtveiende grunner til at Markaloven §§ 10 og 15 skal unntas fra denne lov. Motorferdsellovutvalget har påpekt i sin utredning at de ønsker like regler for hele landet, og hele landet inkluderer vel også områdene rundt Oslo?

§8 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdselen ikke unødig påfører naturen, friluftslivet eller den samiske kulturutøvelsen skade eller ulempe. Særlig hensyn skal tas ved motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

SKFR foreslår at dette endres til:

§8 Aktsom og hensynsfull motorferdsel

All motorferdsel i utmark og vassdrag skal være aktsom og hensynsfull, slik at ferdselen ikke unødig påfører naturmiljøet eller andre mennesker

uforholdsmessig skade eller ulempe. Særlig hensyn skal tas ved motorferdsel på barmark i vårløsninga eller i vått terreng.

§9 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen eller statsforvalteren kan i avgrensede områder midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta. Kommunen eller statsforvalteren kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder.

Adgangen til å begrense eller forby motorferdsel etter første og andre avsnitt gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§11, 12, 14 eller 16. Kommunen kan fastsette traseer og krav til transport- og fremkomstmidler som skal benyttes til ferdsel etter §§12, 15 og 16, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdselen.

SKFR foreslår at dette endres til:

§9 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen kan i avgrensede områder og for nødvendig avgrenset tidsrom midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta.

Kommunen, reindriftsorganisasjonene, reindriftsutøverne og andre interesser er alle pliktige til å opprette dialog og bidra til samarbeid og felles koordinering av tiltak som er aktuelt i hele tiltakets varighet.

Kommunen kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder.

Adgangen til å begrense eller forby motorferdsel etter første og andre avsnitt gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§11, 12, 14 eller 16.

Kommunen kan fastsette traseer og krav til transport- og fremkomstmidler som skal benyttes til ferdsel etter §§12, 15 og 16, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdselen.

Kommentar: §9 gir Statsforvalter alt for vide fullmakter til å synse hva som menes med "...nødvendig for å ivareta reindrifta andre interesser denne loven skal ivareta."

Når er det *nødvendig* - ref utvalgets og lovforslagets bruk av ordet nødvendig? Vil den strenge vurderingen som det ellers er lagt opp til rundt nødvendig også gjelde her? Hvilke andre krav settes det til alternative løsninger før denne paragraf skal benyttes?

Hva menes med "andre interesser"?

Det er heller ikke beskrevet hva som er "midlertidig". 1 dag? 1 uke? 1 år? At den skal inneholde en sluttdato - er ingen garanti for at ikke vedtaket sier f.eks ut hele sesongen eller 4 år.

Muligheten til å klage på vedtak er for omstendelige og tidkrevende for de som berøres, og står ikke i forhold til Statsforvalters mulighet til på kort tid å endre på løyper, dispensasjoner og lignende.

Snøscooterklubbenes fellesråd støtter uttalelsene fra Utmarkskommunenes Sammenslutning USS angående Statsforvalters alt for omfattende adgang til å gripe inn angående motorferdsel. En praksis vi ikke finner andre steder i lovverket. Det er ingen tungtveiende grunner til å innføre det for motorferdselsaker.

Statsforvalters adgang til å gripe inn fjernes. Tilsvarende gjelder for § 37, andre ledd.

§ 10 Retningslinjer for vedtak.

Det er blitt enda mer byråkrati og krav til begrunnelse av vedtak. Stikk i strid med intensjonene. Hver dispensasjon blir i praksis en liten konsekvensutredning i seg selv.

SKFR foreslår følgende:

§10 siste ledd:

Det skal fremgå av begrunnelsen for vedtak om motorferdsel etter denne loven hvordan retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

erstattes med:

Vedtak om motorferdsel kan som minimum begrunnes med henvisning til §10 i Motorferdselloven.

§13 Viltforvaltning og uthenting av vilt

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a) for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt
- b) for kommunen ved søk etter skadet storvilt
- c) for uthenting av felt elg, hjort, villsvin og bjørn

Departementet kan gi forskrift som gir bestemte kommuner adgang til å fastsette forskrift med unntak fra forbudet i §7 for uthenting av annet storvilt enn det som er angitt i første avsnitt bokstav c, eller for uthenting av sel. Kommunen kan i forskrift sette krav til bruk av bestemte transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første avsnitt bokstav c.

SKFR foreslår at dette endres til:

§13 Viltforvaltning og uthenting av vilt

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig

- a) for kommunen ved akuttiltak for å hindre at storvilt blir påkjørt*
- b) for kommunen ved søk etter skadet storvilt*
- c) for uthenting av felt elg, hjort, rein, villsvin, sel, bjørn eller annet storvilt*

Transport- og fremkomstmidler ved motorferdsel etter første avsnitt bokstav c bestemmes av de lokale forholdene.

§15 Turistanlegg

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på lovlig etablert traktorvei og transport på vassdrag og snødekt mark.

SKFR foreslår at dette endres til:

§15 Turistanlegg

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg. Transport kan foregå med luftfartøy, med motorkjøretøy på etablert traktorvei eller barmarktrasé, eller på vassdrag og snødekt mark.

§17 Vedtransport

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved.

SKFR foreslår at dette endres til:

§ 17 Vedtransport

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett og innehaver av tildelt vedteig fra grunneier, dersom motorferdselen er for uthenting av ved. Uthenting av ved kan også etter skriftlig avtale med grunneier utføres av andre.

Kommunen kan i forskrift åpne for at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første avsnitt kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy. I forskriften kan kommunen gi nærmere regler om motorferdselen, for eksempel om når eller hvor det kan kjøres ut ved.

§21 Preparering av løyper.

Det må også tillates annen preparering av løyper, som for turisme - hundekjøringsløyper o.l.

Forslaget diskriminerer oppkjøring av skiløyper utenfor tettbygde strøk. Åpner opp for vurderinger om antallet som bruker løypa før det er lov. Skiløyper for små lokalsamfunn, bygder er minst like viktige som for tettsteder.

Alle steder som dette skal omfatte må være fastsatt i plan. Dette medfører stort ekstraarbeid, da «alle» områder kan benyttes. Politikerne må drive millimeter byråkrati av hele kommunen.

Ihht høringsvar fra USS

Fra Utmarkskommunenenes Sammenslutning (USS) høringsvar står det:
(Høringsvar pr 20.08.2024)

«Utvalget foreslår på bakgrunn av dette at snøskuterløyper og øvingsområder skal tas inn som underformål under LNFR-områder. På grunn av løypenes omfang foreslår utvalget at disse tas inn både i plan- og bygningsloven § 11-7 om kommuneplanens arealdel og § 12-5 om reguleringsplaner. Fordi øvingsområdene vil dekke et mindre areal, og primært fremstår som egnet for regulering i reguleringsplan, foreslår utvalget at disse bare tas inn i plan- og bygningsloven § 12-5 om reguleringsplaner.»

SKFR foreslår derfor:

§21 Preparering av løyper og områder for friluftslivsaktiviteter

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivsaktiviteter for allmennheten, dersom løypa eller området er vedtatt av kommunen.

All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt.

§22 Snøskuterløyper

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og rastesoner som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. I rastesoner er det kun tillat med nødvendig ferdsel til og fra rastestedet. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

SKFR foreslår at dette endres til:

§22 Snøskuterløyper

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i snøskuterløyper og tilhørende rastesoner og innsjøer som er en del av løypene og som er vedtatt av kommunen. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt.

Kommunen kan etablere midlertidig tidsavgrenset alternativ trasé dersom hindringer gjør fremkommelighet etter fastsatt trasé vanskelig eller umulig.

Kommentar:

Hvilken mulighet gis kommunen for å fravike fra opprinnelig trasé? Ved endrede vær/snøforhold e.l.?

Ordlyden om at kommunene kan sette begrensninger på kjøretøytype på snøscooterløyper fjernes - jfr merknader til bestemmelsene. Det finnes pr i dag ikke noe reelt elektrisk alternativ. Det eneste reelle alternativet i Canada har søkt om konkursbeskyttelse, så det blir ulogisk å knytte en paragraf opp mot slikt. Pr 2024 er dette urealistisk i overskuelig fremtid, og kan «misbrukes».

§23 Kjøreopplæring

SKFR foreslår:

§23 Kjøreopplæring

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er vedtatt av kommunen. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt.

§24 Motorsport

SKFR foreslår:

§24 Motorsport

Forbudet i §7 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt.

§27 Leiekjøring

SKFR foreslår:

bokstav f legges til

f) transport av funksjonshemmede

Leiekjører bør også kunne transportere funksjonshemmede andre steder enn vedkommendes hytte.

Kommentar:

Hva er den logiske begrunnelsen for at leiekjører fritt kan bedrive persontransport til hytter, men private kan ikke.?

Hva er den logiske begrunnelsen for at private ikke skal kunne føre tilsyn med egen bolig/hytte - når leiekjører kan?

§ 28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi virksomheter som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for godstransport i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på lovlig etablert traktorvei. I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

SKFR foreslår at dette endres til:

§28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi virksomheter tillatelse til nødvendig motorferdsel for person- og godstransport i utmarksnæring. Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark, transport på etablert traktorvei eller langs godt etablerte barmarkstraseer.

Kommentar: Lovforslaget angående dette virker "spesialskrevet" for å tilpasses Den Norske Turistforening og deres omsetning - men også private som driver utleie av hytter gjennom f.eks Airbnb bør ha samme muligheter.

Når DNTs hytter kan «vurderes samlet aktivitet» så er dette spesialskrevet for å dekke alle deres hytter, også de med lav omsetning.

§30 Skiløyper

Bør sees i sammenheng med § 21?

§33 Godstransport til fritidsbolig.

Sees i sammenheng med grundig omtale innledningsvis i høringsuttalelsen.

Paragrafen er altfor rigid og byråkratisk. Bestemmelsen omfatter KUN gods. Og kommunens saksbehandler skal vurdere hva som er nødvendig eller ikke... Her er det å håpe at folk har et godt forhold til saksbehandler...

Bestemmelsen må også omfatte persontransport, og omfatte eier og vedkommendes familie som i dagens lovverk. Det finnes allerede en Høyesterettsdom som slår fast at eiers familie også faller inn under begrepet eier. Vi finner det svært merkelig og kritikkverdig at Motorferdsellovutvalget går imot en Høyesterettsdom og forsøker å innføre nye begrensninger i lovverket. SKFR har derfor valgt å inkludere dette i lovparagrafen for å hindre fremtidig tvil om gyldigheten.

Bruker vurderes selv nødvendigheten av antall turer og hva som skal fraktes. Dette også for fritidsboliger med flere eiere.

SKFR foreslår derfor:

Paragrafen flyttes til kapittel 4, Planfestede unntak fra forbudet om motorferdsel.

Bli en ny paragraf under dette kapittel og påfølgende nummerering forskyves tilsvarende. Hele kommunens areal vil falle inn under gyldighetsområdet for denne paragraf, uten videre behov for konsekvensutredninger for dette formål.

§XX Transport til fritidsbolig

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel for eier/leier av hytte/fritidsbolig for transport av gods- og persontransport til vedkommendes hytte/fritidsbolig. Dette gjelder også eier/leiers nærmeste familie og bare transport på vassdrag, islagt vann og snødekt mark. For luftfartøy gjelder tillatelsen kun for godstransport.

Tillatelsen er gyldig så lenge man eier eller har disposisjonsrett til fritidsboligen.

Merknad til loven:

Ved å flytte paragrafen inn under planfestede vedtak reduserer man byråkratiet til kommunene, slik at eier/leier automatisk gis rett til å benytte sine hytter på vinterføre med snøscooter. Godkjent trasé tegnes inn på standard formalisert kart-skisse for alle aktuelle hytter - hvor original oppbevares hos kommunen. Eier beholder kopi som medbringer ved kontroll.

Dersom man velger å benytte dagens løsning med individuelle søknader, vil det være i strid med kommunenes uttalelser om at alle søknadene opptar mye tid til kommunen. At kommunene gis tillatelse til å ta saksbehandlingsgebyr bør ikke veie tyngre enn påstått stor saksmengde.

Velger man likevel å gå for den alternative løsningen vil den forbli under samme paragraf men lyde;

§33 Transport til fritidsbolig

Kommunen kan gi eier/leier av hytte/fritidsbolig tillatelse til motorferdsel for transport av gods og/eller personer. Dette gjelder også eier/leiers nærmeste familie og bare transport på vassdrag, islagt vann og snødekt mark. For luftfartøy gjelder tillatelsen kun for godstransport.

Tillatelsen er gyldig så lenge man eier eller har disposisjonsrett til fritidsboligen.

§34 Byggearbeide

Ordlyden vedlikehold tilføres paragrafen og ordet lovlig strykes fra "lovlig traktorvei".

SKFR foreslår derfor:

§34 Byggearbeid

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for å transportere gods og personer i forbindelse med byggearbeider og vedlikehold som det er gitt tillatelse til etter plan-og bygningsloven. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på etablert traktorvei eller barmarktrasé, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

§35 Uthenting av ved

Kommunen kan gi tillatelse til grunneier til motorferdsel for uthenting av ved. Uthenting av ved kan etter skriftlig avtale med grunneier utføres av andre.

SKFR foreslår:

§36 Personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen kan gi personer med varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag. Det kan tillates bruk av følge-snøscooter for å ivareta sikkerheten.

Kommentar: I kommentarene til loven må det anføres at også personer som ikke har mulighet til å gå lengre enn korte distanser på ski - omfattes av denne paragrafen. Dette dokumenteres ved legeerklæring som må være retningsgivende, og ikke en ufaglært medisinsk kyndig kommunal saksbehandler skjønn.

Lovforslag utelukker disse personene, som inntil nå har kunnet søke etter den såkalte § 5 b. Dette må tas inn i lovforslaget igjen og ikke frata disse personene denne muligheten og dermed redusere deres livskvalitet.

§37 Særlige behov

Fjerne begrepet *strengt*. Enten er det nødvendig - eller så er det ikke.

Kommentar fra SKFR: Det virker merkelig at denne bestemmelsen skal være «spesiell», men likevel kunne gis for 4 år om gangen. Videre skriver man at relativt små skader kan godtas i forbindelse med motorferdselen, som ikke fører til nevneverdige skader på naturen. Hvorfor benyttes ikke den samme grunntanken for annen kjøring - der det kreves at man skal avstå fra å kjøre hvis man er i tvil om å skade underlaget.?

Andre ledd i paragrafen må fjernes - da slik anledning til å gripe inn overfor kommunene ikke finnes andre steder i lovverket. Ref uttalelse fra USS.

SKFR foreslår derfor at §37 endres til:

§37 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller lokal kulturutøvelse.

§38 Avgrensning av tidsrom, antall turer.....

- Fjerne maks lengde på dispensasjoner
- Fjern krav om maks antall turer
- Begrense departementets mulighet til i ettertid å lage egne krav gjennom forskrift. Man skriver bare *for eksempel* i ordlyden i paragrafen.

SKFR foreslår derfor at §38 endres til:

§38 Avgrensning av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan gi tillatelser etter dette kapittelet for et tidsrom og antall turer som er avhengig av formålet, men ikke formål som ut fra sin karakter ikke er egnet for slik begrensning. Dette gjelder f.eks. gods- og persontransport til fritidsbolig, byggearbeid, personer med funksjonsnedsettelse og en del tilfeller som det vil kunne gis dispensasjon til etter § 37.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§28 til 37, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

§41 Endring, omgjøring og tilbakekalling

Omgjøringsadgangen går lengre enn andre allmenne omgjøringsregler. SKFR finner ingen tungtveiende grunner for dette. Føyer seg dessverre inn i en rekke negative holdninger mot motorferdsel.

Kan kommunene plutselig kreve at man kjøper ny snøscooter når denne har ny eller bedre teknologi? Hvor går grensen?

Lovparagrafen må reduseres i omfang. Ref kommentar fra USS.

§43 SKFR foreslår at to siste avsnitt endres til:

Arealer etter første avsnitt bokstav b til f kan ikke legges i foreslåtte verneområder som er kunngjort etter naturmangfoldloven §42, i nasjonale villreinområder eller i områder der de vil være til betydelig skade eller vesentlig ulempe for reindriften.

Kommunen skal i nødvendig grad sørge for forsvarlig merking, skilting og informasjon om motorferdsel arealer.

§44 SKFR foreslår at følgende avsnitt endres:

Kommunen skal i plan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 43 første avsnitt bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. I sentrale områder for reindriften skal sesongen slutte senest 25. april.

Kommunen kan i forskrift utvide sesongen for det enkelte år til og med 16. mai, dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta.

SKFR foreslår at dette endres til

Kommunen skal i plan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 43 første avsnitt bokstav b. Sesongen skal normalt slutte senest 5. mai.

Kommunen kan utvide sesongen for det enkelte år til og med 31. mai, dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta

I vårbeite for reindriften gjøres tilsvarende vurderinger, med plikter om dialog og samarbeid som er beskrevet i §9.

Kommentar: Det som ble beskrevet som en forbedring hva gjelder fjerning av «vårforbudet» i Nord-Troms og Finnmark, ble i stedet erstattet med en generell forbudsdato mye tidligere i sesongen - da de fleste områder omfattes av bestemmelsens ordlyd om sentrale områder for reindrifta. 5. mai er i praksis erstattet med 25. april. Vil kreve at kommunene fastsetter forskrift hvert år for å holde løypene åpne, også sett i forhold til hva som historisk har vært dato for stengning av løypene ved normal sesongslutt.

§45 Følgende avsnitt endres

Kommunen kan i forskrift gi bestemmelser om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i snøskuterløyper etablert etter § 43 første avsnitt bokstav b, til dekning av kommunens kostnader til utredning, etablering og drift av slike løyper.

SKFR foreslår at dette endres til

Kommunen kan i forskrift gi bestemmelser om brukerbetaling (løypeavgift) for motorferdsel i snøskuterløyper etablert etter § 43 første avsnitt bokstav b, til dekning av kommunens kostnader til drift av slike løyper.

Kostnadene til utredning bør ikke i sin helhet kunne veltes over på snøscooterklubber eller andre foreninger. Dette er ikke normalt for andre aktiviteter kommunen iverksetter, skiløyper, turløyper etc.

Utredningskravene er ikke redusert, så slikt er kroken på døra for alle nye løyper dersom f.eks en sterk og negativ saksbehandler i kommunen får viljen sin. Små foreninger har ikke rygg til å bære slikt alene. Dette er hva vi betaler skatt for.

§49 Kontroll

Her gis departementet alt for frie tøyler til i etterkant gjennom forskrift stille nye krav. Digitale soner, geofencing, krav til sporing med mer.

Stortinget vedtok "A" - men det er i praksis blitt "B". Denne muligheten må begrenses.

§50 Retting

Man skriver at «enhver negativ påvirkning av miljøet kan i prinsippet være omfattet». Dette står ikke i samsvar med tidligere §37 hvor man sier at små skader kan godtas.

Her virker det å bli litt tilfeldig hva som skal godtas og ikke godtas.

Felles for §51 og 52

Eventuelt ilagt gebyr e.l. skal tilfalle kommunen, ikke statskassen

§52

Statens naturoppsyn, SNO sin anledning til å utstede gebyr bør forbeholdes konkrete lovbrudd. IKKE forhold som baserer seg på synsing - slik bør overlates Politiet som har den formelle juridiske kompetansen her i landet.

Forslaget åpner opp for at SNO i alt for mange tilfeller kan utstede gebyr basert på skjønn og synsing.

§53 Straff

Omtalt innledningsvis. Å risikere fengsel for å foreta tilsyn med hytte er ikke forholdsmessig straff.

Her må både Storting og departement stikke fingeren i jorda som det heter - og vurdere straffeutmåling konkret, basert på skadeomfang. Skal virkelig en hytteeier som har tatt seg en tur for å sjekke hytta si - måtte sone sammen med overgrepssøkte og voldsutøvere?

§56 Overgangsbestemmelser

Gjelder kun opptil 5 år. Så ny runde utredning. Kommunene må få skriftlig adgang til å overføre dagens forskrifter direkte til ny løsning. Det være seg PBL hvis den velges.

Mener Motorferdsellovutvalget virkelig at kommuner som nettopp har brukt hundretusenvis av kroner på utredninger etter forrige lovendring skal måtte gjøre det samme igjen, for de samme løypene?

SKFR foreslår derfor ny ordlyd for § 56

§56 Overgangsbestemmelser

Enkeltvedtak fattet etter lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), med forskrifter som gir tillatelse til motorferdsel gjelder i opptil fem år etter at denne loven trer i kraft.

Etablerte snøskuterløyper og snøskuterløyper under godkjenningsprosess før denne lov trådte i kraft videreføres uten ytterligere saksbehandling.

§57 Endring andre lover

Ref PBL § 16-2. Endres ikke. Rett til ekspropriasjon må gjelde snøscooterløyper også.

Forslag fra Bartnes, Fallseth, Henriksen og Kvalsvik STØTTES IKKE.

Avslutning

Motorferdsellovutvalget har gjort et langt stykke arbeid, og gjort mange vurderinger opp mot ulike lover og regler og opp mot andre aktører som omfattes av denne lov. SKFR mener likevel at det er mulig å finne andre og bedre løsninger innenfor de samme rammene.

Motorferdsellovutvalget er kommet skeivt ut av hoppkanten, men med vår praktiske kunnskap innenfor motorferdsel - så mener vi at vi skal få til et nedslag som gir iallefall 19 i stil.

Alle vil ikke være enig i våre løsninger, det er vi inneforstått med - derfor vil det aldri kunne bli 20 i stil. Nå får heller ikke dagens lov og rundskriv i nærheten av 19 i stil av oss, så her er det uansett store rom for forbedring fra dagens regelverk. Brukere av snøscooter har vært uglesett og måttet ta til takke med smuler i alt for mange år. Det er på høy tid med en lov som ikke bare tilgodeser kravene til de som helst ferdes på bortoverski.

Vi mener likevel at våre forslag burde være akseptable for alle. Ferdsel i fjellet handler ikke bare om meg og mine behov - og det går begge veier. Noen kompromisser må vi komme frem til sammen, og så lenge Norge ikke har åpnet for fri ferdsel med motorkjøretøy i utmarka, mener vi det er tilstrekkelig med plass for at alle skal finne områder der de kan nyte friluftslivet på sin måte.

Snøscooterklubbenes fellesråd vil være tilgjengelig for alle som ønsker våre synspunkter og innspill i den videre behandlingen av saken. Etter å i praksis ha blitt utelatt i forbindelse med utredningen, forventer vi en tettere dialog og involvering videre.