

Klima- og miljødepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

Oslo 19. september 2014

**Vedrørende høring om snøscooterløyper: sak 14/523 - høringsfrist 19. september 2014:**

Norsk Friluftsliv (tidligere Friluftslivets fellesorganisasjon) har mottatt høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet (KLD) datert 10. juli 2014, med referanse 14/523 og tittelen «*Bruk av snøscooter for fornøyleskjøring - forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag*» (høringsbrevet). Norsk Friluftsliv inngir med dette dokumentet sin høringsuttalelse til forslaget.

Norsk Friluftsliv ble stiftet i 1989 under navnet Friluftslivets fellesorganisasjon, FRIFO, og skiftet navn til Norsk Friluftsliv 8. mai 2014. Norsk Friluftsliv er en paraplyorganisasjon for 15 store friluftslivsorganisasjoner i Norge, med til sammen 724 586 medlemskap og 4 682 lokale lag og foreninger (pr. 31. desember 2013). Norsk Friluftslivs formål er å fremme det tradisjonelle, naturvennlige friluftslivet og allemannsretten

Regjeringens forslag til endringer i lov om motorferdsel innebærer en radikal endring i forvaltning av norsk utmark. Vi har derfor funnet det nødvendig å gi et noe utfyllende hørings svar. Alle henvisninger til kilder for våre uttalelser gjøres løpende. Vedlegg og fullstendige referanser foreligger til slutt i dokumentet.

**Høringsuttalelsens oppbygging:**

- A Hovedmerknader
- B Et forslag i strid med lovens formål
- C Friluftslivets verdigrunnlag
- D Regelverk knyttet til natur, friluftsliv og folkehelse
- E Kunnskapsgrunnlaget
- F Gjennomgang av høringsbrevet
- G Konklusjon
- H Kilder

## A. Hovedmerknader

Norsk Friluftsliv mener at det ut fra lovverket ikke kan åpnes for fornøyleskjøring med snøscooter i utmark, og at det heller ikke må åpnes for slik kjøring fordi det utgjør en svært alvorlig trussel for natur, friluftsliv og folkehelse. Det vil forringe friluftslivsopplevelsene for et absolutt flertall av befolkningen.

Forslaget er klart i strid med formålet i motorferdselloven § 1, som understreker at lovens formål er å **verne om naturmiljøet og fremme trivselen**. Det er også tvilsomt om forslaget er i tråd med grunnlovens § 112 på flere punkter, dels fordi forslaget vil innebære økt støy og fare for andre brukere av naturen i strid med bestemmelsen om en rett til et miljø som sikrer sunnhet, dels fordi det er sannsynlig at økt motorferdsel vil redusere naturens produksjonsevne og naturmangfold, og endelig fordi virkningene av forslaget ikke er utredet i henhold til § 112, 2. ledd.

Videre mener vi forslaget ikke er i tråd med flere bestemmelser i naturmangfoldloven kap. 2. Særlig vil vi fremheve § 8 om kunnskapsgrunnlag, § 10 om samlet belastning, og § 11 om at kostnader skal bæres av tiltakshaver. Det kan også stilles spørsmål ved om forslaget er i tråd med forvaltningsmålene i §§ 4 og 5.

Vi mener også at forslaget er i strid med miljøinformasjonslovens § 20 på grunn av at departementet har unnlatt å legge fram nødvendig informasjon og en grundig nok redegjørelse for miljøvirkninger sammen med forslaget.

Forslaget er dermed heller ikke i tråd med utredningsinstruksens punkt 2.3.2.

Det er heller ikke hentet inn noe så elementært som oppdatert kunnskap om erfaring og konsekvenser ved ordningen slik den har fungert i Nord-Troms og Finnmark i mange år, og forsøk i syv forsøkskommuner i Sør-Norge siden 2001. Til sistnevnte finnes data fra før 2006, og Norsk institutt for naturforskning – NINA, som evaluerte dette, påpekte at kunnskapsgrunnlaget allerede da var mangelfullt.

Det er også avklart gjennom flere undersøkelser at fornøyleskjøring i natur ikke har støtte i befolkningen. I tillegg opplever svært mange at ferdsel og støy fra snøscootere forringer på en vesentlig måte mange menneskers naturopplevelser.

Myndighetsrepresentanter har uttalt at det ikke finnes ressurser til å gjennomføre nødvendig kontroll og tilsyn med kjøringen. Det finnes heller ikke planer for hvordan man skal unngå ulykker som fornøyleskjøring medfører, jfr. erfaringer i både Norge og Sverige. Det finnes heller ikke planer for hvordan man skal bygge opp en nødvendig beredskap for å kunne yte redningsassistanse i fjerntliggende områder.

Erfaringer fra Finnmark og Sverige indikerer at utvidet ferdsel med snøscooter også over tid medfører press på barmarkskjøring med ATV.

Det er med andre ord på sin plass å stille spørsmål om hvorfor dette endringsforslaget i det hele tatt har blitt sendt på høring når det strider mot formålet i motorferdselloven, grunnlovens § 112 og

formålene i andre lover, og det foreligger et så mangelfullt kunnskapsgrunnlag. Konsekvensene av en slik endring er etter vår oppfatning svært åpenbare i negativ retning.

Norsk Friluftsliv har i perioden siden forsøksordningen for etablering av snøscooterløyper for fornøyleskjøring ble utvidet av den sittende regjeringen, tatt til orde for at motorferdselloven bør utredes i sin helhet, dersom forvaltningen av motorferdsel i utmark skal endres. På overordnet nivå må utredningen og eventuelle endringer av loven forankres i et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og sørge for en samfunnsutvikling som er tilpasset kunnskapen. En ny lov om motorferdsel må også tilpasses norsk og internasjonalt regelverk på en slik måte at alle nødvendige hensyn ivaretas.

Rekkefølgen for en slik prosess bør falle naturlig og bygge på logiske sammenhenger.

Fornøyleskjøring med motorkjøretøy i natur kan ikke defineres som friluftsliv. Det å innføre en så radikal endring berører i høyeste grad friluftslivet, og erfaringer fra bl.a. Sverige viser at det også i vesentlig grad påvirker den fremtidige utøvelsen av friluftslivet. Det er derfor nødvendig å avklare den ønskede fremtidige retningen for friluftslivspolitikken, ved å behandle ny stortingsmelding for friluftslivet før man vurderer innføring av fornøyleskjøring i naturen.

Norsk Friluftslivs klare holdning er at det ikke kan åpnes for fornøyleskjøring med snøscooter i utmark. Dagens behov er å stramme inn snøscooterkjøringen i utmark og sørge for lik praksis på nasjonalt nivå.

For øvrig mener Norsk Friluftsliv at for nyttekjøring, hvor kjøringen i seg selv ikke er et mål, må det være enkle rutiner for tillatelser og dispensasjoner. Det er også særlig viktig at redningstjenesten har rammer og rutiner som er enkle, raske og på andre måter hensiktsmessige for øvelser og redningsoperasjoner.

## **B. Et forslag i strid med lovens formål**

Høringsbrevet fra KLD starter med å legge til grunn gjeldende rett, og peker på at utgangspunktet er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, både på bar- og snødekt mark, jfr. Motorferdselloven § 3. Videre siteres høringsbrevet: «*Motorferdselloven med tilhørende forskrifter gjør imidlertid flere unntak fra dette forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring. Det fremgår av motorferdsellovens forarbeider at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel i utmark er å søke å begrense ferdselen til formål og behov som har allment akseptert nytteverdi, og derved begrense unødvendig kjøring og fornøyleskjøring. Samtidig skal regelverket sikre at den kjøring som er tillatt skjer til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv*», jfr. Høringsbrevet punkt 2. Forarbeidene til loven gjenspeiles i formålsparagrafen gjennom følgende ordlyd; «*Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen*», jfr. Motorferdselloven § 1.

Formålet med loven er ikke foreslått endret. Det må med andre ord forstås slik at formålet skal ligge fast også etter en eventuell lovendring. Fornøyleskjøring med snøscooter i utmark har ikke allment akseptert nytteverdi, det verner ikke om naturmiljøet og det fremmer ikke trivselen for et absolutt flertall av befolkningen.

Derfor oppfatter Norsk Friluftsliv forslaget som å være i strid med formålet til loven, uavhengig av hvilken innretning som legges til grunn for forvaltningen og hvor planmyndigheten for forvaltningen

av snøscooterløyper i utmark skal ligge. Vår forståelse av formålet med loven er basert på et klart skille mellom nyttekjøring og fornøyleskjøring med snøscooter i utmark.

Denne forståelsen må også ligge til grunn for en eventuell endring av motorferdselloven, slik at man ivaretar nødvendig nyttekjøring på en god måte, og eventuelle dispensasjoner må ha forankring i et regelverk som er tydelig på nasjonalt nivå.

De premissene som bør ligge til grunn for en eventuell endring av motorferdselloven er friluftslivets verdigrunnlag og status, øvrig norsk og internasjonalt regelverk, særlig det som berører natur, friluftsliv og folkehelse, samt et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag hvor alle nødvendige hensyn ivaretas.

### **C. Friluftslivets verdigrunnlag**

I 25 år har Norsk Friluftsliv kjempet for bevaring av natur, mer friluftsliv og bedre folkehelse i Norge. De neste avsnittene oppsummerer kort noen viktige temaer og betydningen av friluftslivet, som bør veie tungt i forhold til spørsmål om regulering av motorferdsel i utmark.

#### ***Friluftsliv – for alle***

Organisasjonene arbeider for et allsidig, enkelt og naturvennlig friluftsliv i tråd med norsk friluftslivstradisjon som gjennom tradisjonelle og nye aktivitetsformer fremmer friluftsliv for alle. Det er også et mål at flere skal få bedre helse, bedre trivsel og økt forståelse for naturens egenverd gjennom naturoplevelser.

#### ***Vern om natur og allemannsretten***

Vern om natur og fremme av allemannsretten står meget sentralt. Mange tar fri tilgang til natur for gitt. Historien viser at viktige naturområder for friluftsliv lett kan forsvinne til andre samfunnsformål, dersom ikke noen ivaretar allmennhetens interesser. Presset på grønne områder er økende. Arbeid med å sikre områder til bruk for friluftsliv vil også være meget sentralt i årene fremover.

#### ***Friluftsliv og folkehelse***

Stadig nye rapporter og forskningsresultater understreker friluftslivets betydning for folkehelsen og menneskers livskvalitet. Det er derfor gledelig at mange politikere ser stor verdi av de frivillige organisasjonenes arbeid, og ønsker å styrke samarbeidet i årene fremover.

#### ***Friluftslivets kjerneverdier og status i Norge***

Bjørn Tordsson, som er førsteamanuensis ved Høgskolen i Telemark, har lang erfaring med forskning på friluftslivets verdigrunnlag og betydning i det norske folks bevissthet ("Om Bjørn Tordsson" n.d.). I hans foredrag «Friluftsliv som nasjonsbygger», under konferansen «Friluftsliv for alle» 29. august 2014, peker han på mange sentrale og viktige betydninger om verdigrunnlaget for friluftslivet (Tordsson 2014). Norsk Friluftsliv ønsker å fremheve to budskap; det ene er at friluftslivets kjerneverdier står sterkt i bevisstheten hos det norske folk, det andre er paradokset om at friluftslivet står svakt politisk, institusjonelt og økonomisk.

Den norske friluftslivstradisjonen er videre godt dokumentert gjennom TNS Gallups Natur- og miljøbarometer for 2014 og tidligere år. Trenden er at friluftslivets betydning blir sterkere, og færre ønsker at det skal bli lettere å få dispensasjon for motorferdsel i utmark ("Natur- Og Miljøbarometeret 2014 Fra TNS Gallup" n.d.).

### **Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder**

Veilederen fra Miljødirektoratet om «Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder», peker på hvorfor det er nødvendig å kartlegge friluftslivsområder i den enkelte kommune, gjennom sin arealplanlegging ("Miljødirektoratet - Veileder M98-2013" n.d.). Der er det forankret tre overordnede mål for den statlige friluftslivspolitikken; Alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers; Områder av verdi for friluftslivet skal sikres og forvaltes slik at naturgrunnlaget blir tatt vare på; Allemannsretten skal holdes i hevd.

Veilederen henviser også til formålsparagrafen i friluftsloven, som sier følgende: «*Formålet med denne loven er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdse, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes*», jfr. Friluftsloven § 1.

Friluftslivets verdigrunnlag og status hos det norske folket blir ikke tillagt vekt gjennom et forslag om å åpne for fornøyleskjøring med snøscooter i utmark.

### **D. Regelverk knyttet til natur, friluftsliv og folkehelse**

Norsk Friluftsliv sin holdning, og hensynet til friluftslivet, er godt forankret hos et absolutt flertall (77 prosent) av befolkningen i Norge ("TNS Gallup - Natur- Og Miljøbarometer" 2014). Avveiningen mellom ulike hensyn skal ivaretas gjennom eksisterende regelverk. For å kunne vurdere hvordan friluftslivets kjerneverdier og verdigrunnlag står i forhold til andre interesser og hensyn i den offentlige forvaltningen er det nødvendig å vurdere hvordan friluftslivet blir ivaretatt gjennom det øvrige regelverket i Norge.

Som nevnt ovenfor mener vi at forslaget ikke oppfyller de krav som ligger i regelverket. Et hovedproblem er faren for at forslaget vil medføre en svekkelse av forholdene for friluftsliv og miljø utover det som det er anledning til etter eksisterende lovverk. Et annet hovedproblem ligger i en manglende utredning av konsekvensene av forslaget for friluftsliv og miljø. Eksempelvis er det problematisk at faren for ulovlig kjøring og tiltak for å hindre dette ikke i vesentlig grad behandles, selv om behovet påpekes i høringsbrevet. Forslaget ses heller ikke i lys av eksisterende trusler mot friluftsliv og miljø slik at det gis en oversikt over hvordan den samlede belastning vil bli. Endelig gir ikke forslaget svar på hvordan overordnet koordinering på tvers av kommunegrenser skal skje.

Disse tre forholdene gjør at forslaget ikke oppfyller de krav som følger av eksisterende lovgivning.

Regelverket som skal sikre kvalitet for friluftsliv og miljø, slik som grunnloven § 112, naturmangfoldloven, friluftsloven, motorferdselloven, folkehelseloven og forurensningsloven setter ikke veldig klare og tydelige kvalitetsstandarder. Imidlertid må de tolkes strengt der det er snakk om å endre politikken slik at det er stor fare for en betydelig forverring av kvaliteten. Der det er snakk om stor usikkerhet om hvilke virkninger en politikkenring vil ha, i dette tilfellet på grunn av mangelfull utredning, sammenholdt med fare for alvorlige negative konsekvenser, må føre vår prinsippet komme til anvendelse, jfr naturmangfoldloven § 9.

Regelverk som skal sikre tilfredsstillende utredning av lovforslag er ikke fulgt i forberedelsen av dette forslaget. Utredningsinstruksen er et forvaltningsinternt utgangspunkt. I tillegg følger det generelle regler om utredningsplikt i grunnloven § 112, 2. ledd, miljøinformasjonsloven § 20, folkehelseloven § 22 og naturmangfoldloven § 8. Alle disse bestemmelsene gjelder også for utredning av lovgivning.

Forslaget legger beslutningsmyndighet til kommunene. Det er lagt opp til at koordinering kommuner imellom skal følge plan- og bygningslovens system, og at klage skal skje til fylkesmannen. Forslaget har imidlertid betydelige svakheter i sin vurdering av hvordan man skal sikre en helhetlig og koordinert praktisering av ordningen.

Rettslige styringsmidler for en helhetlig utmarksforvaltning er undersøkt og godt dokumentert gjennom boken «Kampen om arealene», skrevet av Nikolai K. Winge (Winge 2013). Boken er et resultat av omfattende forskning på utmarksarealet og utmarksforvaltningen i Norge, gjennom Winges doktorgradsstipendiat ved Det juridiske fakultet (UiO), og prosjektet «Utmarksrettigheter og samfunnsendringer», finansiert av Norges forskningsråd.

I sin avhandling konkluderer Winge med at dagens lovgivning gjør det mulig å sikre en helhetlig utmarksforvaltning, men at rettsreglene gir ingen garanti for dette. Videre siteres fra Winges bok; *«Med andre ord har myndighetene de styringsverktøyene som trengs for å sikre en helhetlig utmarksforvaltning, men hvorvidt – og eventuelt i hvilken utstrekning – myndighetene velger å ivareta arealinteresser som er sårbare for arealinngrep, vil i all hovedsak bero på de til enhver tid rådende politiske prioriteringer. Mangel på rettslig styring gjør dermed utmarksforvaltningen til en arena for kamp mellom politiske hensyn og prioriteringer. All den tid det er en kamp om arealene, og så lenge kampen utspiller seg i forbindelse med den enkelte utbyggingssak, vil det være vanskelig, om ikke umulig, å sikre en helhetlig utmarksforvaltning. Dersom rettslig regulering skal være et egnet styringsmiddel for å sikre en helhetlig utmarksforvaltning, må plikt- og kompetansereglene innenfor arealforvaltningsretten bli mer presise»* (Winge 2013 s. 401).

Videre skriver Winge; *«Etter Riksrevisjonens vurdering er det foreløpig ikke dokumentert vesentlige effekter av tiltakene som er satt inn etter at plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009»* (Winge 2013 s. 409).

Med bakgrunn i denne argumentasjonen er det svært problematisk om det skulle åpnes for fornøyleskjøring med snøscooter i utmark, gjennom en forskrift til motorferdselloven, uten samtidig å ta hensyn til annet regelverk og hvordan praktiseringen av dette fungerer i forvaltningen. I tillegg er det vist at verktøyene i plan- og bygningsloven ikke har gitt den ønskede effekten. Å legge planmyndigheten for fornøyleskjøring med snøscooter til lokal forvaltning, gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven, vil forverre utfordringene rundt motorferdsel i utmark. Den andelen av Norges utmarksareal som ikke er vernet vil stå i fare for å bli regulert til et formål som fører til mindre friluftsliv, forringelse av natur og dårligere folkehelse, til tross for at verktøyene i blant annet plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven skal ivareta disse hensynene.

Det kan også nevnes at forholdet til forurensningsloven burde vært utredet i forslaget. Fornøyleskjøring i utmark vil åpenbart medføre forurensning, og det er høyst uklart om en avgjørelse om snøscooterløype vil være unntatt i henhold til lovens § 5.

## **E. Kunnskapsgrunnlaget**

Vi har stilt spørsmål om hvorfor dette endringsforslaget i det hele tatt har blitt sendt på høring når det foreligger et så mangelfullt kunnskapsgrunnlag. Vi har allerede pekt på flere spørsmål som burde vært utredet rundt regelverket, og kommenterer i det følgende manglende kunnskapsgrunnlag generelt, gjennom en kort omtale av hvert punkt.

### ***Forsøksordningen***

Forsøksordningen for etablering av traseer for snøscooterløyper er ikke evaluert tilstrekkelig. All forskning på motorferdsel og evaluering er gjort før 2006, i følge NINA. Det er derfor et stort kunnskapsbehov, og innsatsbehov for å utrede og analysere virkningene av forsøksordningen, jfr. NINA (Vistad 2014). Den eneste rapporten som er laget om forsøksordningen er en sluttrapport fra 2005, som også påpeker mangler i kunnskapsgrunnlaget (Skår and Østdahl 2005). Så er det et kunnskapshull fra og med 2006 til 2014.

### ***Arealbruksendringen***

Lovforslaget legger til rette for en arealdisponering som har svært negative konsekvenser for natur, friluftsliv og folkehelse. Derfor må det gjøres en vurdering av potensielle virkninger omfang. Det er vanskelig å gi en helt presis vurdering av størrelsen på det samlede arealet som vil bli influert av snøscooterbruk til fornøyleskjøring. Det er likevel mulig å gjøre noen grove beregninger som sier noe om størrelsesordenen.

Gunnar Borgos har laget et estimat for størrelsen på influensområdet. Estimaten tar utgangspunkt i de konkrete planlagte scooterløypene i syv kommuner, skalert opp til de 104 kommunene som ønsket å delta i regjeringens prøveprosjekt. Med et influensområde på én kilometer i snitt, fra de planlagte traseene, vil det utgjøre et bruttoareal på nærmere 54.000 km<sup>2</sup>, et areal som nesten tilsvarer det totale arealet av Telemark, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylker.

En åpning i regelverket for bruk av snøscooter for fornøyleskjøring i utmark vil kunne medføre en av de største arealbruksendringene noensinne i norsk natur, uten at konsekvensene av en slik drastisk arealbruksendring er vurdert.

### ***Generelt om Sveriges erfaringer***

Sverige har lang historie å vise til vedrørende grunnlag for evalueringer av fornøyleskjøring med snøscooter i utmark. Dette kunnskapsgrunnlaget bør ligge til grunn for Norges vurderinger av samme tema. For det første har Sverige mistet kontrollen på snøscooter i utmark, til tross for at de har et stort forvaltningsapparat. I tillegg har Sverige gjort undersøkelser på virkningen av sin forvaltning på dette området.

Naturvårdsverket fikk i 2013 i oppdrag av den svenske regjeringen å utarbeide en strategi for hvordan Sverige kan nå sitt mål om et «Storslagent fjellmiljø». Det er klart at dagens styringsmidler for forvaltningen av utmark i Sverige ikke vil bidra til å nå deres målsetting innen 2020. Dette arbeidet vil kreve en strengere regulering av snøscooter i utmark, jfr. Naturvårdsverkets forslag til strategi (Naturvårdsverket 2014).

Per-Olov Wikberg ved Naturvårdsverket, sier at snøscooterne er en sentral del av friluftslivet i Sverige og det selges 10.000 scootere hvert år. I Norge er det registrert 73.000 scootere. I Sverige er det

registrert 300.000 scootere. Det store antallet snøscootere får konsekvenser. Det blir først og fremst konflikter med annet friluftsliv som skigåing- og kjøring, næringsvirksomhet, villreinforvaltning, og annen arealvirksomhet på samme sted. Det er for mange interesser på samme sted.

Videre sier Wikberg at frikjøring utenfor de merkede traseene har økt kraftig med nye typer scootere de siste 5 årene i Sverige. I Norge er det meningen at det bare skal være lov å kjøre langs oppmerkede løyper. Om man åpner for kjøring kun i løyper så kommer det i mange tilfeller til å bli spørsmål om å forlate traseene og kjøre fritt i terrenget. På samme måte som man ønsker å kjøre «off-piste» på ski, så kommer scooterkjørerene til å gjøre det samme der det er mulig. Det er en trend som forsterkes hvert år i Sverige, at flere og flere forlater traseene for å kjøre fritt i terrenget. Det er viktig å lytte til de svenske erfaringene rundt snøscooterkjøringen, sier Per-Olov Wikberg (NRK 2014).

Det vil altså ikke bli mindre ulovlig kjøring som følge av dette forslaget, men mer ulovlig kjøring, basert på erfaringene fra Sverige og uttalelser fra Politiet og Statens naturoppsyn. Det er nødvendig å sammenlikne Sveriges forvaltningsapparat med hvordan Norge skal kunne håndtere dette innenfor sin forvaltning.

### **Dyrelivet**

I tillegg er det i Sverige gjort en litteraturstudie av terrengkjøringens påvirkning på dyrelivet. Alle studiene som inngår i undersøkelsen viser at terrengkjøringen har negativ effekt på dyrelivet. Man vet imidlertid mindre om hvilke konsekvenser dette har fått og kan få, og om det har oppstått en utdøelsesgjeld hos noen arter (Lindberget 2014). Dette må også vurderes i et økosystemperspektiv, jfr. Naturmangfoldloven og kunnskap om bevaringsbiologi (Primack 2010). Dette grunnlaget må undersøkes nærmere.

### **Økosystemtjenester:**

Naturen blir ikke verdsatt og vektlagt i tilstrekkelig grad i nasjonale og lokale beslutningsprosesser. Arealendringer og fragmentering av leveområder, jfr. biologisk mangfold, naturtyper og økosystemer, er det som gir størst negativ påvirkning og utgjør den største trusselen for menneskenes eksistensgrunnlag. Den offentlige utredningen om «Naturens goder – om verdier av økosystemtjenester» dokumenterer store kunnskapshull og et stort behov for forskning på dette området («NOU 2013: 10 - Naturens Goder – Om Verdier Av Økosystemtjenester» 2013). Derfor er en politisk retning om å åpne for fornøyelseskjøring i utmark uten tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag et skritt i feil retning, og behovet for utredninger ligger med andre ord på et mye høyere nivå enn fornøyelseskjøring isolert sett.

### **Friluftsliv og folkehelse**

Norges befolkning har et lavt fysisk aktivitetsnivå. 50 prosent av landets 15 åringer og 80 prosent av alle voksne beveger seg for lite. Inaktivitet gir økt risiko for livsstilsykdommer og utgjør en stadig større utfordring for hele samfunnet.

Helsedirektoratet har beregnet den potensielle velferdsgevinsten til hele 239 milliarder pr. år, dersom den inaktive og lite aktive andelen av befolkningen blir en del av den aktive andelen (Helsedirektoratet 2014).



I Natur og miljøbarometeret 2014 spørres det om; «Hva er det særlig ved friluftsliv og aktiviteter ute i naturen som tiltrekker deg?» Stadig flere oppgir frisk luft, ro og stillhet som kvaliteter de oppsøker (“Natur- Og Miljøbarometeret 2014 Fra TNS Gallup” n.d.).

Med dette som bakgrunn etterlyser vi erfaringene fra forsøkskommunene og andre kommuner. Vil en enklere adgang til å kjøre snøscooter, resultere i mer inaktivitet hos befolkningen? Er det slik at snøscooterkjøring utgjør et alternativ til fysisk aktiv ferdsel i naturen? Hvordan vil dette påvirke de som søker ut i naturen for å få frisk luft og oppsøker stillheten? Vil mer motorisert ferdsel påvirke deres bruksmønster? Hvilke konsekvenser gir dette i et folkehelseperspektiv?

### **Støy**

Problemet med støy i utmarka må ses i sammenheng med at mange i økende grad nettopp søker etter ro gjennom friluftslivet, fordi støy er blitt ett av de største miljøproblemene og en plage som har ført til helseproblemer for stadig flere (“Natur- Og Miljøbarometeret 2014 Fra TNS Gallup” n.d.). Det er påvist en generell sammenheng mellom støy og høyt blodtrykk, hjerteinfarkt og søvnløshet (Kleven, Saglie, and Tennøy 2006).

TNS Gallups Natur og Miljøbarometer er en landsdekkende undersøkelse med gjentatte spørsmål gjennom flere år til et utvalg personer. Svarene i denne undersøkelsen viser at et stort og stabilt flertall av befolkningen er imot at det skal bli lettere å få tillatelse til motorisert ferdsel i utmark. Hovedgrunnene er at det vil ødelegge naturen og at det bråker/støyer.

Motorstøy bærer langt i landskapet. Det berører store områder i skog og spesielt i fjellet, influensområdet for en snøscootertrase vil belegge et stort areal. For eksempel planlegges det i Engerdal 570 km med løyper på totalt 25 traseer.

Hvordan påvirker støy og eksoslukt folkehelsen? Vil en endring av motorferdselloven med påfølgende økt snøscooterbruk endre bruken av naturen for de som oppsøker frisk luft og stillhet? Hva skal defineres som influensområde? Sverige har mye erfaring med snøscooter og støypåvirkning, vi kan ikke se departementet har brukt denne erfaringen i høringsbrevet. Hvordan påvirker støy dyrelivet, jfr. Sveriges negative erfaringer (Lindberget, M. 2014).

Motorstøy fra snøscooter kommer i tillegg til all annen støyforurensning som omgir oss i samfunnet. Statistikken over antall biler, fly, fritidsbåter, gressklippere, skytebaner, helikoptre og andre motoriserte hjelpemidler, redskap og hobbyartikler eksempelvis, gir et bilde på det. Det er en forventning om å finne stillhet i friluftsområder, jfr. klager på støy i friluftsliv- og rekreasjonsområdene (Støyforeningen n.d.).

Vi kan ikke se at støytemaet er analysert og utredet tilstrekkelig, jfr. utredningsinstruksen.

### **Kontroll og sanksjoner**

Det er påvist at legal kjøring i scootertraseer også fører til svært mye ulovlig kjøring utenfor ledene. Dette gjelder også for vernede områder. Kjøring i Finnmark og Nord-Troms dokumenterer dette. Det samme kan dokumenteres fra flere av forsøkskommunene, blant annet Vinje i Telemark (Elgaaen 2013).

Generelt sett har kontroll av motorisert ferdsel i utmark vært nærmest fraværende. Det kan illustreres gjennom dokumentasjon av kontroller utført i regi av politi eller oppsynsmyndighet (SNO).

Det vi vet er at det knapt finnes ressurser hos lokalt politi til å drive effektiv kontroll. På grunn av knappe ressurser tilgjengelig har ikke politietaten i enkelte kommuner hatt mulighet til å kontrollere motorferdsel i utmark. Vi viser til høringssvarene fra Politiet i Telemark og Nord-Trøndelag ved høringsrunden vedrørende forsøk med snøscooter.

Kontroll- og oppsynsvirksomhet har vært lavt prioritert gjennom hele den perioden motorferdsel med scooter har foregått i norsk natur. Det er noe av bakgrunnen for at ferdselen har fått eskalere så voldsomt som tilfellet har vært.

Det at departementet sier man på et senere tidspunkt vil «*vurdere kontroll- og sanksjonsmulighetene i forbindelse med utforming av lovforslaget, men ikke foreslår noen konkrete bestemmelser om dette i høringsforslaget*», er særdeles lite tilfredsstillende og representerer ingen garanti for at nødvendig kontroll vil bli finansiert og utformet som pålegg overfor kontrollmyndigheten.

Dette synliggjør at konsekvensene av lovforslaget ikke er gjennomarbeidet og utredet tilstrekkelig.

### **Ulykker**

Snøscooterne som selges i Norge blir stadig lettere, får økt motorkraft, forbedrede tekniske egenskaper og en utforming som gjør at de tar seg frem på steder i terrenget som tidligere var utilgjengelig. I Sverige er 65 prosent av alle snøscootere som selges laget for frikjøring, og disse egner seg ikke for trasekjøring. Jfr. også Sveriges erfaringer som nevnt ovenfor (Wikberg 2014).

Minst 38 personer har omkommet i snøscooterulykker i de to nordligste fylkene siden 2000. Det er avisa Nordlys som har studert avisarkiver og ulykkes rapporter fra NGI for å komme fram til dette tallet. Det finnes ikke noe offisielt register for snøscooterulykker i Norge.

Jeppesen og Wisborg, ved Ullevål sykehus, fant i sin forskning flere skader i Finnmark per snøscooter enn noe annet land, og økningen i antall snøscootere over tid ga samtidig økning i antall skader. Skadene oppstod ved fornøyelseskjøring, ikke ved nyttekjøring (Jeppesen and Wisborg 2014).

I høringsbrevet er det ikke synliggjort hvilke samfunnskostnader disse ulykkene medfører. Hvilke kostnader vil dette ha for samfunnet? Hvilken beredskap vil dette kreve basert på erfaringer fra andre land, samt fra Finnmark og Nord-Troms? Hva kan bidra til å hindre ulykker? Omsetningen av scooterturisme framsnakkes, men hvordan blir samfunnsregnskapet når en tar høyde økningen av ulykker, økt beredskap, økt behov for kontroll, tap av helse, og omsetningen av turisme som søker frisk luft og ro?

Vi vet at en legalisering av fornøyelseskjøring med snøscooter vil medføre en økning av antall snøscootere og gi økt ferdsel, flere skader, ulykker og dødsfall. Rapporter om skader og dødsfall ved bruk av snøscooter i Skandinavia, USA og Canada viser et betydelig skadeomfang. Rapportene viser også en betydelig underrapportering av dødsfall og skader både her til lands og i utlandet.

Vi kan ikke se at dette er analysert og utredet, jfr. utredningsinstruksen.

### **Medvirkning i planprosesser**

Lovendringsforslaget vil flytte oppgaver som er av nasjonal interesse til lokal forvaltning, dersom det blir vedtatt. Medvirkning i planprosesser er et viktig prinsipp i forhold til lokalt demokrati og rettsikkerhet, og skal sikre bred medvirkning og dialog i planprosesser, jfr. Plan- og bygningsloven og veileder for medvirkning ("Veileder - Medvirkning I Planlegging - Kommunal- Og Moderniseringsdepartementet" 2014).

Medvirkningsprinsippet vil stå i fare for ikke å virke med den innretningen som legges til grunn i høringsforslaget, fordi snøscooterkjøring er et følelsesladet tema i distriktene og mange tør ikke si sin mening i frykt for å bli utstøtt i sitt eget lokalsamfunn. Derfor må andre og større organisasjoner tale deres sak. Dette vil føre til press på kapasiteten hos frivillige organisasjoner, som må ta en sterkere rolle i høringer lokalt. Dette aspektet er særlig viktig i forhold til sumvirkninger av snøscooterkjøringen, og at sambruk av areal vil gi konflikt mellom ulike brukergrupper. Her inngår også tøffe verdimessige spørsmål på lokalt nivå, som for mange vil oppleves vanskelig.

Dette påvirker mer enn forvaltningen av snøscooterløyper og må utredes nærmere.

### **F. Gjennomgang av høringsbrevet**

Norsk Friluftsliv mener lovforslaget ikke bør fremmes både fordi det strider mot det overordnede lovverket, det eksisterende kunnskapsgrunnlaget og virkningene av forslaget er ikke utredet. Vi kommenterer likevel de foreslåtte endringene i høringsbrevet.

Norsk friluftsliv har vært tydelig på at det er behov for å modernisere og forenkle regelverket. Loven er gammel, regelverket fragmentert, og ikke tilpasset dagens samfunn. Dette gir mange dispensasjoner, lite forutsigbarhet for de det gjelder og økt byråkrati. Loven som helhet burde vært gjennomgått.

For å begrense forskjellsbehandling og ulik dispensasjonspraksis, bør det vurderes om fylkesmannen skal behandle dispensasjoner for kommunene.

Derfor peker vi i dette kapittelet på styrker og svakheter ved høringsbrevets forslag og tar stilling til de spørsmålene som reises av KLD. Gjennomgangen benytter samme nummerering og benevnelse som KLD har benyttet i sitt høringsbrev.

#### **1. Innledning**

Forslagene i høringsbrevet gjelder utelukkende innføring av adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Det er med andre ord ikke en helhetlig utredning av motorferdselloven som ivaretar noen andre hensyn enn fornøyleskjøring med snøscooter.

Åpning for fornøyleskjøring med snøscooter er et vesentlig og omfattende tiltak som vil kreve gjennomtenkte vurderinger av konsekvenser for mange sektorer, men spesielt for norsk utmarksforvaltning på nasjonalt nivå. Det må derfor antas at en slik prosess må ta utgangspunkt i utredningsinstruksen som gjelder arbeidet med offentlige utredninger, forskrifter, reformer og tiltak samt proposisjoner og meldinger til Stortinget, og kravet om å utrede alle relevante og vesentlige konsekvenser.

Norsk Friluftsliv legger til grunn at det ikke foreligger gyldige særlige omstendigheter i denne saken, som gjør at utredningsinstruksen kan fravikes, jfr. utredningsinstruksens kapittel 1.1 og 1.3.

## **2. Gjeldende rett. Bakgrunnen for forslagene til lov- og forskriftsendringer**

Det bemerkes at Stortingets vedtak ba regjeringen legge fram forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, som sikrer lokal forvaltning innenfor **tydelige nasjonale retningslinjer som inntas i loven** (anmodningsvedtak nr. 549 (2013-2014)). Basert på vår argumentasjon under kapittel D om regelverk i dette dokumentet, kan vi ikke se at Stortingsvedtaket er ivaretatt i høringsbrevets forslag når vi legger kunnskapsgrunnlaget om rettslige styringsmidler til grunn. Fornøyelseskjøring som begrep og fenomen er i konflikt med regelverkets ulike formålsparagrafer og viktige allmenntilgitt hensyn. Forslaget vil sikre lokal forvaltning, men ikke gi tydelige nasjonale retningslinjer for hvordan motorferdsel skal forvaltes når det åpnes for fornøyelseskjøring gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven.

## **3. Departementets forslag**

Det vises her til Norsk Friluftsliv sin holdning til forslaget og kunnskapsgrunnlaget for natur, friluftsliv og folkehelse som er i konflikt med «*en viss åpning for kjøring med snøscooter til fornøyelsesformål*». KLD peker på at økt støy og trafikkbelastninger i utmark er negativt for friluftsliv og sårbart naturmangfold, og at markert økt motorisering av norsk natur ikke er ønskelig, fordi det kan få betydelig negative konsekvenser for det tradisjonelle friluftslivet og muligheten til å oppleve uberørt, stille natur.

Norsk Friluftsliv mener det bør være nulltoleranse for å innføre negative tiltak i samfunnsutviklingen generelt, og for natur, friluftsliv og folkehelse spesielt, så lenge tiltakene ikke har allment akseptert nytteverdi og er samfunnsøkonomisk forsvarlig i forhold til ressursbruken. Fremtidens ressursbruk som følge av en innføring av dette tiltaket er heller ikke utredet i forslaget, jfr. utredningsinstruksen.

KLD peker på at reglene for det nylig avviklede snøscooterforsøket representerer en god balanse mellom ulike og motstridende hensyn i saken, og at høringsforslaget bør bygge på de samme reglene. Det legges da til grunn at KLD mener den utvidede forsøksordningen med 104 kommuner. Norsk Friluftsliv bemerker at det ikke er foretatt en evaluering av den nevnte forsøksordningen, og at alt arbeidet rundt motorferdsel er utført før 2006 (Vistad 2014). Det foreligger derfor ikke noe systematisert kunnskapsgrunnlag som det er mulig å evaluere ut fra, og som dokumenterer balansen mellom ulike og motstridende hensyn. Forsøksordningen kan derfor ikke være premissgivende for en endring av motorferdselloven, før det er foretatt en slik evaluering.

Norsk friluftsliv kan ikke se at en forskrift til motorferdselloven, slik forslaget er utformet, løser utfordringene vedrørende motorferdsel i utmark innenfor tydelige nasjonale retningslinjer. Jfr. vår øvrige dokumentasjon ovenfor.

### Områder som skal være unntatt:

Norsk Friluftsliv mener det er en forutsetning at det ikke drives fornøyelseskjøring med snøscooter i verneområder, foreslåtte verneområder, i friluftslivsområder og i de store sammenhengende områdene av nasjonal eller regional betydning for vinterfriluftslivet, eller nasjonale villreinområder. Dette må også gjelde alle villreinområder, jfr. Bern konvensjonen, og Norges ansvar for å ta vare på

villreinen som art ("Council of Europe | Nature | Bern Convention" n.d.). Det er villreinens biologi og levevis som må ligge til grunn for dette. Sverige har dokumentert at snøscooterkjøring har en negativ effekt på dyrelivet (Lindberget, M. 2014). NINA har gjort omfattende forskning på villreinen som art, og det er uklart på hvilken måte villreinens arealbruk, trekkveier, beite og effekter av inngrep vil forandre seg i fremtiden ("Villrein.no - Alt Om Villrein" n.d.).

Derfor er departementets vurderinger en bekreftelse på at fornøyelseskjøring med snøscooter ikke bør gis tillatelse gjennom regelverket, på grunn av for sterke konflikter med viktigere hensyn som er av eksistensiell betydning, jfr. både verneområder, foreslåtte verneområder, villreinområder, friluftslivsområder, skredutsatte områder og sikkerhetsaspektet.

#### **4. Forslag til endringer i motorferdselloven og for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag**

##### **4.1 Lov om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag**

###### § 4 a

Norsk friluftsliv stiller spørsmål ved hensikten og lovligheten ved å åpne for fornøyelseskjøring med snøscooter gjennom en forskrift til motorferdselloven, når fornøyelseskjøring strider mot formålsparagrafen, og formålsparagrafen ikke er foreslått endret.

Videre vises det til forslag om den nye bestemmelsen § 4 a. i motorferdselloven. Det legges til grunn at kommunene skal ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø osv., samt utrede virkninger i plan- og influensområdet, kartlegge og verdsette friluftslivsområdene. Men kommunene er hverken gitt nødvendige verktøy eller objektive kriterier for hvordan man skal ta hensyn. Prinsippet «likhet for loven» vil ikke være mulig å gjennomføre.

###### § 5

Norsk Friluftsliv støtter KLD i at det er uryddig og lite ønskelig å ha ulike regimer på nasjonalt nivå for etablering av snøscooterløyper. Derfor har vi argumentert for full utredning av motorferdselloven, slik at vi ivaretar dagens utfordringer vedrørende motorferdsel i utmark konsekvent.

##### **4.2 Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag**

###### Ny § 4 a.

Norsk Friluftsliv støtter hovedsakelig KLDs omtale av denne bestemmelsen, men inntar en mer restriktiv holdning til utformingen av dette innholdet. Det er svært viktig, også for dagens gjeldende lovverk, at det fastsettes flere minimumskrav på nasjonalt nivå som skal gjelde for den enkelte kommunes egne bestemmelser i forskrift. Det må foreligge nasjonale bestemmelser om fartsgrenser, og bestemmelser om kjøretider som ikke kan fravikes av andre enn politi, brann- og redningspersonell, krav til sikkerhet, maksimumsgrenser for støy, avstandsgrenser ifht. andre hensyn, bestemmelser om hvor løypene kan ligge, med mer. Bestemmelsene kan ikke gi rom for skjønnsmessige vurderinger, ut fra forvaltningens frie skjønn på lokalt nivå når det gjelder andre vesentlige hensyn som skal ivaretas etter plan- og bygningsloven. Derfor bør slike bestemmelser etableres som statlige planbestemmelser og ikke bare som retningslinjer for regional og kommunal

planlegging eller vage formuleringer i en generell forskrift. Begrunnelsen er at norsk utmark er en knapp og svært sårbar ressurs i forhold til allmennyttige og eksistensielle behov.

Hensikten med en slik restriktiv innretning på nasjonalt nivå er å etablere klare referansepunkter og grenser, slik at saksbehandlingen blir enklere og mer effektiv, i forhold til når det kan forventes innsigelser etter plan- og bygningsloven § 5-4. Samtidig er det en styrke for nasjonal rettssikkerhet at KLD innstiller på at plan- og bygningsloven § 11-15 tredje ledd ikke skal gjelde for kommunestyrets vedtak om trase for snøscooterløype i kommuneplan, slik at klageadgangen styrkes for dette formålet.

For ordens skyld påpeker Norsk Friluftsliv at det ikke bør gjøres unntak fra plan- og bygningslovens bestemmelser i mer liberal retning, men at eventuelle unntak utelukkende gjøres for å oppnå en mer restriktiv planlegging av snøscooterkjøring, jfr. utfordringene rundt dispensasjonspraksis i forhold til gjeldende motorferdsellov. Det er særlig viktig at det er helt tydelige prosessregler for planlegging av snøscooterløyper. Det bør være et krav om at **det skal etableres planprogram**, med en saksfremleggelse og opplegg for medvirkning uavhengig av omfanget av traseer og trasealternativer, siden dette hensynet er i så sterk konflikt med viktigere hensyn.

Det bør ikke lages en innretning hvor det er tillatt å kjøre utenfor løypene, hverken av hensyn til rasting eller sikkerhet. Disse hensynene må ivaretas i planleggingen av traseene slik at både plasser for rasting og sikkerhetsaspektet blir ivaretatt i planene på lokalt nivå. Det skal altså ikke åpnes for frikjøring, men kun etableres faste scooterløyper uten unntak. Staten bør fastsette øvre maksimumsgrenser gjennom statlige planbestemmelser, som lokal planmyndighet kan arbeide innenfor i planleggingen. Dersom de øvre grensene ikke kan overholdes vil det ikke være grunnlag for å etablere traseen på lokalt nivå.

For statsallmenningene bør det foreligge klare bestemmelser for snøscooterløyper på nasjonalt nivå, slik at dette ansvaret ikke pulveriseres eller faller mellom to stoler. Formuleringen av dette avsnittet i høringsbrevet overlater dette ansvaret til Statskog, som hittil har sagt at de ikke ønsker å ha noen mening om hvor traseene skal etableres, men at det må være opp til lokal planmyndighet å bestemme dette. Statskog må som en ansvarlig grunneier ha plikt til selv å vurdere om det er ansvarlig å etablere løyper på statens grunn, og om nødvendig kunnskapsgrunnlag foreligger. Det vil ikke være i tråd med en bærekraftig forvaltning av utmark dersom det ikke settes tydelige grenser på nasjonalt nivå for hvordan den enkelte kommune kan og bør forholde seg til snøscooterløyper i statsallmenningene.

## § 9

Norsk Friluftsliv støtter KLDs forslag vedrørende fylkesmennenes fullmakter til å beslutte tidspunkter for scooterkjøring, men legger til grunn at evt dispensasjonspraksis må gjøres strengere, siden det er en åpning for unntak i spesielle tilfeller. Det kan for eksempel ikke gis dispensasjon med hjemmel i denne bestemmelsen for annet enn nyttekjøring som er strengt nødvendig. Det forutsettes at det tas særlig hensyn til naturmangfoldet.

## **5. Avgrensning til bestemte brukergrupper. Betaling**

Høringsdokumentene viser til at det vil være vanskelig å regulere kjøring gjennom begrensning av hvilke grupper som kan benytte løypene, f.eks. utenbygds personer eller utlendinger. Det vil derfor være naturlig at dette aspektet utredes før evt. lovendring gjennomføres.

## **6. Særlige spørsmål**

### **6.1 Tekniske krav til snøscootere**

Høringsdokumentene understreker behovet for kontroll, tilsyn og sanksjoner for å kunne kontrollere fornøyleskjøringen. Det er imidlertid ikke foreslått konkrete tiltak for dette. Det er utenkelig at det vil være mulig å føre tilstrekkelig tilsyn med snøscooterkjøring i utmark, jfr. vår utredning i kapittel E. ovenfor. Hverken tilsyn/opsyn eller straffesanksjoner vil av ressursmessige årsaker være preventive i tilstrekkelig grad for å hindre støy, lukt eller ulovlig frikjøring. Derfor er det helt nødvendig å innføre nasjonale krav til teknisk utforming av snøscootere, som både begrenser hastighet, støy og lukt. Samtidig må de utformes slik at de er mindre egnet for å kjøre i løssnø utenfor traseene, jfr. eksempelvis kamhøyden.

### **6.2 Kontroll og sanksjoner**

Det er nødvendig å innføre strenge tiltak om krav til kjørebok, høyt bøtenivå, prikkbelastning og inndragning av førerkort, inndragning av kjøretøy og tydelig kjøretøyregistrering, med mer. Snøscooterkjøringen kan ikke være mindre restriktiv enn vegtrafikken.

Ekspertene i Politiet og Statens naturoppsyn har uttalt at uansett hvilke krav man setter til snøscooterne, jfr. kjøretøyforskriften, så vil det ikke være mulig å føre tilstrekkelig tilsyn og håndheve bruken av snøscootere. Alle krav bør derfor gjelde for snøscootere generelt og fremgå av lovgivningen for import, omsetning og registrering.

Norsk Friluftsliv mener det må etableres sanksjoner ovenfor forvaltningsnivåer (kommune og fylke) som ikke forholder seg til gjeldene regelverk.

## **7. Økonomiske og administrative konsekvenser**

De samfunnsøkonomiske kostnadene til oppsyn, kontroll, administrativ håndtering i kommunene ifht. planlegging, forringelse av natur, mindre friluftsliv og dårligere folkehelse er ikke utredet, jfr. Utredningsinstruksen og veileder for samfunnsøkonomiske analyser.

I tillegg kommer behovet for økt miljøkompetanse i kommunene, og kostnadene knyttet opp til dette. Dette apparatet bør sammenliknes med forvaltningsapparatet til Sverige, som er svært stort, og som til tross for det har mistet kontrollen over snøscooterkjøringen i utmark.

## **8. Samlet fremstilling av endringsforslagene**

III. Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser

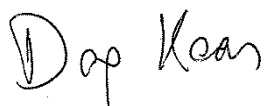
Eventuelle endringer av motorferdselloven, eller forskrift til motorferdselloven, bør ikke tre i kraft før alle konsekvenser er utredet og ivaretatt gjennom en helhetlig gjennomgang av motorferdselloven og annet norsk og internasjonalt regelverk. På overordnet nivå må alle utredninger og eventuelle endringer av loven forankres i et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. En ny lov om motorferdsel må også tilpasses norsk og internasjonalt regelverk på en slik måte at alle nødvendige hensyn ivaretas. Konsekvenser av motorferdselen for natur, friluftsliv og folkehelse er blant temaene som må utredes.

En lovendring som ikke er tilpasset lovens egen formålsparagraf, eller andre sektorovergripende formål i annet lovverk, kan ikke være hverken hensiktsmessig eller lovlig i forhold til Norges Grunnlov, som skal sikre demokratiet, rettsstaten og menneskerettighetene.

## G. Konklusjon

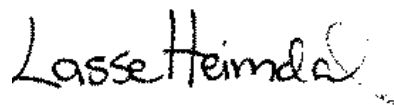
Norsk Friluftsliv sin konklusjon er at det ikke kan åpnes for fornøyleskjøring med snøscooter i utmark fordi det strider mot eksisterende lovverk, kunnskapsgrunnlaget og utgjør en trussel mot natur, friluftsliv og folkehelse.

Med vennlig hilsen for  
Norsk Friluftsliv



---

Dag Kaas  
Styreleder



---

Lasse Heimdal  
Generalsekretær



## H. Kilder

- “Council of Europe | Nature | Bern Convention.”  
[http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/nature/bern/default\\_en.asp](http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/nature/bern/default_en.asp) (September 12, 2014).
- Elgaaen, Morten. 2013. “Dokumentasjon Av Snøscooterkjøring - Vest-Telemark 27.02.13.”  
<http://www.turistforeningen.no/nyheter/181-fornyleskjring-med-snscooter-pa-hring/>  
(September 9, 2014).
- Helsedirektoratet. 2014. “Kunnskapsgrunnlag Fysisk Aktivitet.”  
<http://www.helsedirektoratet.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-fysisk-aktivitet/Publikasjoner/IS-2167.pdf> (September 15, 2014).
- Jeppesen, Elisabeth, and Torben Wisborg. 2014. “Antall Skader Øker Med Antall Snøscootere.”  
<http://www.frifo.no/6486.Antall-skader-oket-med-antall-snoscootere.html> (September 18, 2014).
- Kleven, Terje, Inger-Lise Saglie, and Aud Tennøy. 2006. “NIBR-Rapport 2006:16 - Revisjon Av Motorferdselsloven – Verdier, Interesser Og Veivalg.” <http://www.nibr.no/filer/2006-16.pdf>  
(September 16, 2014).
- Lindberget, Mirja. 2014. *Terrängkörningens Påverkan På Djurlivet* *Terrängkörningens Påverkan På Djurlivet*.
- Lindberget, M., Skarin A. 2014. *Terrängkörningens Påverkan På Djurlivet*.  
<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6622-2.pdf?pid=13335>.
- “Miljødirektoratet - Veileder M98-2013.”  
<http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M98/M98.pdf> (September 6, 2014).
- “Natur- Og Miljøbarometeret 2014 Fra TNS Gallup.” <http://www.frifo.no/6478.Natur-og-miljobarometeret-2014-fra-TNS-Gallup.html> (September 15, 2014).
- Naturvårdsverket. 2014. “Förslag till En Strategi För Miljö kvalitetsmålet Storslagen Fjällmiljö.”  
<http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/miljoarbete-i-sverige/regeringsuppdrag/2014/Rapport-RU-fjall.pdf> (September 16, 2014).
- “NOU 2013: 10 - Naturens Goder – Om Verdier Av Økosystemtjenester.” 2013.  
<http://www.regjeringen.no/pages/38440617/PDFS/NOU201320130010000DDDPDFS.pdf>  
(September 18, 2014).
- NRK. 2014. “100 Kommuner Vil Ha Skuterløyper - Hedmark Og Oppland.”  
<http://www.nrk.no/ho/100-kommuner-vil-ha-skuterloyper-1.11634317> (September 16, 2014).
- “Om Bjørn Tordsson.” <http://www.hit.no/nor/HiT/Forskning/Forskningssamarbeid/Senter-for-kultur-og-idrettsstudiar/Forskarar/Bjoern-Tordsson> (September 6, 2014).
- Primack, Richard. 2010. “Essentials of Conservation Biology, Fifth Edition - EssentialsConservationBiology5.pdf.” *Fifth*: 601.  
<http://www.sinauer.com/media/wysiwyg/tocs/EssentialsConservationBiology5.pdf> (September 9, 2014).

- Skår, Margrethe, and Torbjørn Østdahl. 2005. "Evaluering Av Forsøk Med Ny Forvaltningsordning for Motorferdsel I Utmark - Sluttrapport." *NINA Rapport 90*.  
<http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2005/90.pdf> (September 9, 2014).
- Støyforeningen. "Friluftsliv Og Støy / Fakta - Norsk Forening Mot Støy."  
<http://www.stoyforeningen.no/Fakta/Friluftsliv-og-stoey> (September 18, 2014).
- "TNS Gallup - Natur- Og Miljøbarometer." 2014.
- Tordsson, Bjørn. 2014. "Friluftsliv Som Nasjonsbygger." <http://www.frifo.no/file=6288> (September 11, 2014).
- "Veileder - Medvirkning I Planlegging - Kommunal- Og Moderniseringsdepartementet." 2014.  
[http://www.regjeringen.no/upload/KMD/PLAN/medvirkningsveileder/H2302B\\_veileder\\_medvirking.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KMD/PLAN/medvirkningsveileder/H2302B_veileder_medvirking.pdf) (September 16, 2014).
- "Villrein.no - Alt Om Villrein." <http://www.villrein.no/> (September 12, 2014).
- Vistad, Odd Inge. 2014. "Kunnskapsstatus Og Kunnskapsbehov Om Snøskuterkøyring I Utmark - NINA Lillehammer." <http://norskfriluftsliv.no/file=6047> (September 9, 2014).
- Wikberg, Per-Olov. 2014. "Snøskoter I Sverige, Historik Och Kunskapsläge - Naturvårdsverket Och Nationella Snöskoterrådet." <http://norskfriluftsliv.no/file=6046> (September 9, 2014).
- Winge, Nikolai K. 2013. "Kampen Om Arealene." 448.  
<http://www.universitetsforlaget.no/nettbutikk/kampen-om-arealene.html> (September 6, 2014).