

Til Stortingets energi- og miljøkomite

Fra Norsk Friluftsliv

Oslo 29. april 2021

HØRINGSNOTAT – REPRESENTANTFORSLAG 155 S (2020-2021) OG 161 S (2020-2021) ANGÅENDE ENDRINGER I MOTOFERDSELLOVEN

Norsk Friluftsliv representerer de 18 største frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge med til sammen rundt 950.000 medlemskap og rundt 5.000 lokale lag og foreninger. En av hovedoppgavene for Norsk Friluftsliv er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivets vilkår i Norge.

Dette høringsnotatet omhandler både representantforslag 155 S og 161 S. Ingen av forslagene er særlig konkrete, men vi opplever at begge forslagenes hovedmål er økt liberalisering av motorferdsel i norsk natur, særlig med tanke på å gjøre det lettere å bruke snøscooter til fornøyleskjøring. Det argumenteres også med ønsket om økt kommunalt selvstyre og å redusere byråkratiet.

Det er en kjent sak at Norsk Friluftsliv, av hensyn til friluftslivsinteressene, var sterkt imot Stortingets endring i motorferdselloven i 2015, som førte til at kommunene fikk mulighet til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Til tross for Stortingets forsikringer om at det ved fastsetting av kommunale snøscooterløyper skulle tas særlig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, viser det seg i praksis at friluftslivinteressene er den tapende part.

Mange kommuner har eller er i ferd med å tilrettelegge for fornøylesløyper for snøscooter, uten at regelverket sikrer tilfredsstillende interesseavveinger. Evalueringsrapporten (NINA rapport 1887) viser at 19 av de 34 kommunene som har etablert fornøylesløyper for snøscooter svarer at de har lagt scooterløyper i viktige eller svært viktige friluftsområder. Kontakt med de kommunene som ikke har svart på kartleggingen fra NINA, viser at flere kommuner har lagt skuterløyper i viktige og svært viktige friluftslivsområder. Praksis viser, herunder statsforvalterens avgjørelser i flere klagesaker, at kommunene står fritt til å prioritere snøscooterinteresser foran friluftslivinteressene, selv der dette får store negative konsekvenser for friluftslivet, stikk i strid med Stortingets intensjon.

Et av argumentene for å innføre snøscooterløyper for fornøyleskjøring var at det ville redusere omfanget av ulovlig kjøring. Selv om NINA-rapporten mangler faktagrunnlag for å konkludere på dette, er det ingen ting som tyder på omfanget av ulovlig kjøring med snøscooter er redusert, tvert imot – alt tyder på dette er et stort og økende problem¹.

Begge forslagene argumenterer med behovet for mindre byråkrati og økt kommunalt selvstyre på dette området. I forslag 161 S bes det om at regjeringen kommer med forslag som samordner motorferdselloven med plan- og bygningsloven slik at kommunene får økt myndighet. I den forbindelse er det verdt å merke seg at det allerede i all hovedsak er kommunene som er vedtaksmyndighet etter dagens motorferdselregelverk. Kommunenes myndighet omfatter både myndighet

¹ <https://www.nrk.no/trondelag/haerverk-etter-statens-naturopsyn-sin-jakt-pa-ulovlig-kjoring-med-snoskuter-i-midtre-gauldal-1.15452059>

til å treffe enkeltvedtak og myndighet til å vedta forskrifter. Statens rolle i denne type saker, er den samme som i andre saker, jf. forvaltningsloven.

Presset på natur- og friluftsområdene våre øker stadig, og mulighetene til å oppleve stillhet og urørt natur minker. Samtidig er stillhet og ro en av de viktigste grunnene til at folk driver friluftsliv og oppsøker natur². Det er heller ikke noe krav i befolkningen om ytterligere liberalisering av motorferdselloverket, tvert imot, rundt 80 % av befolkningen er uenige i påstanden om at det bør bli lettere å få tillatelse til motorferdsel i utmark, (dette gjelder i hele landet, inkludert Trøndelag og Nord-Norge)³. Det betyr at formålet med motorferdselloven, som er å verne naturmiljøet og fremme trivselen, er i tråd med folks holdninger og faktiske ønsker. Samtidig ser vi at motorferdsellovens formål blir undergravd med stadige endringer og liberaliseringer.

Forslaget om å samordne motorferdselloven med plan- og bygningsloven er lite konkret. Hvis det er prosessreglene i pbl det er snakk om, kan det bidra til mer helhetlig planlegging og bidra til bedre konsekvensutredninger. Men dette kan også ivaretas gjennom motorferdselloven, og vi mener motorferdsel i utmark bør ligge under Klima- og miljødepartementet.

Bolyst og næringsutvikling blir også nevnt som argumenter for mer liberalisering av motorferdselloven. Men da er det rimelig å spørre bolyst for hvem, når det er stillhet og ro som er viktigste grunn til at folk oppsøker natur⁴? En samlet reiselivsnæring har satt seg som mål at Norge innen 2030 har befestet sin posisjonen som et av verdens foretrukne reisemål for bærekraftige natur- og kulturbaserte opplevelser, men næringen er bekymret for at nye naturinngrep og økt motorisert ferdsel kan undergrave dette målet⁵.

Norsk Friluftsliv støtter derfor ingen av representantforslagene, som vi mener vil føre til mer snøscooterkjøring i norsk natur, både lovlig og ulovlig. Vi mener i stedet at praktisering av dagens lovverk må strammes inn, slik at Stortingets intensjon om at det skal tas særlig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, blir en realitet.

Norsk Friluftsliv ber Stortinget om å:

- avvise de to representantforslagene,
- be regjeringen sørge for at Stortingets intensjon om at det skal tas særlig hensyn til friluftsliv ved etablering av fornøylesløyper for snøscooter, blir en realitet.

Vennlig hilsen
Norsk Friluftsliv



Bente Lier
generalsekretær



Hans Erik Lerkelund
fagsjef naturforvaltning

² Kantar TNS Natur og Miljøbarometeret (2020)

³ Kantar TNS Natur og Miljøbarometeret (2020)

⁴ <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/mener-motorfolket-sutrer--vi-har-et-fantastisk-loypenett-1.15453706>

⁵ <https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/b8ac6752ac3f463ebcc8ebb357121b07/veikart-barekraft.pdf>