

Suksessen som Direktoratet for naturforvaltning skjuler



Et forsøk med lokal forvaltning av snøscooterløyper ble en suksess. Det viser den offisielle evalueringen som Miljøverndepartementet bestilte. Like fullt omtaler nytt motorferdselslovforslag fra Direktoratet for naturforvaltning forsøket som om det var mislykket! Derfor må vi fortelle hva den offisielle evalueringen faktisk sa.



SIF

SNØSCOOTERIMPORTØRENES FORENING

DN vil hindre en vellykket praksis

Prøveordningen med lokalt vedtatte snøscooterløyper etter plan- og bygningsloven viste at alle seks delmål for bedre motorferdsel ble helt eller delvis innfridd i forsøkskommunene. Det skriver Norsk institutt for naturforskning (NINA), på oppdrag fra Miljøverndepartementet, i sin evaluering. Likevel vil Direktoratet for naturforvaltning (DN) hindre kommunene i å videreføre ordningen som fungerer.

■ Hvorfor holde det skjult?

Hvorfor vil ikke DN fortelle at forsøket var vellykket? Evalueringen til NINA (Rapport 90/2005) er entydig. Seks av seks delmål for bedre motorferdsel ble helt eller delvis innfridd.

■ Mindre støypoblemer

Befolkningen i kommuner uten snøscooterløyper var *mer* plaget av støy enn innbyggere i kommuner som deltok i prøveordningen.

■ Viktig for deg som skal beslutte

DN forteller ikke om disse positive resultatene, til tross for at et nytt lovforslag skal behandles. Tvert imot blir evalueringsrapportens positive svar på hvert enkelt delmål fjernet i lovforslaget og erstattet av negativ omtale. Det er vanskelig å tro at et direktorat gjør slikt. Derfor må vi dokumentere det.



Det er en myte at snøscooterløyper må gå gjennom sårbar natur. Her går løypa langs riksveien over Sälenfjellene i Sverige.



Slik snur DN på resultatene

Nedenfor har vi satt opp hva Norsk institutt for naturforskning (NINA) faktisk sa i sin hovedrapport, og deretter hva DN i lovforslaget sier at NINA sa. (Se lovforslag pkt. 3.6, side 56, 1. spalte). Les selv, og se om du synes NINA er riktig gjengitt.

Våre sitater fra NINA er fra oppsummeringen, som i motsetning til lovforslaget direkte rapporterer i henhold til de oppsatte seks delmål for forsøket.

■ Fra de 6 hovedfunn som NINA rapporterte på de 6 oppsatte mål (for forsøket):

Seks av seks delmål for bedre motorferdsel ble helt eller delvis innfridd.

1. «Arealsoneringen og kjøringen i løyper har hatt en kanaliseringseffekt.»
2. «Vedtektene i forsøket har resultert i reduksjon av kjøring i sårbare områder, men kjøringen i slike områder har neppe nådd noen minimumsgrense.»
3. «Forsøket viser at plan- og bygningslovens prosedyrer for kommuneplanlegging til en viss grad sikrer en helhetlig vurdering av berørte interesser.»
4. «Vedtektene har medvirket til at behandling og praktisering av motorferdselsaker har blitt mer demokratisk.»
5. «I forsøkskommuner som har praktisert flere sesonger har saksbehandlingstida blitt nedkortet. I de andre kommunene antar vi at dette vil skje over tid.»
6. «Forsøket viser økt forutsigbarhet i saksbehandlingen, men vi mangler kunnskap om dette i flere kommuner pga kort praktisering av regelverk.»

Kilde: NINA Rapport 90/2005 s. 4–7

■ Slik blir det gjenfortalt av DN:

- «Lange prosesser som forlenges av innsigelser.»
- «Manglende plankompetanse i kommunen.»
- «Mangelfullt kunnskapsgrunnlag om sårbare og verdifulle naturområder.»
- «Usikkerhet om motorferdselsplanens status og uklare skiller mellom bestemmelser og retningslinjer.»
- «Økt ulovlig motorferdsel i nærområdet til kartfestede snøskuterløyper – til og fra kjøring – ikke klare nok bestemmelser?»
- «De faglige interessene knyttet til friluftsliv, natur- og miljøvern, i mye mindre grad enn snøskuterinteressene er blitt ivaretatt av frivillige, lokale organisasjoner. Hovedårsaken til dette er at disse interessene generelt er dårlig organisert på lokalt nivå.»

Kilde: DNs lovforslag pkt. 3.6 s. 56

Noen rariteter ved DN's lovforslag

Hvor utgangspunktet er galest, blir tidt resultatet originalest. Se bare her:

- Innmark blir utmark når det snør, og det blir dermed forbudt å kjøre med snøscooter på jordet, selv om spor bare settes i snø. Å sette spor på bar mark er ok.
- Skogsbilvei er utmark, men ikke hvis den blir brøytet.



Brøytet nok til å bli innmark?

- Du får ikke kjøre bagasje eller materialer til hytta uten leiekjørere, selv om ingen slike er tilgjengelige. Det ser faktisk ut til at det heller ikke blir lov å sitte på med leiekjøreren (når bagasjen kjøres).
- Hvis byggetillatelsen din er to år gammel, har verken du eller leiekjørere lov til å frakte byggematerialer til byggplassen, selv om tillatelsen fortsatt er gyldig etter bygningsloven.
- Ingen får anledning til å frakte barn og syke med snøscooter. Ideelle organisasjoner kan dog ta med «eldre og beboere på institusjoner».
- Idrettslag er ikke ideelle organisasjoner i følge DN. De kan derfor ikke ta med eldre på tur.

Ønsker du slike konsekvenser?

- Kommunene som har hatt så gode resultater med selvstyre, må stenge snøscooterløypene.
- Tusener av hytteeiere og funksjonshemmede som har scooterløype uten tidsbegrensning mister dette.
- Distriktene går glipp av næringsutvikling som har vært en suksess på andre siden av grensen, også miljømessig.

Problemet

Det viktigste resultatet av forsøksordningen med lokalt vedtatte snøscooterløyper med hjemmel i plan og bygningsloven er entydig:

«Kjøringen i sårbare områder har blitt redusert.»

Både dette sitatet fra den offisielle evalueringen og konsekvensen av det er utelatt i forslaget til en ny og enda strammere sentral motorferdselslov.

Løsningen

Motorferdselslovforslaget bygger på at det fortsatt skal være den loven som styrer, uansett hva kommunene mener. Nå er ny planlov fra 2008 rigget for å regulere motorferdsel, men DN vil ikke at muligheten skal være lov å benytte slik prøvekommunene gjorde. Derfor sperrer motorferdselslovforslaget for å bruke planloven utover det som er bestemt sentralt.

Forsøkskommunene fikk spesialtillatelse til å bruke daværende plan- og bygningslov til å regulere alminnelige snøscooterløyper.

Den nye plan- og bygningsloven vedtatt i 2008 (plandelen) og 2009 (bygningdelen) hjemler regulering av det meste av arealbruk og ferdsel til lands og vanns. Planlovens §11-7 gjelder tillatte arealformål, herunder samferdselsanlegg.

I Miljøverndepartementets lovkommentar, som ligger på hjemmesiden, gjøres det klart at også snøscooterløyper er samferdselsanlegg.

«Områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan underdeles nærmere og spesifiseres avhengig av hvilken type anlegg og funksjon det er tale om. Samferdsel dekker

alle former for areal til transport, inkludert kjøreveg, gang- og sykkelveg, snøscootertraseer, barmarkstraseer, bane, havn og anlegg for lufttrafikk.» (vår utheving)

Plan- og bygningsloven er blitt det sentrale virkemiddel for en kombinasjon av lokal og statlig planlegging og arealforvaltning. Én eneste form for ferdsel vil DN likevel ikke at planloven skal kunne regulere selv om den er rigget for det: motorferdsel.

Det er mystisk at plassering av all annen infrastruktur og ferdsel passer i den nye planlovens samordningssystem, men ikke å legge ut alminnelige løyper der forholdene ligger til rette. Stortinget bør i det minste slå fast at motorferdselsloven ikke gjelder der plan- og bygningsloven regulerer arealbruken.

Hva mener folket?

I lovforslaget bruker DN galluper helt tilbake fra 1991.
En undersøkelse gjennomført av TNS Gallup i august 2007
i de syv mest scooterrike fylkene i landet viser imidlertid at:

- **80 %** sier at det må være lov å bruke snøscooter til og fra egen hytte.
- **75 %** sier at kommunene må kunne merke opp egne snøscooterløyper.
- **68 %** sier at snøscooterkjøring på skogsbilveier bør være lov.
- **65 %** sier at snøscooterkjøring på islagte vann bør være lov.
- **62 %** sier at kommunene skal overta reguleringen av snøscootertrafikken.

Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) fant ut at det var i prøvekommunene som hadde egne løyper, at færrest svarte at snøscootere forringet deres naturopplevelse.
Dette sier hovedrapporten på side 32:

*«Spørreundersøkelsen gjennomført i forsøket viser at det er i de kommunene som har **minst** omfang på snøskuterkjøring (Stor-Elvdal og Lom) at innbyggerne i **størst** grad sier at støy fra snøskutere forringer deres naturopplevelse.» (vår utheving)*

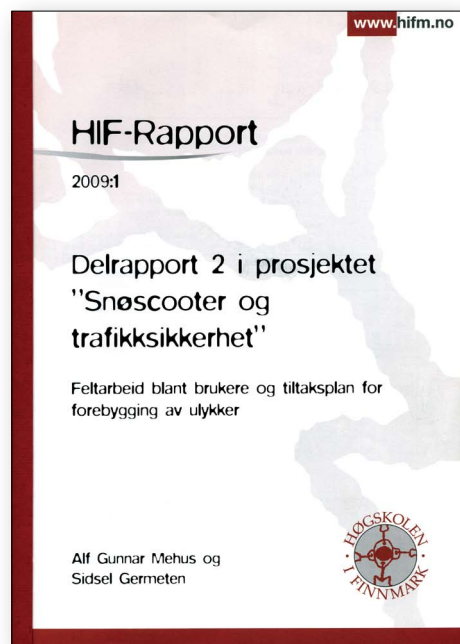
Kilde: NINA Rapport 90/2005 s. 32

Løyper hindrer ulykker

Trafikksikkerhetsmessig er det ingen tvil om at etablering av løyper gir sikker snøscootertrafikk.

Vegdirektoratet skriver i sin rapport TS 2008:6 med tittelen «Ulykker med snøscooter innblandet» av 25. november 2008:

- Kun 3 av i alt 62 politirapporterte ulykker skjedde på merket snøscooterløype.
- Ingen av disse ulykkene var alvorlige.
- Ingen ulykker hadde skjedd på snøscooterløyper i forsøkskommunene.



Høgskolen i Finnmark avla nylig sin delrapport 2 i prosjektet «Snøscooter og trafikksikkerhet». Prosjektet utføres på oppdrag fra Statens vegvesen region nord og Finnmark Fylkeskommune.

I hovedkonklusjonen står blant annet dette:

«Snøscooterbruk i Norge bør organiseres med et løpesystem for å bedre sikkerheten.»

Se HIF-Rapport 2009:1, s. 61

Svenskene lykkes også

Følgende går fram av NIBR-rapport 2006:15,
Motorferdsel i utmark – omfang, erfaringer og effekter.
(se kap. 6.3.6 side 151-152)

«Funäsdalsprosjektet er rekna som eit særleg godt døme på vellykka planlegging og gjennomføring av eit «skutertiltak», og ikkje berre det: Ein har også klart å redusere omfanget av ulovleg køyring og konfliktane mellom ulike interessegrupper, gjennom intensiv styring og hyppig oppsyn, skilde og fast opparbeidde trasear for skuterbruk og skigåing, samt langsiktige avtaler med grunneigarane.»



Arve Lønnum er sekretær i
Snøscooterimportørenes Forening (SIF).
Ta gjerne kontakt hvis du har spørsmål.

- ▶ Mobiltf.: 901 18 900
- ▶ epost: al@raeder.no



SIF
Snøscooterimportørenes forening
Tysleveien 43 b
1163 Oslo
www.snoscooter.no