



Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Tydal, 17.09.2014

Høringsuttalelse til forslag om endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Det vises til høringsbrev fra Klima- og miljødepartementet 10.07.2014. Snøscooterklubbenes Fellestråd (heretter SKFR) avgir følgende høringsuttalelse:

Innledning

Motorferdselloven (mfl) har i mange år hindret kommuner i å regulere løyper til turkjøring med snøscooter. Loven legger strenge restriksjoner på bruken av snøscooter med den hensikt å verne om miljø og friluftsliv. Den tar ikke høyde for at i mange norske kommuner kan motorferdsel være en viktig del av friluftslivet for fastboende og tilreisende. Mange kommuner har nå etterspurt en lovendring som gir dem anledning til å disponere noe av sitt areal til fritidskjøring med snøscooter. Antall snøscootere øker på tross av strenge restriksjoner. Det gir et sterkt signal om en økende interesse som kommunene må få anledning til å regulere inn i egnede områder. Den lokalkunnskapen kommunene sitter på vil være avgjørende for at reguleringen skal kunne skje til det beste for de ulike interessegruppene.

Departementet har sendt ut forslag på en lovendring som åpner for at departementet i forskrift kan gi kommunene tillatelse til å planlegge snøscooterløyper som skal behandles etter deler av plan- og bygningsloven (pbl) med unntak og særregler. Signalene fra de fleste politiske parti har vært et ønske om å forenkle regelverket for motorferdsel i utmark. Ved å blande mfl, deler av pbl og særregler får vi ingen forenkling men en unødig komplisert løsning.

Regjeringspartiene Høyre og FrP fremmet 21. mars 2013 forslag som ville gitt kommunene mulighet til å etablere snøscooterløyper med hjemmel i pbl. Miljø- og energikomiteens tilråding til stortinget var:

I

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag skal § 3 lyde:

§ 3 (forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag)

I utmark og vassdrag er motorferdsel ikke tillatt med mindre annet følger av lov eller vedtak med hjemmel i lov.

II

Denne lov trer i kraft straks

Denne løsningen, som er bekreftet mulig av både Bård V. Solhjell og Erik Solheim da de satt som miljøvernministere, vil åpne for regulering med hjemmel i pbl på lik linje med andre

sammenlignbare plansaker. Sistnevnte anmodet i sin bekreftelse en endring i pbl §11-7 nr 2 slik at snøscootertrasseer/løyper ble nevnt som arealformål. Det ble etterfulgt og var med i forslaget som ble behandlet i Stortinget den 21. mars 2013.

Pbl er god nok til at kommunene kan vedta veg, bane, lufthavn, havn, hovednett for sykkel, parkeringsplasser, bebyggelse for fritid- og turistformål, næringsanlegg m.m og samtidig ivareta miljø og samfunnshensyn. Da finner vi det merkelig at snøscooterløyper må ha en egen ordning.

Departementet konkluderer med at økt motorferdsel må gi negative konsekvenser for friluftsliv og sårbart naturmangfold. Det gjør de selv om lovendringen tar utgangspunkt i et forsøk som aldri kom skikkelig i gang. Det forrige forsøket som faktisk har eksistert siden 2001 blir ikke lagt til grunn. Det viste jo at løyper bl.a hadde en kanaliseringseffekt og kjøring i sårbare områder ble redusert (NINA rapport 90) Det vil med andre ord kunne gi positive virkninger, også for det øvrige friluftsliv og sårbare naturområder, når kommunene får regulere ferdsele i løyper. Det totale omfanget av kjøring vil nok ha en økning men trafikken vil kanaliseres til egnede områder.

Departementets forslag

Slik departementets forslag er utformet vil det ikke bli anledning for kommuner å benytte tematisk kommunedelplan. Løyper for snøscooterkjøring er ikke nevnt som arealformål i pbl §11-7 og hindrer den mulig mest foretrukne måte å regulere løyper på. SKFR kan ikke se noe saklig grunnlag for at denne muligheten unnlates.

Overgangsordningen med 6 års overlapping av det nye og gamle lovverket bør i utgangspunktet ikke være nødvendig. Som en naturlig del av lovendringen må kommuner som i dag har eksisterende løyper lovlig regulert i sine planer kunne tegne de inn på sine arealplankart ved første anledning uten at disse må behandles på nytt. Dette gjelder løyper etter mfl §5 tredje ledd, forskrift om motorferdsel i utmark §4 (løyper i Nord-Troms og Finnmark) og §8 (isfiskeløyper). Da systemet med juridisk bindende arealdel til kommuneplan ble innført i 1985 ble eksisterende samferdselstrasseer automatisk tegnet inn i arealplanen uten ny behandling.

De kommunene som har vært forsøkskommuner fra 2001 og har hatt godt etablerte løyper innarbeidet i lokalsamfunnet i 12-13 år, står etter 1 mai 2014 uten muligheter for å benytte løypene førstkommende sesong. Det understreker viktigheten av at en lovendring må raskt på plass og at kommunene må få adgang til at etablerte løyper automatisk blir tatt inn i kommunens arealdel uten ytterligere behandling.

Brukerbetaling

Den som drifter løypa kan ta brukerbetaling som dekker drift. Hva departementet definerer som driftsutgifter er ikke beskrevet men en slik brukerbetaling må også kunne gå til etableringskostnader, kompensasjoner til grunneiere og alle utgifter forbundet med løypene. Det har heller aldri vært krav om noen hjemmel for at grunneiere skal kunne ta betalt for bruk av sin eiendom, så punktet er i så måte overflødig.

Områder som skal være unntatt

I departementets forslag ligger det begrensninger for etablering av løyper i verneområder, foreslåtte verneområder og nasjonale villreinområder. Ingen av forbudene er nødvendige for som departementet selv konkluderer med i høringsbrevet på side 4: *I den grad de planlagte snøscooterløypene faktisk utgjør en trussel mot villrein, eventuelt andre dyre- og fuglearter eller annet naturmangfold, plikter kommunen uansett å hensynta dette, idet departementet*

foreslår at kommunen i planarbeidet skal ha en generell plikt til å ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø.

Verneområder:

SKFR mener det blir dobbelregulering og utelate verneområder med mfl og forskrift.

Verneforskriften for hvert enkelt område vil kunne si noe om snøscooterløyper kan etableres der. Det er ikke gitt at en snøscooterløype trenger å bryte med verneformålet.

Foreslåtte verneområder:

Ikke relevant av samme begrunnelse som over.

Presiserer likevel at det er ikke klart hva som defineres som foreslått verneområde og hvem som kan foreslå verneområde. Om denne ikke strykes vil det bli veldig utydelig hvor løyper egentlig kan planlegges.

Nasjonale villreinområder:

Som nevnt tidligere har departementet konkludert i høringsbrevet at om snøscooterløypene utgjør en trussel mot villrein plikter kommunen å ta hensyn til dette. Dette vil også holde som restriksjon i nasjonale villreinområder. Kommunen vil i samarbeid med villreinutvalgene kunne legge løyper i områder hvor villreinen og dens levevilkår ikke vil forringes.

Tilslutningsløyper

Enkle tilslutningsløyper for hyttefelt og fastboende bør tillates. Biler med tilhengere krever store parkeringsarealer. Det vil unngå beslag på unødvendig store arealer til parkering, redusere biltrafikken og unødig slitasje på sårbare skogsbilveier i vårløsningen om fastboende og hytteeiere kan benytte snøscooter fra hjemstedet og hytta for å komme seg til de regulerte løypene. Grunneier kan legge restriksjoner om bruken i form av at tilslutningsløypene kun er tillatt for fastboende, hytteeiere samt besøkende til disse. Da unngås allmenn ferdsel på nevnte løyper, noe som i utgangspunktet er lite sannsynlig da formålet er korteste trasse fra bolig og hytte til løype.

Terrenginngrep

Enkle terrenginngrep for sikkerhetshensynet må kunne tillates. Trygge løyper må prioriteres selv om det kan innebære f.eks enkel planering inn mot steder hvor scooterløyper skal krysse annen vei. På samme måte bør det være anledning til å bygge enkle bruer over bekker og elver der grunneier tillater dette. Det er mye farlige situasjoner på våren som kan unngås med trygge bruer, disse kan jo også benyttes av andre interesser hele året.

Muligheter for rast ved løype

Departementet ser ut til å ville videreføre 300metersregelen for rast i Finnmark og Nord-Troms på snaufjellet og på islagte vann. Det støtter SKFR. Det bør likevel være opp til hver enkelt kommune å vurdere denne grensen ut ifra terreng og omgivelser på lik linje over hele landet. Det er de lokale forholdene i hver enkelt kommune som er avgjørende for hva som er hensiktsmessig grense, ikke hvilket fylke komunen ligger i.

Fylkesmannens rolle

§9 i forskriften viderefører fylkesmannens rolle i vurdering av utvidet åpning eller tidligere stenging av løyper, slik ordningen har vært i Nord-Troms og Finnmark. Kommunene blir nå gitt beslutningsmulighet til å etablere snøscooterløyper i egnede områder. Da er kommunen også i stand

til å vurdere om det er nok snø eller om det er rein i området etter 5 mai. Denne datoen vil i mange tilfeller være urimelig da snøforhold og hensynet til vilt kan ha enorme lokale variasjoner. Det vil utløse mengder med unødig saksbehandling hos fylkesmannen om forlengelse av alle kommunenes løyper behandles der. Tydal kommune har i mange år vurdert forlengelse av sesong eller tidligere stengning ettersom snøforholdene har variert, noe som har fungert bra i samråd med reindrifta.

Særlige spørsmål

Departementet nevner i punkt 6 både tekniske krav til snøscootere, krav om kjørebok og tydeligere kjøretøyregistrering som mulig virkemidler mot ulovlig kjøring. Alle disse tiltakene vil være vanskelig å håndheve og utløse store ressurser for administrering og kontrollvirksomhet. Holdningskampanjer hos kjøreskolene og de lokale klubbene skaper bedre forståelse for regelverk og vil i så måte være bedre investeringer. Lokalt forankret snøscooterløyper vil mulig gi et eierforhold og således større respekt for løyper og bestemmelser.

SKFR mener det skal være sanksjoner på lovbrudd med snøscooter på lik linje med andre kjøretøy som f.eks prikkbelastning. Høy fart, promille og uvettig kjøring bør ha de samme reaksjonene samme hvilket kjøretøy som blir benyttet, være seg snøscooter, båt, bil, mc etc.

Utgifter til økt kontroll og oppsyn vil kreve større overføringer til politiet og SNO. Kommunene vil også få økte utgifter i form av administrering. Det betales årsavgift på over 75.000 registrerte snøscootere og engangsavgift på over 4000 nye snøscootere hvert år. Dette er penger som kan øremerkes til kontroll, løypemerking og sikkerhetstiltak i forbindelse med snøscooterløyper.

SNØSCOOTERKLUBBENES FELLESRÅD
V/Leder Erik Kirkvold