

## **Generelt:**

Fylkesmannen er enig i at det er behov for visse tilpasninger i dagens reguleringsregime for motorferdsel i utmark. Vi savner imidlertid en gjennomgang i forkant, av erfaringene i de områder av landet hvor det er åpnet for fornøyelseskjøring, dvs Nord-Troms og Finnmark, samt de kommuner hvor det allerede pågår forsøk, som bakgrunn for et utvidet forsøk.

For øvrig er Fylkesmannen positiv til at det åpnes for noe utvidet næringskjøring, i form av kortere tilknytningsløyper mellom bedrifter og eksisterende løypenett. Vi er imidlertid usikker på om en begrensning på eksakt 500 meter mellom en bedrift og det åpne løypenettet er hensiktsmessig, da det trolig vil utelukke en god del av de reiselivsaktørene som er aktuelle for ordningen. Systemet med sammenknytningsløyper mellom kommuner og over landegrenser støttes også, etter den modellen det er foreslått.

Det er noe uklart om også kommunene i Finnmark er aktuelle som kandidater til å delta i forsøksordningen. Slik vi forstår det, er de ikke utelukket. Fylkesmannen er imidlertid usikker på om det vil ha særlig nytteverdi i forhold til hensikten med forsøksordningen at det blir etablert et tilleggsregime etter plan- og bygningsloven for løyper hvor virkningene for naturmangfold, friluftsliv, reindrift m.v. allerede er vurdert av Fylkesmannen ved fastsettelse av forskrift.

## **Kommentar til noen enkeltpunkt**

Fylkesmannen registrerer at man gjennom forsøket vil prøve ut hvordan kommunale planvedtak, enten som kommune- eller reguleringsplan kan erstatte kommunale forskrifter hjemlet i motorferdselsloven. Vi kan ikke se at det per i dag er lagt til rette for å kunne gjøre dette, ut fra de arealformål og koder som fremgår av forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og digitalt planregister. Vi regner derfor med at dette blir klarlagt.

Videre er vi opptatt av at utredningskravene ikke bør reduseres i forhold til dagens praksis med forskriftsfesting. Det er positivt at det legges opp til en pålagt kartlegging og verdsetting av friluftsområder i forkant, og at konsekvenser ift naturmangfold, reindrift med videre skal fremgå av planbeskrivelsen. Men dersom myndigheten i sin helhet overføres til kommunene som planmyndighet, bør man også være forberedt på at det kan oppstå dispensasjonssaker, både fra fastsatte løypetraseer og fra plankrav, slik pbl. Kap. 19 åpner for, og at medvirkningskravet ved en dispensasjon er mindre omfattende enn ved en eventuell forskriftsendring.

Det er positivt at det fremstilles som en forutsetning at etablering av scooterløyper fortsatt skal skje uten terrenginngrep. Vi opplever imidlertid et økende press fra noen kommuner om å foreta omfattende planering/ veibygging i traseene, til tross for at de ligger i LNFR-områder. Hvis dette skal fungere etter intensjonen, må det derfor slås fast i loven og/ eller forskriften at de aktuelle arealformål som skal benyttes ikke hjemler byggetiltak. Det må heller ikke gis anledning til å fastsette bestemmelser om bygging.

Det fremgår av forslaget at det, på tross av planavklaring ikke gis anledning til å etablere løyper uten grunneiers samtykke, slik det også er ved fastsette av løyper etter forskrift. Fylkesmannen ser imidlertid at det kan være behov for avklaringer på dette området, dersom det etableres løyper med hjemmel i fastsatt reguleringsplan, som i utgangspunktet hjemler ekspropriasjon.

Når det gjelder signalene om sammenknytningsløyper mellom kommuner og land, avventer vi varslet skriv.