



## Rendalen kommune

### *SÆRUTSKRIFT*

Arkivsak: 13/1009-4

Saksbehandler: Øyvind Fredriksson

## HØRING AV FORSLAG ENDRINGER I FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKJØRETØYER I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
71/13	Formannskapet	20.06.2013

---

### **Vedlegg:**

Høringsbrev fra MD datert 30.05.2013 med tilhørende forskriftsforslag.  
Forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper.

### **Bakgrunn for saken:**

Miljøverndepartementet (MD) sender ut forslag om endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag med høringsfrist 27. juni 2013. Forslaget gjelder åpning for etablering av tilførselsløyper til løypenettet i naboland samt utvidet adgang til etablering av tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter i Nord-Troms og Finnmark til det åpne løypenettet. Der foreslås også enkelte andre endringer.

MD inviterer også i samme høringsbrev kommuner som ligger i det distriktspolitiske virkeområdet til å søke om å delta i en forsøksordning i perioden 2014 – 2018 der kommunene kan etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Søknadsfrist på dette er satt til 1. september.

Bakgrunnen er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, både på barmark og snødekt mark. Det gjøres noen unntak for dette i dagens lov og forskrift som knytter seg til nyttekjøring. Dagens lov har som formål å begrense unødvendig kjøring og fornøyleskjøring. Kjøringen skal også være til minst mulig skade for naturmiljøet og friluftsliv. I dag er det kun åpnet opp for fornøyleskjøring i Nord-Troms og Finnmark. Her er det fylkesmannen (FM) som legger ut løyper etter forslag fra kommunen.

I det senere har flere kommuner og fylkesting ønsket å kunne etablere løypenett for fornøyleskjøring og bruke dette i turistnæring. Man har også ønsket å knytte seg til løypenettet i Sverige.

MD foreslår at det i grensekommunene åpnes opp for at Fylkesmannen etter forslag fra kommunestyrene kan etablere tilførselsløyper til nabolandet. Videre mener MD at man vet for lite om konsekvensene på naturmangfold, friluftsliv og folkehelse til at man kan åpne opp for fornøyleskjøring over hele landet. MD mener at forsøksordningen som har pågått siden 2000 ikke har gitt god nok kunnskap slik at man ikke åpner opp for dette for hele landet, men at man åpner for at 40 kommuner som ligger i distriktpolitisk virkeområde skal kunne etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. Dette vil gjelde for årene 2014 – 2018. Kommunene velges ut etter søknad.

Man ønsker også å utvide adgangen til næringskjøring ved at man åpner opp for fornøyleskjøring som en del av utmarksnæringen. Dette blir en form for snøscootersafari etter løype og dette fordrer løyve.

#### **Forsøksordning om å etablere snøscooterløyper (egen forskrift):**

- ◆ Omfatter 40 kommuner som velges ut av MD etter søknad.
  - ◆ Kommunene må være innenfor det distriktpolitiske virkeområde sone 2, 3 og 4.
  - ◆ Av de 40 kommunene vil 7 av kommunene som er med i dagens ordning inngå.
  - ◆ Kommunene som kommer med kan etablere snøscooterløyper for kjøring med snøscooter gjennom arealplanlegging.
  - ◆ Fornøyleskjøring vil da bli tillatt i de etablerte løypene og i henhold til kommunens retningslinjer.
  - ◆ Bakgrunnen for denne ordningen er å innhente mer informasjon rundt denne type motorisert ferdsel. Dette i forhold til naturmangfold, arter, friluftsliv, økosystemer og folkehelse.
  - ◆ Man vil også vurdere hvordan dette påvirker kommunens dispensasjonspraksis.
  - ◆ Det vil foregå en løpende evaluering av ordningen i regi av MD og DN.
  - ◆ Kommuner som deltar plikter å delta i evalueringen.
  - ◆ Ordningen gjelder fra 2014 – 2018 med mulighet om 1 års forlengelse.
  - ◆ Det lages egen forskrift for ordningen.
  - ◆ I forskrift fastsettes rammer og vilkår for planleggingen som har som mål å sikre hensyn til friluftsliv og naturmangfold.
  - ◆ Det er ikke lov å opprette løyper i vernede områder, foreslåtte vernede områder og nasjonale villreinområder.
  - ◆ Løypene bør unngå reidriftområder og inngrepsfrie områder (INON).
  - ◆ Kommunen skal ta hensyn til virkning på friluftsliv, fugle- og dyrearter, økosystemer, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø.
  - ◆ Under planleggingen må man kartlegge og verdsette friluftsområder der løypene planlegges. Dette skal skje etter DN-håndbok 25-2004.
  - ◆ Ordningen gjelder kun for snøscooter på snødekt mark.
  - ◆ Det skal ikke foretas terrenginngrep ved etablering av løyper og man skal unngå skredutsatte områder.
  - ◆ Kommunen skal sette vilkår for tidsrom for kjøringen (når på dagen, ukedager, helg, høytider og når på året).
- 
- ◆ Løypene skal angis i kommuneplan eller reguleringsplan med linjesymbol. Dette kan gjøres gjennom delrevisjon av det aktuelle området i kommuneplanens arealdel eller

ved å lage egen kommunedelplan for formålet dersom det gjelder et avgrenset område i kommunen. I planstrategien for Rendalen kommune, som skal opp til vedtak i Kommunestyret 27. juni, er det foreslått å utarbeide en kommunedelplan for stier, løyper og snøscootertraseer. Ved mer detaljert vurdering av løypene vil en reguleringsplan være aktuell. Planprosessen må følge vanlige krav til behandling og medvirkning med varsel om oppstart, eventuelt høring av planprogram, høring av planforslag og endelig vedtak i Kommunestyret. I planprosessen skal det i henhold til forslaget tas hensyn til støy, friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø og sikkerhet.

- ◆ Berørte interessegrupper skal involveres i prosessen.
- ◆ Kommunen må ha grunneiers samtykke for å etablere en snøscootertrase.
- ◆ MD vil legge vekt på å få med kommuner av ulik karakter i forhold til demografi, folketall, geografi med mer. Man ønsker også kommuner som samarbeider om løypenett og kommuner som ikke gjør dette. Man vil også legge vekt på om kommunen kan konkretisere problemstillinger som kan være interessante å følge opp i forvaltnings- og forskningssammenheng.
- ◆ MD ber derfor om at kommunen redegjør for følgende:
  - Hvorfor de ønsker å være med i ordningen.
  - Innbyggertall og bosetningsmønster.
  - Store hytteområder i kommunen.
  - Om scooterløypene vil ligge i skogen, fjellet, lavlandet i eller ved by/tettsted.
  - Omfanget og interessen av snøscooterkjøring i kommunen i dag.
  - Andre opplysninger som kan være av betydning.
- ◆ Man lager egen forskrift for forsøket som fastsettes av kommunestyret. Deretter skal den godkjennes av Kommunaldepartementet. Man får kun godkjent forskrifter lik dem som er vedlagt denne saken.
- ◆ Det eksisterende forsøket avvikles fra 1. mai 2014.
- ◆ Den nye ordningen er mer spesifikk enn tidligere ordning. Den vil kun omhandle etablering av løypetraser. Andre saker må behandles etter lov og forskrift.

#### **Forskriftsendringene (dagens motorferdselsforskrift):**

- ◆ § 4 a - Tilførselsløype til naboland vil kun gjelde grensekommunene og har som formål å koble seg inn på løyper i nabolandet. Dette vil ikke gjelde Rendalen kommune og kommenteres ikke mer her.
- ◆ § 4 fjerde ledd – kommunen kan etter søknad gi tillatelse til å bruke snøscooter for å frakte kunder mellom reiselivsbedrift og løyper lagt etter bestemmelsene i første ledd. Dette gjelder kun i Finnmark og Nord-Troms fylker og omtales derfor ikke i detalj.
- ◆ § 3 j - Søk etter skadet vilt i kommunal regi vil tas inn som et eget punkt i forskriften. Dette med hensyn til dyrevelferd.
  
- ◆ § 5d oppheves (utmarksnæring for fastboende) gjøres med bakgrunn i den nye § 5a som ble tatt inn i forskriften i 2009. Det er stor overlapp mellom disse to bestemmelsene, men 5a gjelder også for barmark. Etter § 5a krever man registrering i enhetsregisteret og forlengelse utover to år er betinget av momsplikt.

§ 5d gjelder i enkelte tilfeller persontransport (frakt av gjester), mens 5a kun omfatter frakt av transport av materiell og utstyr. For persontransport vil man da vurdere dette etter § 6 i forskriften.

- ♦ *§ 7 tredje og fjerde ledd:* kommunens vedtak etter §§ 4 fjerde ledd, 5, § 5a og § 6 kan påklages til Fylkesmannen. Kommunen skal rapportere vedtak etter overnevnte paragrafer.

Forslaget medfører økt tilsyn og kontroll fra SNO og politiet. Det vil også medføre behov for mer ressurser til dette arbeidet. Kommunen og fylkesmannen vil også få merarbeid av dette.

### **Rådmannens vurdering:**

*Tilførselløype til naboland:* Rendalen er ikke en grensekommune og er dermed ikke omfattet av denne bestemmelsen. Det kommenteres derfor ikke ytterligere i denne høringen. Det skal uansett sies at dersom man kobler løypenett sammen mellom kommuner vil man kunne få en stor økning i motorisert ferdsel i utmark.

*§ 4 fjerde ledd:* Denne gjelder ikke for Rendalen kommune.

*§ 3 j:* Rådmannen mener at det er riktig at dette kun gjelder ettersøk i offentlig regi og dermed ikke til ettersøk utført av det lokale jaktlaget under ordinær jakt. Det vil også være viktig at man foretar en konkret vurdering av hvert tilfelle og er restriktiv med bruken av motorisert ferdsel i tilfeller det ikke trengs. Dette ligger under § 3 i forskriften som omhandler kun bruk av snøscooter på snødekt mark. Det er dermed ikke åpnet opp for dette på barmark. Dette lovforslaget vil være svært nyttig for det kommunale fallviltmannskapet i forhold til ettersøk av påkjørt vilt langs vei og jernbane, og særlig på strekninger med dårlig veidekning.

*§ 5 d oppheves:* Rådmannen har enda ikke benyttet seg av den «nye» § 5a i behandling av saker. Disse har gått under § 5d. Det framgår av høringen at disse overlapper i svært stor grad, men at § 5a ikke omfatter persontransport. En eventuell persontransport vil måtte behandles etter § 6 i forskriften. Denne krever politisk behandling og vurderes strengere. I slike tilfeller har også kommunen et tilbud om leiekjøring som dekker hele kommunen. Man vil i mange tilfeller kunne benytte dette tilbudet til frakt av personer. § 5a gjelder også for transport på barmark, men det presiseres her at det kun gjelder frakt av materiell og utstyr. Det betyr at man vil kunne behandle kjøring i næringssammenheng på barmark uten politisk behandling. Det er også strengere krav til at man skal være registrert i enhetsregisteret i § 5a. Rådmannen mener at denne endringen er grei, og at eventuell persontransport på snødekt mark løses med leiekjøring eller etter en behandling i § 6 i forskriften. Man ser ikke på dette som noe som vil medføre store endringer. Rådmannen savner en nærmere forklaring på hvordan man skal håndtere søknader etter § 5a på barmark sammenlignet med § 6 på barmark. Sistnevnte skal underlegges en streng vurdering.

Rådmannen har ingen kommentarer til § 7 tredje og fjerde ledd.

### *Forsøksordningen med å etablere snøscooterløyper:*

Rådmannen er i utgangspunktet negativ til å åpne opp for fornøyleskjøring med snøscooter i utmark. Dette er begrunnet med påvirkningene dette kan ha for blant annet det enkle friluftsliv, biologisk mangfold, miljøutfordringer, omdømme og folkehelse. I dette forslaget åpnes det opp

for at kommunene i det distriktspolitiske virkeområde kan delta i en forsøksordning på 4 år der man gjennom arealplanarbeid redegjør og fastsetter hvilke områder som skal benyttes til dette. Det er ikke satt noen begrensninger på hvor mange snøscootertraseer som kan etableres i hver kommune. Rådmannen mener dette er svært uheldig da det kan medføre etablering av snøscooterløyper ut fra hver grend/tettsted. Det framgår også at det er kun fastsatte løyper man kan benytte til fornøyleskjøring. Rendalen kommune ligger innenfor det distriktspolitiske virkeområde sone 4 ([http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/tema/regional-\\_og\\_distriktspolitikk/virkeomrader-retningslinjer-og-regler/det-distriktspolitiske-virkeomradet/notifisert-virkeomrade-for-de-distriktsp/hedmark.html?id=528125](http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/tema/regional-_og_distriktspolitikk/virkeomrader-retningslinjer-og-regler/det-distriktspolitiske-virkeomradet/notifisert-virkeomrade-for-de-distriktsp/hedmark.html?id=528125)) og har dermed anledning til å søke. Det er i alt 40 kommunen som kan delta i forsøksordningen, men de 7 kommunene som allerede har en slik ordning, som nå løses opp, har fortrinn til å være med. Dette betyr at det er 33 ledige plasser.

I forhold til friluftsliv må dette ha stor prioritet og tillegges stor vekt i mye brukte og «stille» områder. Det er mange som søker ut i naturen for å oppleve ro og stillhet og utøve friluftsliv. I dagens stressende samfunn blir det mer og mer viktig å koble av og senke tempoet. Mange søker etter denne roen i naturen, og det er vist at naturopplevelser har en terapeutisk og helsebringende effekt. Støy fra en etablert snøscootertrase i et benyttet friluftsområde vil ha svært negativ innvirkning på bruken av området og naturopplevelsen vil sterkt reduseres i verdi. Det er nevnt at ved å åpne opp for slike traseer vil man redusere den ulovlige kjøringen. Dette kan stemme, men det er kun fordi man legaliserer det som tidligere var ulovlig. I sum vil det ikke medføre mindre motorisert ferdsel, snarere tvert i mot.

Rådmannen vil også påpeke at forslaget også er litt motstridende i forhold til bedret folkehelse og fedmeproblematikk. Dette er et aspekt som man bør fokusere mer på i dagens samfunn der man er mindre og mindre i fysisk aktivitet både på jobb og fritiden. Det handler også om å skape gode holdninger og interesser blant barn og unge sett i forhold til fysisk aktivitet.

Det er et internasjonalt fokus på å redusere klimagassutslippene for å redusere den globale oppvarmingen. Forslaget om å øke motorisert ferdsel gjennom fornøyleskjøring sender ut feil signal i forhold til dette, selv om det kanskje bare er en lite dråpe i havet i forhold til utslipp. Her handler det like mye om holdningsskapende arbeid og bevisstgjøring av hver enkelt. Man bør tenke globalt og handle lokalt.

Rendalen kommune promoterer seg som en villmarkskommune med storslåtte, vakre og tilnærmet urørte naturområder. Etablering av flere snøscootertraseer sammen med andre inngrep er ikke forenelig med dette varemerket. Dersom man skal etablere slike traseer vil det være viktig å unngå inngrepsfrie områder. Det vil si områder som ligger mer enn 1 km fra større tyngre inngrep. Man bør også se på hvor det er snøscootertrafikk i dag og kanalisere mest mulig til slike områder.

Rådmannen ser også at det er positive aspekter med forslaget. Det at man legger det inn i behandling etter plan- og bygningsloven medfører en helhetlig vurdering av hele kommunen og man vil på den måten finne det området som medfører minst konflikter å anlegge trase på. Man vil også få en grundig vurdering av konsekvensene for ulike aspekter med denne type ferdsel. Forslaget er en del av en prøveordning som er ment for å skaffe til veie økt kunnskap om

fornøyeskjøring. Økt kunnskap er i de fleste tilfeller svært positivt og kan bidra til å skape et bedre grunnlag for forvaltningen å fatte vedtak på.

Rådmannen er også kontaktet av flere søkere som ønsker å benytte snøscooter for å komme seg ut på tur i utmarka. Dette gjelder i stor grad eldre som har bevegelseshemninger grunnet høy alder og funksjonshemmede som har en varig skade/sykdom som ikke er avhengig av høy alder. Disse har ofte hatt en sterk tilknytning til utmarka og naturen i kommunen og ønsker fortsatt å kunne oppleve dette. Dagens lovverk har blant enkelte blitt oppfattet som diskriminerende i forhold til denne folkegruppen. Ved å åpne opp for slike traseer har man et tilbud til dem som gjør at de kan komme seg ut i naturen, samtidig som denne ferdselen kanaliseres til områder der konfliktnivået skal minimeres. Rådmannen vil også her påpeke at det i dagens forskrift er åpnet opp for en mindre streng behandling for funksjonshemmede selv der formålet er turkjøring.

Rådmannen er også kjent med at det er flere innen- og utenbygdsboende som har en generell interesse for kjøring med snøscooter, og at dette tilbudet vil komme disse til gode.

Dersom kommunen søker om å delta i denne ordningen vil rådmannen presisere følgende:

- ◆ Man bør legge traseene til områder der det fra før av er mye lovlig snøscootertrafikk jf. vedtak etter § 5c og § 6 i forskriften eller i nærheten av veier og områder der det er støy/inngrep i dag.
- ◆ Traseene bør ikke legges til samme traseer som det prepareres skiløyper. Snøscooterkjøring ødelegger skiløyper både på klassisk og skøytespor, og det nedlegges masse dugnadsarbeid for å holde disse i topp stand. Kommunen bruker også årlig 150 000 kr på dette.
- ◆ Man skal gjøre en grundig vurdering opp mot biologisk mangfold og friluftsliv og vise særlig hensyn til dette under planleggingen. Områder der det holder til sårbare arter som er utsatt for forstyrrelser skal unngås. Her kan blant annet nevnes lokaliteter for kongeørn, jaktfalk, hubro, rendalsren, hiområder for bjørn, yngleområder for jerv med mer.
- ◆ Man må gå svært langt for å unngå INON områder der det i dag er ingen eller lite snøscooterkjøring.
- ◆ Det er totalforbud mot å etablere traseer i verneområder og nasjonale villreinområder.
- ◆ Rendalsren bør hensyntas og Renselskapet bør være med i prosessen fra første stund.
- ◆ Det er bedre om det foretas terrenginngrep langs trafikert vei for å legge løypa der, enn om det ikke foretas terrenginngrep og løypa legges i et «stille» fjellområde.
- ◆ Man må vurdere støyen opp mot etablerte hytte- og boligområder.
- ◆ Med bakgrunn i hvor traseen etableres og hva og hvor stor grad den påvirker, bør det settes strenge vilkår i forhold til tidsbegrensning i forhold til når på året, tid på døgnet og helligdager. Her kommer vurderinger inn i forhold til yngle- og hekketid (enkelte arter starter dette allerede på vinteren), nærhet til hytteområder og tettsteder og friluftslivsbruken i området.
- ◆ **Man bør begrense antallet traseer slik at man ikke får en trase for hver grend.** Man bør for eksempel ha en trase i nordre del, en i søndre del og en i vestre del (utenfor villreinområde). Dette for å kanalisere den motoriserte ferdselen i likhet med dagens praksis og begrense områdene som utsettes for denne påvirkningen.
- ◆ Traseene bør merkes godt av kommunen og det bør lages kart over disse som er tilgjengelig for publikum.

- ◆ Det bør etableres et mer intensivt naturoppsyn i områder man åpner opp for å etablere slike traseer.
- ◆ Det bør være en årlig vurdering av løypene i forhold til påvirkning på omgivelsene og i forhold til ulovlig kjøring. Dersom det viser seg at det er større konflikter og mer ulovlig kjøring på en trase enn først antatt bør denne avvikles.
- ◆ Prosessen med å etablere traseene bør involvere interesseorganisasjoner som vil kunne bidra konstruktivt i prosessen og sørge for et best mulig sluttprodukt.
- ◆ Det er viktig å merke seg at ordningen kun omfatter snøscooter på snødekt mark. Det åpnes dermed ikke opp for andre beltegående kjøretøy eller barmarkskjøring.
- ◆ Etableringen av snøscootertraseer bør medføre svært streng og restriktiv behandling på lignende saker i områder uten trase. Her bør man henviser til etablerte traseer.
- ◆ Man bør også kartlegge hvor mye løypene brukes i forhold til en evaluering.

#### *Forskriften til forsøksordningen:*

Rådmannen mener det er bra at det forskriftsfestes at man skal utrede konsekvensene for naturmangfold, friluftsliv, bolig og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. Rådmannen mener videre at man i § 3 bør presisere at man **skal** unngå å legge løypene i INON områder. Det har de senere årene vært et stort innhogg i uberørte naturområder, og man bør skjerme disse mest mulig i framtiden (<http://www.miljostatus.no/Tema/Naturmangfold/inon/>).

Det står videre at man ikke tillater terrenginngrep for å anlegge en trase. I den forbindelse bør det presiseres hva som menes med terrenginngrep. Gjelder dette fjerning av vegetasjon eller sprengning og fjerning av masse. Rådmannen ser også at det kan være fordel for naturmiljøet og friluftslivet om man enkelte plasser tillater terrenginngrep for eksempel for å legge traseen langs en etablert gjennomfartsvei eller lignende. Dette vil kunne føre til mindre konflikter sammenlignet med å legge det i et urørt og stille fjellområde.

Videre i forskrifta står det ikke noe om antallet traseer som en kommune kan etablere. Dette er vanskelig å vurdere generelt for alle kommunene, men det kan medføre at man får etablert et stort antall traseer i enkelte kommuner. Rådmannen mener at det bør være noen overordnede nasjonale begrensninger på hvor mange traseer som kan etableres i den enkelte kommune. Dette må vurderes opp mot størrelsen på kommune, antall innbyggere, interessen og lokale naturforhold.

Rendalen kommune behandler årlig ca. 100 motorferdselsaker. Dette opptar mye tid og ressurser og mange av søknadene skal opp til politisk behandling. Det er per i dag ikke mulighet for å ta behandlingsgebyrer for denne type saker. **Rådmannen vil benytte denne anledningen til å foreslå at man tar inn i forskriften at den enkelte kommune kan etablere et behandlingsgebyr for saker etter motorferdselloven og tilhørende forskrifter.**

#### **Rådmannens forslag til vedtak:**

- Rendalen kommune, formannskapet, vedtar høringsuttalelse til endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, jfr. saksvurderingen over.

**Behandling i Formannskapet 20.06.2013:**

Rådmannens forslag enstemmig vedtatt.

**Vedtak i Formannskapet 20.06.2013:**

- Rendalen kommune, formannskapet, vedtar høringsuttalelse til endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, jfr. saksvurderingen over.