



Det Kongelige Miljøverndepartement
Postboks 8013 Dep

0030 OSLO

Vår ref:
13/1010-1-TEG

L.nr.
3403/13

Arkiv:
K01

Deres ref:

Dato:
02.07.2013

HØRING - ENDRING I FORSKRIFT OM MOTORFERDSEL

Snåsa kommune viser til høringsbrev av 30. mai 2013 fra Miljøverndepartementet med forslag til endringer i forskrift om motorferdsel. Snåsa kommune avgir med dette sin høringsuttalelse.

1) Innledende bemerkninger

Regjeringen varslet endringer i reglene om motorferdsel på Miljøverndepartementets hjemmesider 14. mars i år. Regjeringens forslag ble også presentert og omtalt i Stortingets debatt om motorferdselslovgivningen 21. mars. Snåsa kommune finner det oppsiktsvekkende at høringsforslaget som nå er fremmes fraviker på flere punkter fra den ordningen regjeringen varslet i mars. Det er gjort vesentlige endringer fra de forutsetninger som fremgikk av ordlyden i regjeringens kunngjøring, og slik ordningen ble presentert for Stortinget i den påfølgende stortingsdebatten. Endringene innebærer *mindre* lokal forvaltning enn det som ble forespeilet.

Høringsforslaget fra departementet ivaretar ikke ønsket om også å tilrettelegge for turistnæring på norsk side. Siden tilførselsløypa må legges korteste vei fra utgangspunktet og til grensen der påkobling kan skje, er det ikke gitt at tilkoblingsløyper legges inn til aktuelle turisttilbud på norsk side. For svenske skuterkjørere vil det trolig være begrenset interesse for å ta korteste «blindvei» inn til en parkeringsplass i Norge. Riktignok kan det for enkelte steder som får en tilførselsløype være et visst potensial for økt virksomhet med tilkobling til det svenske løypenettet, men dette vil begrense seg til få, utvalgte steder slik denne ordningen nå er foreslått utformet. Når antall tilkoblingsløyper også skal begrenses, vil ikke alle grensekommuner få slik løype med mulighet for å tiltrekke seg flere svenske turkjørere.

Snåsa kommune mener forslaget om rene *tilførselsløyper* til Sverige er prinsippløst og inkonsekvent: Regjeringen er i tvil om norsk natur og friluftsliv tåler tilrettelegging av skuterløyper under norsk myndigheters regulering. Dersom man anser skutertrafikk regulert i løyper som et miljøproblem på norsk side av grensen, er det ingen grunn til at det ikke utgjør et tilsvarende problem på svensk side. Snåsa kommune mener Norge bør ta ansvar for å regulere norsk skutertrafikk i Norge, fremfor å legge til rette for løyper som kun har til hensikt å lempe utfordringene over til våre naboland. Også i svensk motorferdselsforvaltning søkes en balanse mellom ulike hensyn og brukerinteresser i naturen.

Interesser for miljø og friluftsliv på svensk side er neppe udelt positive til den skjevfordelingen norske myndigheter med dette legger opp til. Selv om Sverige har etablerte skuterløyper, er miljøbelastningen fra snøskuter ikke bare et spørsmål om bruk av eksisterende løyper kontra nye løyper, men hvor mange skutere og hvor mye støy som tolereres på et område. Det er mest rimelig å åpne for egne løyper der det er et ønske og behov for dette, for deretter å åpne for en utveksling mellom det svenske og norske løypenettet. Slik kan både belastninger og turistgevinster fordeles mellom landene blant de kommuner som ønsker en slik utveksling.

2) Om grensekommunene og adgangen til å etablere tilførselsløyper til Sverige

I kunngjøringen på Miljøverndepartementets hjemmesider av 14. mars 2013 står det at *«kommuner som grenser mot Finland og Sverige skal kunne etablere tilførselsløyper til løypenettet her.»*

Dette ble også bekreftet i Stortinget av statsråd Bård Vegar Solhjell i stortingsdebatten 21. mars 2013, jf. referat på Stortingets hjemmesider:

«Kommunar som grensar mot Finland og Sverige, vil kunne etablere tilførselsløyper til løypenettet der. I kommunar i Troms og Finnmark der det allereie er lov med fornøydelseskøyning i etablerte løyper, vil det verte enklare å knyte løypenett saman over kommunegrensene og økt moglegheit til å køyre frå reiselivsanelegg til løypenettet.»

Forslaget fra departementet er på flere viktige punkter i motstrid til hva regjeringen og miljøvernministeren forespeilet grensekommunene:

- Det er ikke kommunene, men staten ved fylkesmannen, som i høringsforslagets § 4a i motorferdselsforskriften gis myndighet til å etablere tilførselsløyper.
- Siden grensekommunene til Finland allerede har en ordning hvor fylkesmannen kan innvilge slik tilførselsløype til det finske løypenettet, blir det i henhold til høringsforslaget ingen endring for grensekommunene mot Finland, slik det ble forespeilet i mars. Det er i forslaget bare grensekommunene mot Sverige som får adgang til en ordning som tilsvarer den som eksisterer for grensekommuner til Finland.
- At alle grensekommunene «skal kunne etablere» er i høringsforslaget endret til at fylkesmannen «kan» etablere tilførselsløype etter forslag fra kommunestyret – fylkesmannen kan med andre ord avslå en kommunes ønske om slik tilførselsløype. Fylkesmannen kan også henvise nabokommuner til å samarbeide om felles tilførselsløype dersom det er mer skånsomt for naturmangfold og friluftsliv.

Det ble også i det offentlige ordskiftet skapt inntrykk av at Regjeringens ordning innebar at grensekommunene ville få myndighet som innebar en langt videre adgang til å etablere løyper enn det høringsforslaget nå legger opp til. I høringsnotatet fremgår det at det eneste angitte formålet med tilførselsløype er tilgang for norske skuterkjører på det svenske løypenettet. Alle vilkår og forutsetninger for etablering av tilførselsløyper underbygger kun dette formålet, jf. høringsbrevet side 7-8:

«Formålet med løypene skal være tilgang til det svenske løypenettet, og legging av løypetrase skal gjenspeile dette. Hjemmelen kan ikke benyttes til å etablere løyper for generell turkjøring i grensekommunene. Løyper kan legges via en nabokommune dersom det vil være mer skånsomt for naturmangfold og friluftsliv om nabokommuner samarbeider om en tilførselsløype.»

3) Utvidet adgang til næringskjøring, nytt fjerde avsnitt i forskriftens § 4

Regjeringen ønsker å utvide adgang til næringskjøring ved å *«åpne for fornøydelseskjøring som del av utmarksnæring i form av snøscootersafari etter løype»*. Det forutsetter løyve, men utover dette er det

ikke utdypet i høringsnotatet hvordan en slik ordning er tenkt regulert, og det bes om innspill fra høringsinstansene vedrørende dette.

Snåsa kommune forstår forslaget slik at det er meningen at det skal kunne åpnes for slik turistikjøring i alle kommuner. Av den sparsomme informasjon som er gitt fremgår det at man kan legge til rette for fornøyleskjøring i regi av reiselivsbedrifter etter *løyper*, jf. ordlyden i høringsbrevet. Snåsa kommune er i tvil om hvilke løyper det her siktes til, tatt i betraktning at Regjeringens forslag nettopp ikke gir åpning for å etablere slike løyper (med unntak av midlertidig forsøk i 40 kommuner). Er det meningen at kommuner kan anlegge løyper for fornøyleskjøring, men forbeholde kjøring i disse til turister på skutersafari? Uten en nærmere klargjøring av vesentlige forutsetninger for en slik ordning er det vanskelig for høringsinstansene å uttale seg om dette.

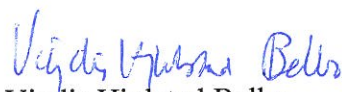
4) Om ny forsøksordning

Snåsa kommune mener det foreligger tilstrekkelig kunnskap og beslutningsgrunnlag etter mange års erfaring med den tidligere forsøksordningen og evalueringen av dette, og mener at alle kommuner bør få adgang til å bruke plan- og bygningsloven for etablering av løyper.

Regjeringen ønsker en ny forsøksordning med det formål å undersøke *virkningene av at kommunene gis myndighet til å etablere snøscooterløyper* i snødekt utmark og på islagte vassdrag, jf. forskriftforslagets formålsbestemmelse i § 1. Når det skal etableres et nytt forsøk, er Snåsa kommune opptatt av at dette innrettes slik at det angitte formålet oppnås: Hvis det skal kartlegges virkninger av at kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleskjøring, må det også vurderes i hvilken grad kommuner *ikke* benytter seg av sin myndighet til å anlegge skuterløyper. Selv om departementet vil velge ut kommuner med ulikt folketall og bosettingsmønster, ulik geografi og kommuner som i dag har ulikt omfang av snøscooterkjøring, vil utvalget likevel være begrenset til de kommuner som selv aktivt søker om å få delta. Det er grunn til å tro at det i hovedsak er kommuner som i utgangspunktet *ønsker* å etablere skuterløyper som vil søke om å få være med på forsøksordningen, og det vil gi et skjevt utvalg som til sammen ikke gir et representativt og helhetlig bilde av virkningene av lokal myndighet. Til sammenlikning ble det i forrige forsøk invitert 8 kommuner, hvor også «restriktive» og «liberale» kommuner var blant utvelgelsesfaktorene (NINA Rapport 90 side 12). Dette synliggjorde også at noen av forsøkskommunene ikke ønsket å etablere slike løyper.

Snåsa kommune mener den beste måten å sikre et mest mulig sannferdig erfaringsgrunnlag med en ny forsøksordning, er å la den midlertidige forsøksordningen få virkning for alle kommuner. Slik vil man samtidig også få slutt på den langvarige, og etter hvert urimelige, forskjellsbehandlingen mellom de kommuner som er utenfor og innenfor ordningen med lokal planmyndighet på dette området.

Jijnjh heelsegh / vennlig hilsen


Vigdis Hjulstad Belbo
Tjielten åejvie / ordfører