



Miljøverndepartementet  
[postmottak@md.dep.no](mailto:postmottak@md.dep.no)

Oslo; 27. juni 2013

**HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG TIL ENDRINGER I FORSKRIFT FOR BRUK AV  
MOTORKJØRETØYER I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRG SAMT INVITASJON  
TIL Å SØKE OM Å DELTA I FORSØKSORDNING MED ETABLERING AV  
SNØSCOOTERLØYPER**

Det vises til høringsbrev fra Miljøverndepartementet av 30. mai 2013 i forhold til ovennevnte. Snøscooterimportørenes Forening (SIF) avgir følgende høringsuttalelse:

**Bakgrunn og utgangspunkt**

Forsøket som har pågått siden 2000, har vært vellykket. Evalueringen viser at alle forsøksordningens delmål helt eller delvis har blitt oppfylt. Blant annet har kjøring i sårbare områder blitt redusert. SIF mener derfor at en ny og utvidet prøveordning er unødvendig.

Plandelen av plan- og bygningsloven (pbl) er resultat av et langt lovarbeid for å redusere sektorlovens betydning og for å bruke pbl som et sektorovergripende redskap for en samordnet regulering av bruk og vern av arealer og vassdrag. Motorferdsel var del av planlovarbeidet og er således allerede lovmessig utredet. Lovteknisk er løsning vurdert i detalj av to miljøvernministere og den ble i 2012 bekreftet overfor energi og miljøkomiteen.

Tiden er etter vårt syn modent for å gi kommunene mulighet til selv å beslutte om de ønsker å åpne for lokalt løypenett eller ikke.

De erfaringene som det bes om i forsøket, kan man enkelt få ved studier i våre naboland.

Vi har merket oss at det i høringsbrevet og i den aller seneste politiske debatt er anført fra regjeringspartiene at forsøket som alt er evaluert, ikke gir svar på hvordan lokalt selvstyre av rekreasjonsløyper slår ut i befolkningstette områder. Hvis man nå ønsket et særlig norsk svar på effekten av lokal forvaltning av løyper i befolkningstette områder (utover det som kan ses direkte i Sverige), måtte man ikke begrenset forsøkets geografi til det distriktpolitiske området. Dette området er jo opprettet fordi det ikke er tett bosetting her, og formålet med dette området er overhode ikke relatert til motorferdsel, men å klarere lovlig statsstøttetiltak etter EØS-reglene.

Det er rett og slett ingen saklig sammenheng mellom det distriktpolitiske virkeområdet og avgrensningen av kommuner som kan være med. Tvert imot innebærer denne avgrensningen at man ikke får med kommuner som det lenge er uttalt behov for å få mer erfaring med fordi man ikke fikk det i det forrige forsøket; nemlig kommuner med tettere befolkningsgrunnlag. Det eneste som kunne gi behov for å avgrense forsøket slik geografisk, er om regjeringen ønsker å gi statsstøtte til aktørene for å fremme motorferdsel.

Nå faller store snøscooterkommuner som Stjørdal og Melhus utenfor, til tross for at Stjørdal pr. 31.12.12, har 9,97 % (464/4655) av registrerte snøscootere i Fylket. Melhus har 9,7 % av snøscooterne i Sør Trøndelag (578/5954). Til sammenligning har Melhus kun 6,07 % av bilene i fylket. Dette innebærer at tetthetene av snøscootere i denne kommunen er 50 % høyere enn bil målt i andel av de respektive bestander i fylket. Kilde:

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/75489/binary/718757?fast\\_title=Kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden+pr+kommune+2012.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/75489/binary/718757?fast_title=Kj%C3%B8ret%C3%B8ybestanden+pr+kommune+2012.pdf)

Likevel skal denne kommunen falle utenfor muligheten til å være prøvekommune fordi en ikke er i det distriktpolitiske område som kan motta statsstøtte.

Det forrige forsøket viste at 3-4 av kommunene som ble valgt ut i 2000, ikke hadde til hensikt å prøve ut den lokale forvaltningsmyndigheten, dvs ca 50%. (Når vi sier «3-4», er det fordi den ene kommunen gjorde bruk av forsøket i så liten grad at NINA som evaluerte, ikke fant grunnlag for å trekke særlige konklusjoner her). Disse 3-4 kommunenes holdning er i og for seg interessant nok. Den viser at lokal forvaltning ikke gir løyper over alt. Det poenget er allerede kjent og vil evt nå vise seg av antallet kommuner som ikke søker. Det man nå trenger, er at kommuner som ønsker å åpne for motorferdsel, får vise hvordan de gjør det, og at man drar lærdom av dette. Kun kommuner som reelt forplikter seg til å legge ut løyper av de aktuelle typer, forutsettes godkjent.

SIF mener det er positivt at et større antall kommuner enn tidligere etter forslaget får mulighet til å delta i en prøveordning med lokal forvaltning av motorferdselspolitikken. Det er vanskelig i dag å si noe sikkert om interessen i kommunene for å delta i en slik prøveordning, men SIF mener en grense på 40 virker unødvendig. Etter SIFs syn bør kvaliteten på søknaden og planen være viktigere enn å sette et tak på antall kommuner som skal kunne delta i forsøket.

Høringsbrevet fremstår ikke som klargjørende for utvelgelseskriteriene og vil skap mye misnøye om noen kommuner ikke får være med basert på overveielser som ikke er synlige for søkeren.

Fra samtlige av regjeringspartiene har det i vårens politiske debatt, etter mars da planene om et nytt forsøk ble kunngjort, vært sterk understreket at det nye skal være;

- 40 prøvekommuner, en utvidelse på minst 33
- I tillegg til de 40 grensekommuner med løypenett til Sverige (33 aktuelle sør for Nord-Troms, hvorav en liten del ikke er i det distriktpolitiske virkeområdet),
- og atter dessuten åpning for safarikjøring i utmarksnæring, uten geografisk begrensning.

I høringsbrevet står at det skal være «inntil» et antall kommuner. Det politiske kompromiss bak tallfestingen krever imidlertid at alle «kvotene» fylles opp fordi kompromisset går på en bred utprøving. Regjeringspartienes talsmenn har vært helt klare på at det skal være minst 40 prøvekommuner.

Dersom grensekommuner blir prøvekommuner, må dette ikke redusere antallet mulige kommuner med løyper. Dersom de 3-4 av dagens prøvekommuner som ikke før har lagt ut egne løyper, skal være med i forsøket slik de hevdes automatisk kvalifisert til, må forutsetningen være at de nå gjennomfører kartleggings- og arealprosessene og legger ut løyper. Ellers får man ingen nye erfaring. Etter SIFs syn er det naturlig at de som har løyper av noe omfang i dag, er prekvalifisert, men antagelig motsatt med dem som ikke har benyttet muligheten de fikk.

For at kommunene skal kunne oppnå de beste resultater, bør de også gis virkemidler som gjør det mulig. Det er f.eks. vel kjent fra våre naboland at en lokal mulighet til å ta betalt for bruken av løypenettet, i det øyemed å bruke alle inntektene på forbedring og preparering, gir både sikkerhets- og miljøgevinster. Godt skiltede og preparerte løyper forebygger kjøring utenom løypene og skader ved faremomenter i løypa. Slike tiltak koster penger og bør kunne finansieres av brukerne.

Vi vil for ordens skyld minne om art MDs rundskriv T1-1996 står ved lag. Dette anbefaler kommunene å regulere inn motorferdsel i planene etter pbl, selv om slik regulering ikke får direkte rettsvirkning for retten til å kjøre der, fordi dette styres av motorferdselsloven (mfl). Etter forsøket i prøvekommunene inntretr retten til å kjøre allerede ved regulering etter pbl. Det er dette som er forskjellen mellom prøvekommunene, nye grensekommuner og de vanlige kommunene. Oppfordringen til å bruke pbl ligger der for alle. De ble også ble understreket i fremlegget til det forkastede forslaget til ny motorferdselslov. Vi ble klar over dette rundskrivet ved å lese det daværende forslaget.

### **Generelt om forslaget**

SIF leser forslaget slik at grensekommuner som kun etablerer tilførselsløyper til Sverige, ikke er en del av de 40 forsøkskommunene, men at disse kommunene også kan inngå blant forsøkskommunene og i tillegg til tilførselsløyper, kan etablere internt løypenett i kommunen. Det bør presiseres at grensekommuner som kun etablerer tilførselsløyper, ikke skal regnes med blant de 40 forsøkskommunene.

Det må være en grunnforutsetning at de kommunene som blir en del av forsøket, faktisk må forplikte seg til å legge ut løyper og ta ordningen i bruk. Dersom man ikke oppstiller en slik forutsetning vil forsøkskommuner som ikke tar ordningen i bruk kunne komme til å ekskludere kommuner som faktisk ønsker å ta ordningen i bruk. Det vil bli opplevet svært urettferdig og vil undergrave tilliten til forsøket. Det alminnelige omdømme vil da bli at MD og SV desavuerer det politiske kompromisset.

Når kommunene skal regulere løyper etter plan- og bygningsloven, bør det ikke innføres særregler som undergraver denne lovens system. Sentralt i loven er muligheten til å gjennomføre reguleringen som er vedtatt.

Det er i særdeleshet en undergraving av forsøket etter pbl at forskriftsforslaget § 5, 3 ledd, har en lavere terskel for innsigelse enn etter pbl ellers. Det må være samme terskel for innsigelse i forsøket etter pbl som ellers. Hvis ikke er det ikke et forsøk etter pbl som praktiseres, men en «skinnregime» av lokal beslutningsmyndighet.

Erfaringene til nå med de forvaltningsregimer som har vært for snøscooter spesielt, er at miljøvernavdelingene har lang saksbehandlingstid og er svært lite villig til å følge opp ønskede liberaliseringer. Lang saksbehandlingstid og lite konstruktive håndteringer fra fylkesmennenes side vil føre til at forsøket blir undergravet ved at løsninger ikke blir satt ut i livet i tide. Det er herunder

et kjent problem at ikke engang i egnede øvingsområder for å ta førerkort klasse S har man klart å få vedtatt løyper pga. Fylkesmennes holdninger. Vegdirektoratet vil kunne bekrefte dette og har måttet ta det opp med DN.

SIF mener det også er viktig å presisere at kommunene som deltar i forsøket bør få adgang til gjennom interkommunalt samarbeid å regulere løyper som kan gå på tvers av kommunegrensene slik at man kan få et større sammenhengende løypenett.

Kommunene bør også gis anledning til å innkreve et økonomisk bidrag fra de som benytter seg av løypene til vedlikehold og drift av disse. God preparering er viktig for å sikre at flest mulig benytter seg av løypene. Og kjøring på trygge og vel preparerte løyper er viktig for sikkerheten. Erfaringer viser at ulykkesfrekvensen ved kjøring på godt merkede og godt preparerte løyper er svært lav.

### **Tilførselsløyper for reiselivsnæringen i Nord-Troms og Finmark**

I høringsutkastet fremmes det forslag om at reiselivsnæringen på nærmere fastsatte vilkår skal kunne få etablere tilførselsløyper. SIF er imidlertid uenig i at lengden på disse løypene maksimalt skal kunne være 500 meter. En slik absolutt grense kan gi tilfeldige, urettferdige og konkurransevridende konsekvenser.

En ikke utypisk situasjon vil være at et samfunn har 2-3 reiselivsbedrifter. Hvis den ene ligger 450 meter fra løype, mens de andre ligger 550 og 700 meter fra, får kun den ene direkte tilgang, og et konkurransefortrinn de andre vil oppleve som urettferdig, særlig hvis ikke spesielle miljøsyn foreligger. Kravet om 500 meter er i seg selv helt uten forankring i noe miljøsyn. 5 kilometer kan belaste mindre enn 50 meter, avhengig av hvor det er.

Det er ikke hensiktsmessig med en absolutt grense på 500 meter.

Muligheten for å bruke snøscooter i næringsvirksomheten er svært viktig i en rekke utmarkskommuner og det bør derfor legges til rette for dette.

### **Grensekommunene**

SIF mener det lovteknisk blir uoversiktlig når prøvekommunene kan bruke pbl, mens grensekommunene bare kan fremme forslag til Fylkesmannen om tilførselsløyper til Sverige. Det logiske hadde vært at også disse løypene innreguleres med hjemmel i pbl. Skal konseptet stå som en kommunal forslagsrett, bør det fastsettes nærmere at Fylkesmannen i alminnelighet skal legge kommunens forslag til grunn, og evt finne alternativer hvis en løsning forkastes. Fylkesmennes saksbehandling er ofte svært sendrektig. I lys av tidsbegrensningen i forsøket, bør det settes regler om at kommunenes forslag er godkjent dersom de ikke er behandlet innen 3 måneder.

Det er ikke beskrevet nærmere om hvordan forslaget skal være. Det er heller ikke beskrevet hvordan fylkesmannen skal forholde seg til forslaget.

SIF mener det er helt sentralt at Fylkesmannen bør være svært tilbakeholdende med å overprøve kommunens vurderinger i slike saker. I den grad det skulle være tungtveiende faglige grunner til å gjøre alternative vurderinger, f.eks. av hensyn til natur og miljø, bør fylkesmannen ha en plikt til å foreslå alternative traseer.

De kommunene dette gjelder må ha en grad av frihet til også å regulere inn forgreninger av dette løypenettet, slik at tilførselsløypene faktisk bli tilgjengelig for en større del av kommunen. Mange av de kommunene dette gjelder har store arealer og svært spredt befolkning. Kommunene må derfor ha en grad av frihet til å finne praktiske lokale løsninger. Dersom det bare finnes ett utgangspunkt for en slik løype, vil størstedelen av kommunen falle utenfor mht praktisk mulighet til å bruke løypa. Det vil skape unødig trafikk og behov for infrastruktur med parkering for biler og hengere desto færre tilførselsmuligheter som finnes i kommunen.

Det er i denne forbindelse positivt at grensepassering også kan skje ved ferdsel gjennom nabokommuner dersom dette gir den mest hensiktsmessige løsningen.

SIF stiller seg imidlertid negativ til at grensepasseringene må skje ved offentlig vei. Ikke alle grensekommuner har en tilknytning til Sverige via offentlig vei, f.eks. Snåsa og Tydal. Disse kommunene vil ikke ha mulighet til å etablere løyper for grensepasseringer dersom MDs forslag på dette punktet blir stående.

Vi antar at forslaget om at grensepasseringer må skje via offentlig vei er tatt inn i høringsutkastet for å tilfredsstillende tollvesenets kontrollbehov, men vi mener at dette ikke uten videre kan være utslagsgivende. Det kan ofte være langt fra grensen til en tollstasjon. Trysil er f.eks en meget aktuell grensekommune. Tollstasjonen ligger 19 km fra grensen, som kan passeres over i alle fall 3 større hovedveier i denne kommunen, og med mange mil mellom sydligste og nordligste alternativ. Aller disse grenseovergangene må forholde seg til en og samme tollstasjon, Østby. Det hjelper lite for tollens behov å ha grensepassering på scooter ved grensen. Hverken biler eller snøscootere kan her tas av tollens før de evt passerer tollstasjonen uten å klarere (med mindre de har med gods som uansett ikke kan innfortolles).

Skal tollvesenets ønsker om å kontrollere bare på post ved vei få gjennomslag, blir man i Trysil tvunget til å ha 19 km med scooterløype langs riksveien, noe som ikke er opplagt gjennomførbart eller heldig ut fra andre interesser.

Tollens ønsker bør derfor ikke være avgjørende dersom eksempelvis hensyn til natur og miljø taler for en annen trase. Risikoen for smugling med snøscooter må være svært lav. Kravet om grensepassering ved offentlig vei kan føre til at andre og viktigere hensyn, f.eks miljø, må vike for tollvesenets ønsker. For ordens skyld nevnes at politi og tollvesenet i nettopp Sverige jevnlig har kontrollert i selve løypenettet.

### **Næringskjøring i utmarksnæring**

I høringsbrevet og forslaget til forskrifter er det ikke beskrevet hvordan dette tenkes, og det bes om forslag.

Vi går ut fra at dette kan iverksettes både etter lov- eller forskriftsendring, og som dispensasjon. Det ryddigste er formodentlig at kommunene kan regulere traseer for slik kjøring med hjemmel i pbl. Det kan da fastsettes trase for motorferdsel og reguleringsbestemmelse om at løypa kun kan benyttes i forbindelse med drift og utførelse av snøscootersafari i utmarksnæring. Forsøket må da gi slik plan og planbestemmelse forrang foran de alminnelige regler, slik det er gjort for prøvekommunene.

EØS-avtalen vil stille noen krav til måten tillatt bruk er utformet på.

Skal man inn på en løyveordning, blir det mer komplisert. Tiden tillater oss ikke å gå inn på dette.

## **Evaluering**

Utkastet sier lite om evalueringen. Begrunnelsen for forsøket har mange kriterier innen friluftsliv og næringsliv, samt folkehelse, for å nevne noe. Det hadde vært naturlig om MD beskrev utgangspunktet. Hva slags folkehelse er det f.eks som skal måles. SIF mener trivsel er en viktig del av folkehelsen, også det at flere kommer ut i naturen. Det er derfor viktig at evalueringen tar slike utgangspunkter. Skulle man spørre bare skiløpere om de mener utviklingen ble bra, vil svaret bli mer negativt enn om man spør et representativt utvalg i kommunen.

Den evalueringen som NINA har gjennomført av gjeldende prøveordning, har vært bredt respektert, men Direktoratet har sterkt omskrevet resultatene. Gjennom sin evaluering har Direktoratet for Naturforvaltning kommet med svært misvisende opplysninger og omskrivninger av hva evalueringen faktisk sa, noe som har svekket tilliten til deres upartiskhet. Vi har vist dette sitat for sitat i brosjyren «Suksessen direktoratet ikke vil fortelle om», som ligger på våre hjemmesider; [www.snocooter.no](http://www.snocooter.no).

For det nye og utvidede forsøket er det viktig at denne gjennomføres på en slik måte at evalueringen av forsøket har tilstrekkelig legitimitet. Representanter for brukere, f.eks. SIF eller snøscooterklubber, bør derfor inviteres til å delta i evalueringen på en egnet måte. Hverken bransjen eller brukerne har tillit til direktoratet som så beviselig og omfattende har skrevet misvisende informasjonen fra NINA.

Det første skritt for en evaluering er å bli enige om hva som skal evalueres, og prinsippet om alminnelig tillit til den som evaluerer, og brukermedvirkning.

Med vennlig hilsen  
Snøscooterimportørenes Forening

Arve Lønnum  
Sekretær

Vedlegg: Merknader til de enkelte bestemmelsene i foreslått forskrift

## MERKNADER TIL DE ENKELTE BESTEMMELSENE I FORESLÅTT FORSKRIFT

### Høring av forslag endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag samt invitasjon til å søke om å delta i forsøksordning med etablering av snøscooterløyper

#### Forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper

Fastsatt av xxxx kommunestyre (dato) med hjemmel i lov av 26. juni 1992 nr. 87 om forsøk i offentlig forvaltning §§ 3 og 5, jf. kgl. res. 11. desember 1992 nr. 1050. Stadfestet av Kommunal- og regionaldepartementet (dato)

<p><b>§ 1 Formål</b></p> <p>Forskriften skal gi grunnlag for å undersøke virkningene av at kommunene gis myndighet til å etablere snøscooterløyper i snødekt utmark og på islagte vassdrag</p> <p>a) for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse</p> <p>b) på kommunens dispensasjonspraksis og på lokal næringsvirksomhet, herunder leiekjøring.</p> <p>Forskriften skal sikre en helhetlig vurdering av berørte interesser ved etablering av slike løyper.</p>	<p><u>Merknader:</u></p> <p>Det må presiseres hva slags dispensasjoner man her sikter til.</p>
<p><b>§ 2 Kommunens adgang til å etablere snøscooterløyper</b></p> <p>Kommunen kan etablere særskilte løyper for bruk av snøscooter til kjøring i snødekt utmark og på islagte vassdrag. Løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan som trasé for snøscooterløype i en eller flere av arealformålene i plan- og bygningsloven § 11-7 første ledd nr. 1 til nr. 6 eller § 12-5 første ledd nr. 1 til nr. 6.</p> <p>Vedtaket om trasé for snøscooterløype vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traséen.</p> <p>Det skal i planarbeidet tas hensyn til</p> <p>a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder og kulturminner og kulturmiljø</p> <p>b) sikkerhet for de som kjører og andre.</p>	<p><u>Merknader:</u></p> <p>Vi viser til Rundskriv T 1/96, kap. 9. En kommune trenger ikke å være prøvekommune for å foreta slik regulering. Forskjellen på prøvekommunene og andre kommuner er at rettsvirkningen av et planvedtak blir en annen, i og med at pbl går foran mfl. Dette bør tydeliggjøres.</p> <p>Løsningen avviker her fra pbls system. Når pbl skal prøves ut, bør man unngå slike avvikende begrensninger i muligheten til å vedta og gjennomføre en plan.</p>

<p>Planforslaget skal inneholde</p> <p>a) en utredning av virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet</p> <p>b) en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene der løypene planlegges og en vurdering av betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.</p> <p>Kommunen kan ikke treffe endelig vedtak om snøscooterløype før private og offentlige grunneiere har samtykket i snøscooterkjøring for den del av traséen som gjelder deres eiendom.</p>	
<p><b>§ 3 Begrensninger i adgang til å etablere snøscooterløyper</b></p> <p>En snøscooterløype skal ikke</p> <p>a) legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder</p> <p>b) være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften</p> <p>c) kreve terrenginngrep</p> <p>d) legges i skredutsatte områder eller bratt terreng</p> <p>Det skal søkes å unngå å legge løype i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep.</p>	<p><u>Merknader:</u></p> <p>Her bør det presiseres at sikker løype kan medføre noen mindre terrenginngrep, f.eks. i å rydde farlige steiner eller stubber, og lage enkle broer. Det bør presiseres at hensynet til sikker løype går foran de nevnte hensyn. Det bør presiseres at Det er «vesentlige» terrenginngrep som bør unngås.</p>
<p><b>§ 4 Bruk av snøscooterløypene</b></p> <p>Uten hinder av forbudet i motorferdselloven § 3 og 4a, er det tillatt å kjøre med snøscooter på snødekt mark i løyper opprettet etter §§ 5 og 6.</p> <p>Kommunen skal gi forskrift for bruken av løypene som minst skal inneholde fartsbegrensninger og tidspunkt og tidsrom for kjøring. Kommunen kan ikke gjøre innskrenkninger i tillatt kjøring etter motorferdselloven § 4 første ledd og forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av</p>	<p><u>Merknader:</u></p> <p>Det er fastsatt alminnelige fartsgrenser som gjelder. Kommunens adgang her bør presiseres å gjelde der særlige hensyn gjør seg gjeldende. Teksten nå leses som en oppfordring til å begrense uansett.</p>



<p>motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 3.</p>	
<p><b>§ 5 Klage og innsigelse</b></p> <p>Kommunens vedtak etter denne forskriften kan påklages etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 1-9, men slik at Fylkesmannen er klageinstans.</p> <p>Plan- og bygningsloven § 11-15 tredje ledd gjelder ikke for kommunestyrets vedtak om trasé for snøscooterløype i kommuneplan.</p> <p>Fylkesmannen kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan som gjelder snøscooterløype dersom løypene vil kunne ha negativ betydning for friluftsliv, naturmangfold, reindrift, kulturminner eller kulturmiljø, boligområder og hytteområder eller andre allmenne interesser. Departementet kan ved behandling av innsigelsessaker prøve alle sider av saken.</p>	<p><u>Merknad:</u></p> <p>Her er et alvorlig avvik fra pbls alminnelige system. Det er svært uheldig å avvike fra den normale terskel og ordning for innsigelse.</p> <p>Innsigelsesinstituttet er etter pbl forbehold nasjonale eller vesentlige regionale interesser.</p> <p>En innføring av klagerett på snøscooterløyper etablert i medhold av kommuneplan vil skape et avvik fra de alminnelige reglene som vil være uheldig.</p> <p>Dette avviket fra pbls normale system etterlater alvorlig tvil om departementet faktisk har tenkt å følge lojalt opp det politiske kompromisset som regjeringen har kommunisert. Kartleggings- og reguleringsprosesser tar en god del tid. Innsigelsesr kan forlenge planarbeidet med ett til 3 år. Lavere terskel for innsigelse gjør det sannsynlig at forsøket knapt kommer på plass i løpet av 4-årsperioden.</p> <p>Det er svært viktig at departementet klargjør at målet er å få et løypenett raskt på plass, og at Fylkesmennene må medvirke til dette, ved rask behandling og peke på alternativer hvis de mener et alternativ ikke går, jf prinsippet i fvl § 11.</p>
<p><b>§ 6 Forholdet til motorferdselloven og plan- og bygningsloven</b></p> <p>Bestemmelsene i motorferdselloven med forskrifter gjelder med de unntak, presiseringer, tilføyelser og/eller endringer som følger av forskriften her.</p> <p>For behandling av planer etter forskriften her gjelder bestemmelsene i plan- og bygningsloven (plandelen) romertall I og IV med de unntak, presiseringer, tilføyelser og/eller endringer som følger av forskriften her.</p> <p>Denne forskriften gjør unntak fra og/eller endringer i følgende lov- og forskriftsbestemmelser: Forskriften § 1 til § 5</p>	

<p>Forskriften § 1 til § 5</p> <p>Motorferdselloven §§ 3 og 4 a og nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988 § 1.</p> <p>Forskriften § 2</p> <p>Plan- og bygningsloven §§ 11-7, 11-10, 11-11, 12-5 og 12-7, forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister 26. juni 2009 nr 861 (kart- og planforskriften) § xx.</p> <p>Forskriften § 5</p> <p>Plan- og bygningsloven §§ 1-9, 5-4 og 11-15</p>	
<p><b>§ 8 Brudd på motorferdselregelverket og forsøksordningen</b></p> <p>Kommunen har ansvar for at straffbare brudd på motorferdselloven med tilhørende forskrifter og forskriften her som kommunen får kjennskap til blir anmeldt til politiet. Kopi av anmeldelse skal sendes Fylkesmannen og Direktoratet for naturforvaltning.</p>	
<p><b>§ 9 Plikt til å medvirke til evaluering av forsøket</b></p> <p>Kommuner som deltar i forsøket plikter å medvirke til evalueringen av forsøket ved å opplyse om forvaltningspraksis eller annen informasjon som etterspørres og gjøre tilgjengelig plandokumenter og annet materiale.</p>	<p><u>Kommentar:</u></p> <p>Her bør det inntas i teksten at kommunene plikter å gjennomføre planprosess for å legge ut løyper.</p>
<p><b>§ 10 Ikrafttredelse og varighet</b></p> <p>Forskriften trer i kraft ... og oppheves (senest 31. desember 2018).</p>	