



Miljøverndepartementet

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

Tydal, 27. juni 2013

## **Høringsuttalelse til forslag endring i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag samt invitasjon til å søke om å delta i forsøksordningen med etablering av snøscooterløyper**

Det vises til høringsbrev fra Miljøverndepartementet av 30. mai 2013. Snøscooterklubbens fellesråd (SKFR) er en samlende forening for snøscooterklubber som driver frivillig arbeid rundt om i kommunene. Vi har fokus på forebyggende tiltak i forbindelse med sikkerhet og holdninger blant våre medlemmer. SKFR vil komme med følgende uttalelse:

### **Innledning**

Da regjeringen i Soria Moria II lovet å *fullføre gjennomgangen av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag*, hadde vi ikke forespeilet oss nok en forsøksordning. Vi mener ordningen med kommunal forvaltning av snøscooterløyper er utprøvd i tilstrekkelig omfang både geografisk og tidsmessig. Erfaringene fra forsøket og fra vårt naboland Sverige har vist at denne muligheten bør alle norske kommuner ha.

### **Generelt om forslaget**

I forslaget utsendt på høring fra Miljødepartementet er det flere punkter som ikke samsvarer i forhold til det kompromissforslaget regjeringspartiene presenterte 14.mars d.å. og uttalelser fra regjeringsrepresentanter i stortingsdebatten den 21. mars der blant annet Lars Egeland uttaler: *muligheten til å lage løyper inn i det svenske løypenettet – ikke for å jage turistene over til Sverige, men nettopp for – etter spørsmål fra grensekommunene – å kunne lage et turisttilbud også i Norge*. Det er lite som tilsier at grensekommunene vil få mye å tilby sine svenske turister slik forslaget er formulert i dag. Her må kommunene ha anledning til å opprette løyper som er tilgjengelig i hele kommunen, det er ikke hensiktsmessig å ha tilførselsløyper der enkelte av kommunens innbyggere må laste snøscootere på bilhengere å kjøre flere mil til utgangspunktet. Tilførselsløypene må kunne kobles sammen med eksisterende løypenett i grensekommunen som f.eks isfiskeløyper.

Det forundrer SKFR hvor mange regimer for regulering av motorferdsel i utmark det her blir lagt opp til. Vi får nå Finnmark og Nord-Troms sine særegne regler, dispensasjonsordningen om nyttekjøring i alle kommuner, åpning for næringskjøring i alle kommuner med foreløpig

ubeskrevet utførelse, tilførselsløyper i grensekommuner med fylket som beslutningsmyndighet og forsøkskommuner med åpne løyper for allmennheten med kommunal beslutningsmyndighet. Veldig tungvint og uoversiktlig som krever unødig ressursbruk i motsetning til en generell åpning for snøscooterløyper med kommunalt sjølstyre.

Antallet forsøkskommuner er satt til 40 etter et kompromiss fra regjeringspartiene. SKFR er uenige i at det skal være et tak for antall kommuner. Her bør heller de kommunene som ønsker å delta komme med på grunn av gode søknader og ikke bli ekskludert fordi «kvoten» er full. Det må i hvert fall kreves at de 40 kommunene som blir valgt forplikter seg til å prøve ut snøscooterløyper i sin kommune. Vi vet fra det tidligere forsøket at lokal forvaltning ikke nødvendigvis vil bety at samtlige kommuner benytter seg av dette, så det trenger vi ikke ytterligere forskning på. Her må det være av interesse at ordningen med åpne løyper blir utprøvd i størst mulig grad.

Det er bra at flere kommuner nå får muligheten til å etablere åpne løyper men konfliktnivået med fortsatt forskjellsbehandling av relativt like kommuner kommer til å øke med det som vil virke som en tilfeldig utvelgelse. Det må komme tydelig frem hva som er lagt til grunn for hvorfor en kommune er tilgodesett forsøkskommunestatus fremfor en annen.

Alle kommuner som ønsker samarbeid med nabokommuner bør få anledning til å legge løyper over kommunegrenser. Ved å kunne benytte hverandres løyper vil etterspørselen for antall kilometer løype i hver enkelt kommune minske. Bruk av naturen må sees uavhengig av kommunegrenser og belastningen blir mindre ved å få til et samlet løypenett i flere kommuner mot å ha små biter her og der, det vil føre til unødvendig konsentrert trafikk på små områder.

Formålet i forsøket om virkningen av åpne løyper i mer befolkningstette områder blir selvmotsigende med tanke på at bare kommuner i de distriktpolitiske virkeområdene får anledning til å søke. Her må alle som har gode argumenter for deltakelse stille likt.

Grensekommunene burde få anledning til å vedta tilslutningsløyper over til Sverige selv og ikke Fylkesmannen etter forslag fra kommunene. Tiden er knapp og Fylkesmannen vil vanskelig kunne behandle søknadene hverken tidsmessig eller saklig i forhold til intensjonene. Det er også de lokale hensyn som må ligge til grunn for tilslutningsløyper på lik linje med åpne løyper i forsøkskommunene, vi ser derfor ingen grunn til at beslutningen ikke skal ligge hos lokalpolitikere.

Grenseovergangene må kunne legges der det er best egnet i forhold til andre interesser og ikke etter hvor offentlig veier går. Vi antar det er tollmyndighetenes bekymring om kontrollmuligheter som er lagt til grunn og vil dermed påpeke at det finnes andre grenseoverganger uten tollstasjoner, at svensk tollvesen har kontroll ute i snøscooterløypene og at norsk tollvesen kontrollerer båttrafikken ute på sjøen, ingen krav til

spesielle passasjer over grensen der. Dette vil fungere også på fastlandet med merkede traséer over grensen.

Løypene må selvfølgelig legges i de områder som er best egnet for dette og der de er til minst mulig konflikt med andre interesser. Enkle installasjoner som små bruer og hogst av mindre vegetasjon må tillates for å kunne ivareta sikkerhet. I verneområder hvor det allerede finnes betydelige tekniske installasjoner som kraftlinjer og skogsbilveier burde det også være anledning til å legge løyper der så lenge de følger installasjonen. Det kan i mange tilfeller være et mer skånsomt alternativ mot å legge løypene rundt.

Avstanden fra løyper til tekniske installasjoner må heller ikke slavisk følge grensen på 3 km da det i mange tilfeller kan være mer hensiktsmessig å legge løyper i områder som ligger i soner 3-5 kilometer i fra installasjonene. Snøscooteren etterlater seg ingen spor i terrenget når snøen er forsvunnet og er i så måte godt miljømessig tilpasset. Det er liten tvil hvem som kjenner de lokale forholdene best og løypene bør legges i områder hvor lokalpolitikere finner det forsvarlig og ikke etter fargene i et INON-kart.

### **Avslutning**

SKFR synes hele saken har dratt ut i det uendelige, men når høringsrunden først kommer er det uvanlig kort høringsfrist. Det burde være mulig å få dette gjennomført med vanlig høringsfrist. Et minimum burde være begrunnelse for hvorfor det i dette tilfelle ble under 4 ukers svarfrist.

Når det gjelder evaluering av forsøket er det viktig at de lokale snøscooterklubbene tar del i dette.

Med vennlig hilsen Snøscooterklubbens Fellesråd

Erik Kirkvold - Leder