

Det kongelige miljøverndepartement

Postboks 8013 Dep

0030 OSLO

Vår ref.:  
2013/3315-21683/2013/LIAA

Arkiv:  
K01/&13

Deres ref.:

Dato:  
21.06.2013

## **Høringuttale fra Steinkjer kommune - endring i forskrift for bruk av motorkjøretøyer samt forsøksordning med etablering av snøskuterløyper**

Steinkjer kommunes vedtok følgende høringsuttale i Hovedutvalg teknisk miljø og naturforvaltning (sak 13/37, vedtak 1, 20.06.13) angående endring i forskrift for bruk av motorkjøretøyer:

- En høringsfrist lik 17 dager for endringer av forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag oppfattes ikke å være i samsvar med forvaltningslovens § 37 eller Det kongelige miljøverndepartementets (MDs) egen praksis for høringer ved forskriftsendringer, jf MDs egen hjemmeside.
- Endringene som foreslås i forskrift om bruk av motorkjøretøyer og som omfatter etablering av tilførselsløyper til Sverige og vilkår knyttet til dette omhandler ikke Steinkjer kommune, siden Steinkjer kommune ikke er en grensekommune til Sverige. Vi har derfor ingen kommentar til disse endringene i forskriften.
- Endringen som foreslås i forskriften knyttet til bruk av motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt i regi av kommunen utenom ordinær jakt oppfattes positivt. Dette er en hjemmel ettersøksskytterne og det kommunale rovviltjaktlaget har etterlyst lenge, og som har en praktisk positiv effekt på ettersøk i kommunal regi. Det er også positivt at definisjonen som legges til grunn i § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst benyttes i endringen av motorferdselforskriften, siden dette inkluderer andre arter enn bare hjortevilt. Hjemtransport av storvilt som har blitt felt etter kommunalt ettersøk burde i tillegg ha vært inkludert i den nye paragrafen som foreslås.
- § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende) er en hjemmel som ikke bør oppheves i denne revisjonen. En fjerning av paragrafen vil i praksis bety at de småbedriftene som har så lite inntjening at de ikke er momsberettiget, må ty til leiekjørerordningen. I kommuner hvor leiekjørerordningen ikke er utbygd, kan man derimot få eget løyve til transport av materiell i forbindelse med næring. Dette gir en forskjellsbehandling som ikke er ønskelig.

Hovedutvalget vedtok (sak 13/37, vedtak 2, 20.06.13) at administrasjonen skulle utrede ulike alternative snøskuterløyper (Ogndal mot Snåsa, Ogndal mot Verdalen, Kvamsfjella mot Namdalseid/ Namsos/ Overhalla) til Hovedutvalgsmøte 20.08.13. Svar til Det kongelige Miljøverndepartement angående søknad om deltakelse i forsøksordning med etablering av snøskuterløyper vil bli gitt innen friste (01.09.13). Vedtak 2 i hovedutvalget (sak 13/37, 20.06.13) lyder som følgende: Administrasjonen utreder til neste hovedutvalgsmøte mulighetene for å søke om å få delta i det statlige initierte

forsøksstudiet (4.årig) angående virkninger av etablering av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring på snøføre. Interessen for rekreasjonskjøring med snøskuter har økt de senere åra. Det er følgelig et ønske om utprøving av en kontrollert tilrettelegging for slik kjøring også i Steinkjer kommune i forsøksperioden. Følgende kriterier bør tillegges vekt i administrasjonens utredning:

1. Et skissert tilbud må være attraktivt for rekreasjonskjøring, og bør kunne ses i en større sammenheng enn kommunen.
2. Det bør utredes et tilbud som kan henge sammen med tilsvarende tilbud i våre nabokommuner. Områdene nord i Steinkjer kommune som grenser mot Namdalseid, Namsos og Overhalla synes være aktuelle. Enkelte grenseområder, som mot Snåsa og Verdal, er spesielt aktuelle områder.
3. Hensynet til andre interesser må utredes og gis tilstrekkelig vekt.

Saken legges fram til behandling i neste hovedutvalgsmøte.

Utskrift av møtebok som inkluderer saksutredning og forslag til vedtak fra administrasjonen er vedlagt. Vedlegg til saksfremlegget er også vedlagt.

Hovedutvalg

Med hilsen



Linn Aasnes  
saksbehandler

Kopi til:

Reindriftsforvaltningen i Nord-Trøndelag

Skjækerfjell reinbeitedistrikt v/ Hanne Lena Wilks Jørstad

Øste Namdal reinbeitedistrikt v/Ålgot Jåma

7760 SNÅSA

7760 SNÅSA

7898 LIMINGEN

Skæhkere Sijte v/Hanne-Lena Wilks  
Berget, 7760 Snåsa

Steinkjer kommune v/Linn Aasnes

### **ANG. MOTORFERDSELFORSKRIFT**

Vi er gjort kjent med at MD har sendt ut endringer i motorferdselforskriften til høring. Vi synes det er beklagelig at dette ikke er sendt til høring til reinbeitedistriktene, slik at vi kan komme med våre synspunkter på et så tidlig tidspunkt som mulig. Pga av den korte tidsfristen som kommunene har fått på seg til å behandle denne saken, har vi ikke mulighet til å sette oss godt nok inn i saken. Vi vil redegjøre i korte trekk vår bruk av områdene, med tanke på faste snøskoterløyper i kommunen.

Steinkjer kommune:

Vi har vårt vinterbeiteområde innom store deler av Steinkjer kommune. Yttergrensen på vinterbeite går langs Snåsavatnet, vassdragene til Steinkjer og deretter langs jernbanen til Verdalen. Derfra er den sørlige grensen av reinbeitedistriktet langs Verdalselva opp til Vera og Strådalene. Det som ligger innenfor Steinkjer kommune er viktige vinterbeiter og vårbeiter. Det vil si i grove trekk hele området fra Roktdalen, Brandheia, Ogdal, Mokka, Uvtelaante, Henningvola.

Gjennom vinteren flytter vi mellom ulike områder ettersom hvordan vinterbeitet er. Det vil si at vi har mange flytte- og trekkeier innom disse områdene. Det innebærer også oppsamlingsområder som er særs viktige trivselområder for reinen under samling og flytting. Vi har også ett gjerdeanlegg for vinterslakt på Suseggvola med tilhørende flytteleier.

På vinter- og vårbeiter er det spesielt viktig at reinen har beitero. På vårbeite er simlene særlig sårbare for forstyrrelser, og det skal lite til før den mister kalven. Det er mye aktiviteter innom vårt vinterbeite allerede i dag, med Giskås skytefelt, skogshogst med nye skogsbilveger, hyttefelt og skiløyper på kryss og tvers. Summen av dette gir mye uro og tapt reinbeite for reinen. Slik vi ser det i dag, er toppen nådd for vårt reinbeitedistrikt, så det vil være uholdbart for oss med skoterløyper i tillegg i disse områdene..

Når kommunene nå skal vurdere om de skal åpne opp for rekreasjonsløyper for snøskoter, ber vi om at de tar hensyn til reindriften. Slik vi ser det er det vanskelig å åpne opp for snøskoterløyper innenfor områdene i Steinkjer kommune hvor vi har vårt vinter- og vårbeite.

Med hilsen  
For Skæhkere Sijte

Hanne-Lena Wilks, Jørstad 12.juni 2013





## SAKSFRAMLEGG

### Saksgang

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Hovedutvalg teknisk, miljø og naturforvaltning	20.06.2013	13/37

Arkivsaksnr: 2013/3315

Klassering:

Saksbehandler: Linn Aasnes

### UTTALE OM FORSLAG TIL ENDRING I FORSKRIFT OM BRUK AV MOTORKJØRETØYER SAMT INVITASJON TIL DELTAKELSE I FORSØKSORNING MED ETABLERING AV SNØSKUTERLØYPER - STEINKJER KOMMUNE

#### Trykte vedlegg:

Brev fra Hanne Lena Wilks (12.06.13), leder Skjækerfjell reinbeitedistrikt

Oversikt over verneområdene i Steinkjer kommune

Oversikt over vinterbeite, vårbeite-samletrøer-slakteplasser for rein i Steinkjer kommune

Oversikt over INON områder i Steinkjer kommune

#### Rådmannens forslag til vedtak:

#### Vedtak 1: Steinkjer kommune har følgende uttale til forskriftsendringene:

- En høringsfrist lik 17 dager for endringer av forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag oppfattes ikke å være i samsvar med forvaltningslovens § 37 eller Det kongelige miljøverndepartementets (MDs) egen praksis for høringer ved forskriftsendringer, jf MDs egen hjemmeside.
- Endringene som foreslås i forskrift om bruk av motorkjøretøyer og som omfatter etablering av tilførselsløyper til Sverige og vilkår knyttet til dette omhandler ikke Steinkjer kommune, siden Steinkjer kommune ikke er en grensekommune til Sverige. Vi har derfor ingen kommentar til disse endringene i forskriften.
- Endringen som foreslås i forskriften knyttet til bruk av motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt i regi av kommunen utenom ordinær jakt oppfattes positivt. Dette er en hjemmel ettersøksskytterne og det kommunale rovviltjaktlaget har etterlyst lenge, og som har en praktisk positiv effekt på ettersøk i kommunal regi. Det er også positivt at definisjonen som legges til grunn i § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst benyttes i endringen av motorferdselsforskriften, siden dette inkluderer andre arter enn bare hjortevilt. Hjemtransport av storvilt som har blitt felt etter kommunalt ettersøk burde i tillegg ha vært inkludert i den nye paragrafen som foreslås.
- § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende) er en hjemmel som ikke bør oppheves i denne revisjonen. En fjerning av paragrafen vil i praksis bety at de småbedriftene som har så lite inntjening at de ikke er momsberettiget, må ty til leiekjørerordningen. I kommuner hvor leiekjørerordningen ikke er utbygd, kan man derimot få eget løyve til transport av materiell i forbindelse med næring. Dette gir en forskjellsbehandling som ikke er ønskelig.

**Vedtak 2:** Administrasjonen utreder til neste hovedutvalgsmøte mulighetene for å søke om å få delta i det statlig initierte forsøksstudiet (4-årig) angående virkninger av etablering av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring på snøføre. Dette undersøkes for området:

- Sør og vest for Fv 17 i Beitstad (Storvarden)(skogsområde)

Saken legges fram til behandling neste hovedutvalgsmøte.

#### **Behandling i Hovedutvalg teknisk, miljø og naturforvaltning - 20.06.2013:**

Hovedutvalget fremmet et felles omforent alternativt forslag til rådmannens forslag vedtak 2:

Administrasjonen utreder til neste hovedutvalgsmøte mulighetene for å søke om å få delta i det statlige initierte forsøksstudiet (4.årig) angående virkninger av etablering av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring på snøføre.

Interessen for rekreasjonskjøring med snøskuter har økt de senere åra. Det er følgelig et ønske om utprøving av en kontrollert tilrettelegging for slik kjøring også i Steinkjer kommune i forsøksperioden.

Følgende kriterier bør tillegges vekt i administrasjonens utredning:

1. Et skissert tilbud må være attraktivt for rekreasjonskjøring, og bør kunne ses i en større sammenheng enn kommunen.
2. Det bør utredes et tilbud som kan henge sammen med tilsvarende tilbud i våre nabokommuner. Områdene nord i Steinkjer kommune som grenser mot Namdalseid, Namsos og Overhalla synes være aktuelle. Enkelte grenseområder, som mot Snåsa og Verdal, er spesielt aktuelle områder.
3. Hensynet til andre interesser må utredes og gis tilstrekkelig vekt.

Saken legges fram til behandling i neste hovedutvalgsmøte.

Votering:

Rådmannens forslag til vedtak 1 ble enstemmig vedtatt.

Ved avstemming mellom rådmannens forslag til vedtak 2 og det omforente alternative vedtak til vedtak 2 ble det omforente forslaget enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak Hovedutvalg teknisk, miljø og naturforvaltning - 20.06.2013:**

**Vedtak 1:** Steinkjer kommune har følgende uttale til forskriftsendringene:

- En høringsfrist lik 17 dager for endringer av forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag oppfattes ikke å være i samsvar med forvaltningslovens § 37 eller Det kongelige miljøverndepartementets (MDs) egen praksis for høringer ved forskriftsendringer, jf MDs egen hjemmeside.
- Endringene som foreslås i forskrift om bruk av motorkjøretøyer og som omfatter etablering av tilførselsløyper til Sverige og vilkår knyttet til dette omhandler ikke Steinkjer kommune, siden Steinkjer kommune ikke er en grensekommune til Sverige. Vi har derfor ingen kommentar til disse endringene i forskriften.
- Endringen som foreslås i forskriften knyttet til bruk av motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt i regi av kommunen utenom ordinær jakt oppfattes positivt. Dette er en hjemmel ettersøksskytterne og det kommunale rovviltjaktlaget har etterlyst lenge, og som har en praktisk positiv effekt på ettersøk i kommunal regi. Det er også positivt at definisjonen som legges til grunn i § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst benyttes i endringen av motorferdselsforskriften, siden dette inkluderer andre arter enn bare hjortevilt. Hjemtransport

av storvilt som har blitt felt etter kommunalt ettersøk burde i tillegg ha vært inkludert i den nye paragrafen som foreslås.

- § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende) er en hjemmel som ikke bør oppheves i denne revisjonen. En fjerning av paragrafen vil i praksis bety at de småbedriftene som har så lite inntjening at de ikke er momsberettiget, må ty til leiekjørerordningen. I kommuner hvor leiekjørerordningen ikke er utbygd, kan man derimot få eget løyve til transport av materiell i forbindelse med næring. Dette gir en forskjellsbehandling som ikke er ønskelig.

**Vedtak 2:** Administrasjonen utreder til neste hovedutvalgsmøte mulighetene for å søke om å få delta i det statlige initierte forsøksstudiet (4.årig) angående virkninger av etablering av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring på snøføre.

Interessen for rekreasjonskjøring med snøskuter har økt de senere åra. Det er følgelig et ønske om utprøving av en kontrollert tilrettelegging for slik kjøring også i Steinkjer kommune i forsøksperioden.

Følgende kriterier bør tillegges vekt i administrasjonens utredning:

1. Et skissert tilbud må være attraktivt for rekreasjonskjøring, og bør kunne ses i en større sammenheng enn kommunen.
2. Det bør utredes et tilbud som kan henge sammen med tilsvarende tilbud i våre nabokommuner. Områdene nord i Steinkjer kommune som grenser mot Namdalseid, Namsos og Overhalla synes være aktuelle. Enkelte grenseområder, som mot Snåsa og Verdal, er spesielt aktuelle områder.
3. Hensynet til andre interesser må utredes og gis tilstrekkelig vekt.

Saken legges fram til behandling i neste hovedutvalgsmøte.

## Saksopplysninger:

Steinkjer kommune viser til brev (30.05.13) fra Det kongelige miljøverndepartement (MD) om høring av forslag til 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 snøskuterløyper. Steinkjer kommune mottok brevet 10.06.13. Høringsfristen er 27.06.13, dvs 17 dager.

Endringene av "forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag" omfatter:

- **For kommuner som grenser til Sverige:** åpning for etablering av tilførselsløyper til fra Norge til det svenske løypenetet
- **For kommuner som grenser til Sverige og som tilhører Nord-Troms og Finnmark:** utvidet tilgang til å knytte på reiselivsbedrifter, tilgang til å etablere rasteplasser og tilgang til å knytte kommuner sammen for tilknytning til tilførselsløypene
- **Alle kommuner:** Tilgang til bruk av motorkjøretøy under ettersøk i kommunal regi etter skadet storvilt
- **Alle kommuner:** Oppheving av § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Brevet inneholder også en invitasjon til kommunene i det distriktspolitiske virkeområdet (sone II, III og IV) til å søke om å delta i en forsøksordning i perioden 2014-2018 om å etablere snøskuterløyper for rekreasjonskjøring på snødekt mark gjennom arealplanlegging etter plan og bygningsloven (PBL). Dette er et statlig initiert og styrt forsøk. Formålet er fornøyleskjøring etter en løype etter nærmere retningslinjer fra kommunen. Søknadsfrist er 17.09.13. 40 kommuner vil plukkes ut til dette. Hensikten med forsøksordningen med snøskuterløyper er å undersøke virkningene av denne kjøringen for:

- naturmangfold (klarlegging og kartlegging av arter sårbare for motorferdsel),
- kommunens dispensasjonspraksis (strengere/mindre streng, distriktspolitiske effekter/effekter for lokalt næringsliv)
- friluftsliv (økning i antall snøskutere, økning av motorferdsel og hvilke virkninger dette har på friluftslivet)
- folkehelse (konsekvenser).

Det vil bli gjennomført en løpende følgeevaluering av ulike fagmiljø i regi av MD og Direktoratet for naturforvaltning (DN). Ordningen etableres som et forsøk etter lov om offentlig forvaltning, er begrenset til den fireårige forsøksperioden (2014-2018), og kan forlenges et år, jf forsøksloven § 3 siste ledd. Kommunen vil måtte vedta en egen forskrift for å fastsette vilkår for kjøringen. Løypenetet kan krysse kommunegrenser. Utkast til denne forskriften er gitt bakerst i høringsdokumentet. Forskriften skal godkjennes av kommunaldepartementet, som har fagansvaret i forsøksloven. Viktige momenter i denne sammenheng:

- Løypene skal ikke gå i verneområder/ foreslåtte verneområder
- Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften
- Inngrepsfrie naturområder bør unngås
- Det skal tas hensyn til friluftsliv, fugle- og dyrearter og økosystem sårbare for motorferdsel, ulemper for bolig- og hytteområder, fare for negative effekter på kulturminner og kulturmiljø
- Friluftsområder må kartlegges og verdsettes
- Kommunen skal utrede virkninger for naturmangfold og friluftsliv (utredningen skal fremgå av planbeskrivelsen når planen sendes på offentlig ettersyn)
- Løypene kan ikke medføre terrenginngrep, være i skredutsatte områder eller i bratt terreng
- Vilkår fastsettes: tidspunkt; når på dagen, ukedager, helg, høytider, årstid etc
- Løypene kan angis i kommunedelplan eller reguleringsplan (der det er behov for mer detaljert vurdering, for eksempel ved hytteområder)
- Kommunen kan bare vedta snøskuterløyper på eiendommer der grunneiere har samtykket

Kommunen kan godt trekke fram konkrete utfordringer og problemstillinger som kan være interessante å følge opp i forvaltnings- og forskningsøyemed, Departementet ber om at kommunene i sin søknad redegjør hvorfor den ønsker å delta i ordningen og kort redegjør for:

- innbyggertall og bosettingsmønster



- om det er store hytteområder i kommunen
- om snøskuterløypene vil ligge i skog, fjellterreng, i lavlandet, i eller ved by/tettsted
- omfanget av og interessen for snøskuterkjøring i kommunen i dag
- andre opplysninger som kan være av betydning for departementets vurdering av søknaden

Det vises for øvrig til:

- § 37 i forvaltningsloven sier: "*Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes.*" En høringsfrist lik 17 dager gjør at mange kommuner ikke får behandlet saken, og dermed ikke gitt innspill til foreslåtte forskriftsendringer eller søkt
- MDs egen side under "Høyringer" : "*Å ha ei sak ute på høyring vil seie at departementet ønskjer å "høyre" kva partar (offentlege og private institusjonar, organisasjonar og andre departement) har å seie til eit forslag som ein arbeider med. Bakgrunnen er eit ønskje om å betre kunne vurdere dei økonomiske og administrative konsekvensane av offentlege tiltak. Høyringsfristen er normalt tre månadar, og ikkje mindre enn seks veker. Høyringar kan resultere i rundskriv, forskrift, lov eller stortingsmelding.*"

### Saksvurderinger:

Endringene som foreslås i forskrift om bruk av motorkjøretøyer og som omfatter etablering av tilførselsløyper til Sverige og vilkår knyttet til dette omhandler ikke Steinkjer kommune, siden Steinkjer kommune ikke er en grensekommune til Sverige.

Endringen som foreslås i forskriften knyttet til bruk av motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt i regi av kommunen utenom ordinær jakt er gledelig. Dette er en hjemmel ettersøksskytterne og det kommunale rovviltjaktlaget har etterlyst lenge. Dette gjelder spesielt i tilfeller ved rask forflytning av skadet storvilt og vil øke kunne øke suksessfaktoren for et vellykket ettersøk av skadet storvilt, for eksempel etter påkjørsler. Det er også positivt at definisjonen som legges til grunn i § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst benyttes i endringen av motorferdselsforskriften. Storvilt defineres i § 3, 1. ledd som elg, hjort, dåhjort, villrein, rådyr, villsvin, muflon, moskusfe, bjørn, ulv, jerv og gaupe. Det mest ideelle hadde vært om hjemmelen inkluderte også hjemtransporten av skadet storvilt som blir felt av de kommunale ettersøksskytterne.

§ 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende) er en hjemmel som så langt ikke har blitt benyttet av Steinkjer kommune, men det kan i fremtiden etableres småbedrifter som har behov for den. Paragrafen har så liten betydning at departementet foreslår å oppheve den ved denne revisjonen. Man henviser i denne sammenheng til at kommunene kan nytte § 6 i stedet for å dekke denne typen transport eller § 5a, avhengig av saken. Men; § 6 kan ikke nyttes som en erstatning i Steinkjer kommune, da vi har en godt utbygd leiekjørerordning. En leiekjørerordning innebærer at transporten kan foregå "på annen måte", og man oppfyller dermed ikke vilkårene for å nytte § 6. § 5a. gjelder for de som har en så stor inntjening på sin utmarksnæring at de er momsberettiget. I praksis betyr dermed dette forslaget at i kommuner der hvor man har en leiekjørerordning, vil de småbedriftene som har så lite inntjening at de ikke er momsberettiget måtte ty til leiekjørerordningen, mens i kommuner hvor leiekjørerordningen ikke er utbygd, kan de få eget løyve til transport av materiell i forbindelse med næringa. Dette gir en forskjellsbehandling som ikke er ønskelig, og som gjør at § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende) ikke bør fjernes.

En snøskuterløype for rekreasjonskjøring i kommunen er etterspurt av enkelte politikere. Tilbudet om å søke MD for å være med på en 4-årig statlig forsøksordning vil måtte omsøkes innen 1.09.13. Det er ikke oppgitt i høringspapirene hva som forventes av merkostnader for kommunen i denne sammenheng. Det stilles en rekke krav til utredninger i tillegg til at saksbehandlingen på motorferdsel legges fram for en omfattende gjennomgang og kontroll. Dette vil medføre merarbeid. Enhet landbruk har nettopp vært

gjennom en reduksjon av bemanning. Steinkjer kommune har i alt 13 verneområder. Kvamsfjella, Brannheia, Skjækerfjella, Henningfjellet kommer inn under INON områder. Dette begrenser utvalget av høyfjellsområder betydelig.

Kvamsfjella er et kompakt vinterbeiteområde for Østre Namdal reinbeitedistrikt, dvs store deler av vinterbeitet for reinbeitedistriktet ligger i her. "Tidlig vinterbeite", "seint vinterbeite" samt "snø og skarebeiter" oppgis som bestemmende for reintallet av reindriftsforvaltningen og reinbeitedistriktet. De to sistnevnte beitene er særdeles sårbare for reduksjon, fordi arealet allerede er meget begrenset. "Seint vinterbeite" nyttes av reinen i en periode hvor reinen er sårbar. Det er gjerne i denne perioden at det oppstår pakking med snø eller hard skare som gjør at man må holde seg i den delen hvor det er gammel fjellnær granskog. Reinen får da ikke til å grave fram laven på bakken, men beiter da i stedet på lav som henger på gammel fjellnær granskog. Dette skjer oftest på seinvinteren, når kondisjonen kan være noe redusert og simlene er kalvtunge. Til sammen betyr dette at Kvamsfjella er svært viktige vinterbeiteområder for Østre Namdal reinbeitedistrikt. Dette er et tynt, langstrakt reinbeitedistrikt med kalvingsområder lenger nord (helt opp til Børgefjell). Reduksjon/forstyrrelse av vinterbeitet i Kvamsfjellet vil derfor være uheldig for reinen som har en ganske lang vandring fram til kalvingsområdene, og derfor er avhengig av å være i god kondisjon.

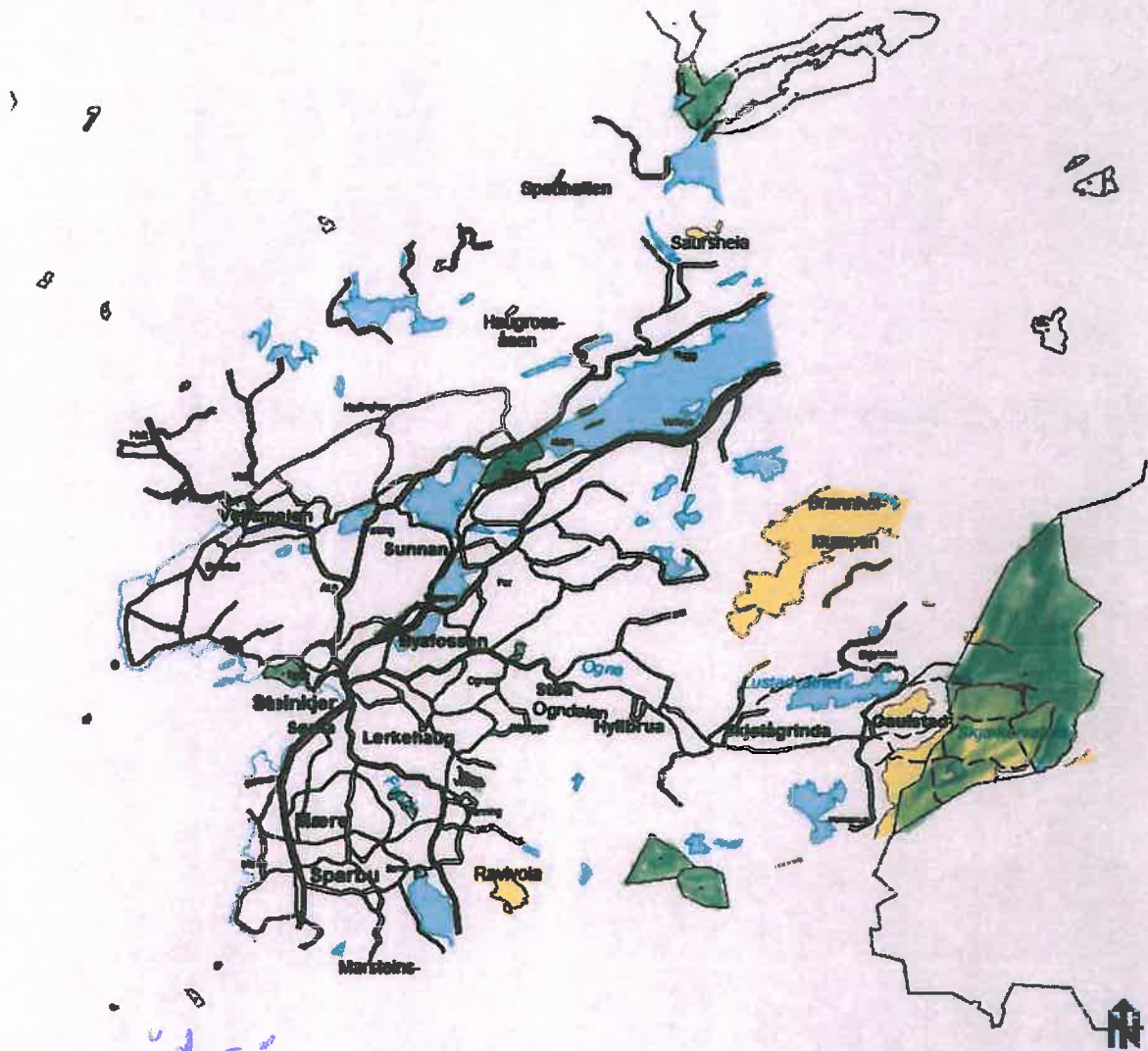
Skjækerfjell reinbeitedistrikt er et distrikt hvor enkelte områder beites til flere årstider. De har vinterbeiteområde innom store deler av Steinkjer kommune. Yttergrensen på vinterbeitet går langs Snåsavatnet, vassdragene til Steinkjer og deretter langs jernbanen til Verdalen. Derfra er den sørlige grensen av reinbeitedistriktet langs Verdalselva opp til Vera og Strådalen. Det som ligger innenfor Steinkjer kommune er viktige vinterbeiter og vårbeiter. Det vil si i grove trekk hele området fra Roktdalen, Brandheia, Ogndal, Mokka, Uvtelaante og Henningvola. Gjennom vinteren flyttes rein mellom ulike områder ettersom hvordan vinterbeitet er. Det er mange flytte- og trekkleier innom disse områdene. Det innebærer også oppsamlingsområder som er særs viktige trivselområder for reinen under samling og flytting. Det ligger også et gjerdeanlegg for vinterslakt på Suseggvola med tilhørende flytteleier. På vinter- og vårbeiter er det spesielt viktig at reinen har beitero. På vårbeite er simlene særlig sårbare for forstyrrelser, og det skal lite til før de mister kalven. Det er mye aktiviteter i Skjækerfjell sitt vinterbeite allerede i dag. Summen av dette gir mye uro og tapt reinbeite for reinen. Skjækerfjell reinbeitedistrikt konkluderer derfor med at toppen nådd for reinbeitedistriktet, og at det vil være uholdbart med snøskuterløype i vinter, vårbeite, slakteområder og de områdene hvor reinen trekker/flytter eller har beitero.

Til sammen betyr dette at det er svært få områder i Steinkjer kommune hvorm tilfredsstillende krav som stilles til en søknad i henhold til høringsdokumentet (30.05.13) fra MD, dvs:

- Sør og vest for Fv 17 i Beitstad (Storvarden)(skogsområde)
- Vest for jernbanelinja i Sparbu (lavland)

Området vest for jernbanelinja er så pass lite at det i utgangspunktet ikke virker hensiktsmessig å nytte til en slik snøskuterløype. Det er ingen parkeringsplass i nærheten av Storvarden. En snøskuteløype for rekreasjonskjøring vil kreve en slik til rettelegging sammen med en del bålplasser. Grunneiere i dette området er private. Det ville måtte gjøres et forarbeid i denne sammenheng for å undersøke om grunneiere er villig til dette. Dette må være på plass før en søknad sendes.

# Verneområder i Steinkjer



Verneområder;  
Merket grønt



Skæhkere Sijte v/Hanne-Lena Wilks  
Berget, 7760 Snåsa

Steinkjer kommune v/Linn Aasnes

## **ANG. MOTORFERDSELFORSKRIFT**

Vi er gjort kjent med at MD har sendt ut endringer i motorferdselforskriften til høring. Vi synes det er beklagelig at dette ikke er sendt til høring til reinbeitedistriktene, slik at vi kan komme med våre synspunkter på et så tidlig tidspunkt som mulig. Pga av den korte tidsfristen som kommunene har fått på seg til å behandle denne saken, har vi ikke mulighet til å sette oss godt nok inn i saken. Vi vil redegjøre i korte trekk vår bruk av områdene, med tanke på faste snøskoterløyper i kommunen.

Steinkjer kommune:

Vi har vårt vinterbeiteområde innom store deler av Steinkjer kommune. Yttergrensen på vinterbeite går langs Snåsavatnet, vassdragene til Steinkjer og deretter langs jernbanen til Verdalen. Derfra er den sørlige grensen av reinbeitedistriktet langs Verdalselva opp til Vera og Strådalen. Det som ligger innenfor Steinkjer kommune er viktige vinterbeiter og vårbeiter. Det vil si i grove trekk hele området fra Roktdalen, Brandheia, Ogndal, Mokka, Uvtelaante, Henningvola.

Gjennom vinteren flytter vi mellom ulike områder ettersom hvordan vinterbeitet er. Det vil si at vi har mange flytte- og trekkleier innom disse områdene. Det innebærer også oppsamlingsområder som er særs viktige trivselområder for reinen under samling og flytting. Vi har også ett gjerdeanlegg for vinterslakt på Suseggvola med tilhørende flytteleier.

På vinter- og vårbeiter er det spesielt viktig at reinen har beitero. På vårbeite er simlene særlig sårbare for forstyrrelser, og det skal lite til før den mister kalven. Det er mye aktiviteter innom vårt vinterbeite allerede i dag, med Giskås skytefelt, skogshogst med nye skogsbilveger, hyttefelt og skiløyper på kryss og tvers. Summen av dette gir mye uro og tapt reinbeite for reinen. Slik vi ser det i dag, er toppen nådd for vårt reinbeitedistrikt, så det vil være uholdbart for oss med skoterløyper i tillegg i disse områdene..

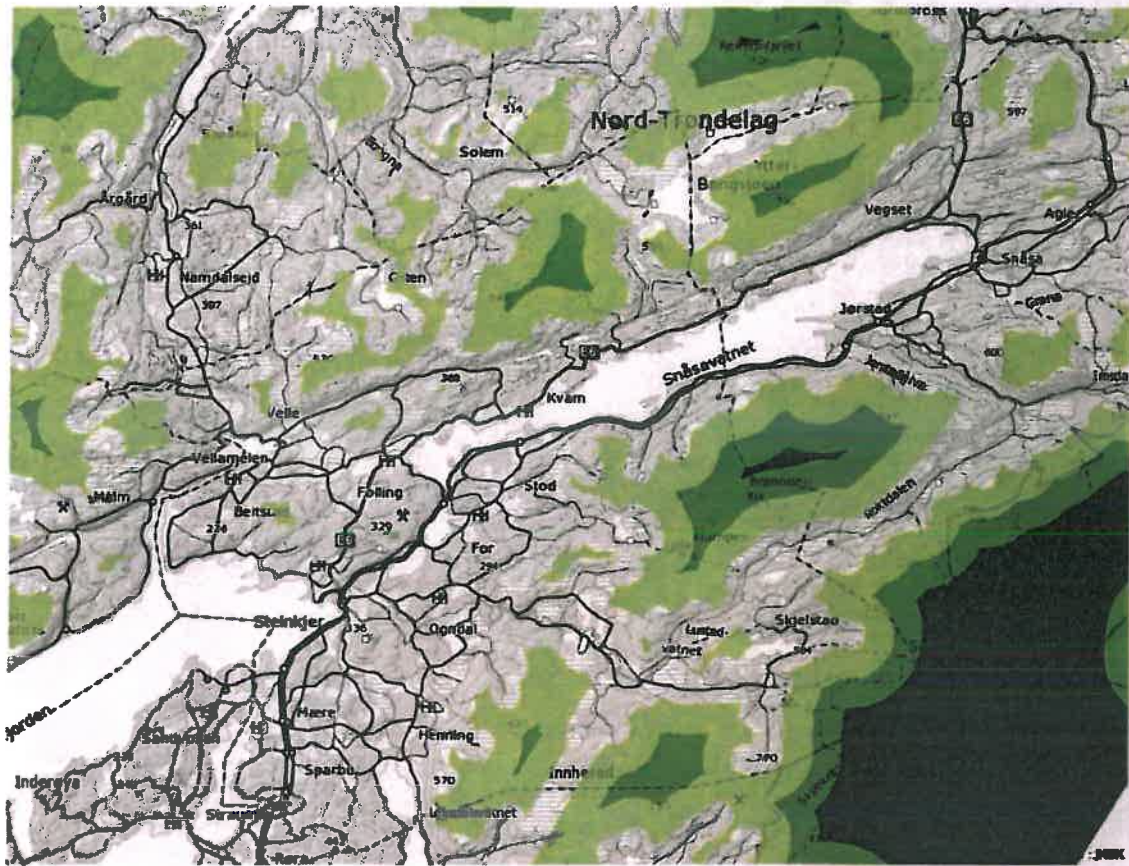
Når kommunene nå skal vurdere om de skal åpne opp for rekreasjonsløyper for snøskoter, ber vi om at de tar hensyn til reindriften. Slik vi ser det er det vanskelig å åpne opp for snøskoterløyper innenfor områdene i Steinkjer kommune hvor vi har vårt vinter- og vårbeite.

Med hilsen  
For Skæhkere Sijte

Hanne-Lena Wilks, Jørstad 12.juni 2013

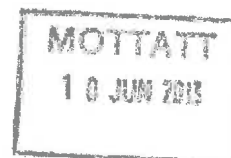


## INON-områder i Steinkjer









Adresseliste

Deres ref

Vår ref  
12/3241

Dato  
30. mai 2013

## 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

### 1. Innledning

#### Høring av forslag til forskriftsendringer

Miljøverndepartementet sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 15. mai 1988. Forslagene gjelder åpning for etablering av tilførselsløyper til løypenett i naboland samt utvidet adgang til etablering av tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter i Nord-Troms og Finnmark til det åpne løypenettet. I tillegg foreslås enkelte andre endringer.

Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Vi ber høringsinstansene vurdere om forslaget også bør forelegges underliggende organer mv. som ikke er oppført på lista. Høringsbrevet er også tilgjengelig elektronisk på [www.regjeringen.no/md](http://www.regjeringen.no/md).

**Høringsfristen er 27. juni 2013.**

Merknader til forslaget bes sendt elektronisk i Word-format (ikke som PDF-fil) til Miljøverndepartementet på e-postadressen [postmottak@md.dep.no](mailto:postmottak@md.dep.no).

#### Invitasjon til å delta i forsøksordning

Miljøverndepartementet inviterer gjennom dette brevet også kommuner som ligger i

det distriktpolitiske 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. Ordningen i den enkelte kommune vil følge de regler som gjelder for forsøk etter lov 26. juni 1992 nr. 87 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven).

**Søknadsfristen er 1. september 2013.**

Søknad sendes elektronisk til Miljøverndepartementet på e-postadressen [postmottak@md.dep.no](mailto:postmottak@md.dep.no). For nærmere informasjon om søknaden, se punkt 4 nedenfor.

Spørsmål om forslaget til forskriftsendringer eller forsøksordningen kan rettes til seniorrådgiver Hege Feiring i Miljøverndepartementet på e-postadresse [hege.feiring@md.dep.no](mailto:hege.feiring@md.dep.no), eller på tlf. 22 24 58 91.

**2. Bakgrunnen for forslagene til forskriftsendringer og for ny forsøksordning**  
Utgangspunktet er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, på både bar og snødekt mark, jf. § 3 i lov om motorferdsel i utmark av 10. juni 1977 nr. 82 (motorferdselloven). Motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 15. mai 1988 (nasjonal forskrift) gjør imidlertidgjort flere unntak for dette forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring. Det fremgår av motorferdsellovens forarbeider at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel i utmark er å søke å begrense ferdselen til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi, og derved begrense unødvendig kjøring og fornøyleseskjøring. Samtidig skal regelverket sikre at den kjøring som er tillatt skjer til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv.

Regelverket åpner i dag ikke for fornøyleseskjøring, bortsett fra i Nord-Troms og Finnmark hvor det gjelder egne regler. Her er kan Fylkesmannen legge ut løyper etter forslag fra kommunestyrene. Løypene er åpne for allmennheten og for turoperatører/snøscooterturisme.

I de senere årene har blant annet flere kommunestyre og fylkesting fremmet ønske om etablering av snøscooterløyper for fornøyleseskjøring, både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng, idet snøscooterturisme kan være en viktig inntektskilde enkelte steder. Blant annet har det vært fremmet ønsker om løyper som fører til løypenett i Sverige.

Departementet foreslår at det i grensekommuner åpnes for at Fylkesmannen etter forslag fra kommunestyrene kan etablere tilførselsløyper til nabolandet.

Departementet mener vi i dag vet for lite om konsekvensene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse, både på kort og lang sikt, til at det er forsvarlig å åpne for

etablering av snøscooterløyper for fornøyleseskjøring over hele landet.

Forsøksordningen med lokal forvaltning av motorferdsel som ble etablert i 2000 og som i dag omfatter 7 kommuner har etter departementet syn ikke gitt tilstrekkelige svar på effekten for friluftsliv og naturmangfold av en generell åpning for etablering av snøscooterløyper, for eksempel virkningen av å åpne for løyper i mer befolkningstette områder og heller ikke erfaringer om effekter av nettverk med løyper for fornøyleseskjøring mellom flere tilgrensende kommuner. Departementet foreslår derfor en ordning der inntil 40 kommuner som ligger i det distriktpolitiske virkeområdet skal kunne etablere løyper for fornøyleseskjøring med snøscooter i en avgrenset periode på inntil fire år med mulighet for ett års forlengelse i perioden 2014 til og med 2018. Kommunene skal velges ut etter søknad. Ordningen skal evalueres løpende. Evalueringen bekostes av staten.

En slik ordning vil kunne gi oss verdifull kunnskap som vi kan bruke ved senere vurderinger av spørsmålet om fornøyleseskjøring med snøscooter i utmark.

### **3. Næringskjøring**

Regjeringen ønsker å utvide adgangen til næringskjøring gjennom åpning for fornøyleseskjøring som del av utmarksnæring i form av snøscootersafari etter løype. Slik reiselivsvirksomhet skal forutsette løyve.

Høringsinstansens inviteres til å komme med synspunkter på hvordan en slik ordning kan utformes.

### **4. Forsøksordning med etablering av snøscooterløyper**

Ordningen skal omfatte inntil 40 kommuner som velges ut av departementet etter søknad. Kommunene må ligge innenfor det distriktpolitiske virkeområdet. I de 40 vil de 7 kommunene som er med i det eksisterende forsøksprosjektet for lokal forvaltning av motorferdsel i utmark inngå, forutsatt at de ønsker det og søker innen fristen og de rammer og vilkår som gjelder for forsøket. Det eksisterende forsøksprosjektet vil avvikles, se nærmere om dette nedenfor.

Kommunene som velges ut til å delta vil kunne etablere snøscooterløyper for kjøring med snøscooter gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Fornøyleseskjøring er som hovedregel ikke tillatt etter dagens regelverk. I kommunene som deltar i ordningen vil fornøyleseskjøring med snøscooter være tillatt, men kun i løypene som er etablert for dette formålet av kommunen og i henhold til nærmere retningslinjer fra kommunen.

Hensikten med forsøksordningen er blant annet å undersøke virkningene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse når kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleseskjøring med snøscooter. Blant annet er det behov for mer kunnskap om hvilke arter og økosystemer som er sårbare for motorferdsel og hvordan disse bør hensyntas i planleggingen, hvor de aktuelle artene finnes, om ordningen



medfører økning i antall snøscootere og generelt økt motorisert ferdsel i utmarka, hvordan dette påvirker friluftslivet og holdninger til bruk av motorkjøretøy i utmark generelt og eventuelle konsekvenser for folkehelsa. Departementet ønsker også å se på om åpning for fornøyleskjøring påvirker kommunens dispensasjonspraksis på motorferdselområdet og eventuelle distriktspolitiske effekter ordningen har, herunder effekter for lokalt næringsliv.

Kunnskapen om virkningen skal skje gjennom en løpende følgeevaluering fra ulike fagmiljøer. Evalueringen vil skje i regi av Miljøverndepartementet og Direktoratet for naturforvaltning. Kommunene som deltar forplikter seg til å bidra til gjennomføring av evalueringen gjennom utveksling av informasjon m.v., både underveis i perioden og i etterkant. Plandokumenter, utredninger og kartlegginger som kommunene bruker og/eller utarbeider i forbindelse med arbeidet med etablering av løyper, skal gjøres tilgjengelig for Direktoratet for naturforvaltning.

Ordningen vil etableres som et forsøk etter lov om forsøk i offentlig forvaltning. Ordningen er tidsbegrenset og gjelder for inntil fire år med mulighet for ett års forlengelse i perioden 2014-2018, jf. forsøksloven § 3 siste ledd. Nærmere rammer og vilkår for ordningen vil fremgå av egne forskrifter for ordningen. Utkast til forskrifter følger vedlagt.

Gjennom forskriftene fastsettes rammer og vilkår for planleggingen som har som mål å sikre at blant annet hensyn til friluftsliv og naturmangfold blir tilstrekkelig ivaretatt. Det vil gjelde et absolutt forbud mot å opprette løyper i verneområder, foreslåtte verneområder og nasjonale villreinområder.

Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, og bør søkes unngått i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep. Kommunen skal videre ta hensyn til virkninger for friluftsliv, fugle- og dyrearter og økosystemer som er sårbare for motorferdsel, ulemper for bolig- og hytteområder, fare for negative effekter på kulturminner og kulturmiljø.

Under planarbeidet må kommunen, dersom dette ikke er gjort tidligere, foreta en kartlegging og verdsetting av friluftsområdene der løypene planlegges. Kartleggingen og verdsettingen skal skje med utgangspunkt i Direktoratet for naturforvaltnings håndbok 25-2004. Kommunen skal vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen. Kommunen skal videre utrede virkningene av snøscooterløypene for naturmangfold i og friluftsliv. Utredningen skal fremgå av planbeskrivelsen når planen sendes på offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 4-2 første ledd.

Forsøksordningen gir kun hjemmel for etablering av løyper for kjøring med snøscooter på snødekt mark. Det er en forutsetning av løypene etableres uten terrenginngrep.



I den senere tid har man sett flere alvorlige ulykker der snøscootere har vært involvert. For å begrense ulykkesrisikoen skal løypene ikke etableres i skredutsatte områder og i bratt terreng. Kommunen skal videre sette vilkår for bruken av løypene, herunder tidspunkt og tidsrom for kjøring (når på dagen, ukedager/helger/høytider, når på året m.v.)

Løypene kan angis i kommuneplan eller reguleringsplan. Hvis kommunen ønsker å behandle løypene gjennom egen planprosess kan det for eksempel skje som delrevisjon av de aktuelle områdene, eller gjennom utarbeiding av egen kommunedelplan for formålet dersom det gjelder et avgrenset geografisk areal i kommunen. For øvrig vil de vanlige prosessreglene for behandling av kommuneplan følges. Der kommunen har behov for en mer detaljert vurdering av løypene, for eksempel pga. berøring med andre bruksområder (hytteområder, boligområder m.v.), vil reguleringsplan være aktuelt.

Etablering av løyper gjennom arealplanlegging innebærer at plan- og bygningslovens regler om involvering av berørte interessegrupper kommer til anvendelse. Det åpner for at slike grupper får anledning til å komme til orde i beslutningsprosessen. Det er en forutsetning at næringsinteresser (herunder reindriftsnæringa), beboerforeninger, grunneiere, turlag og andre friluftsansjoner, miljøorganisasjoner, velforeninger, hytteforeninger og lignende får anledning til å uttale seg.

Kommunen kan bare vedta snøscooterløyper på eiendommer der grunneiere har samtykket.

#### Nærmere om hvem som kan søke og søknadsprosess

Alle kommuner som ligger innenfor det distriktpolitiske virkemiddelområdet sone II, III og IV kan søke om å delta i ordningen. De sju kommunene som omfattes av det eksisterende forsøksprosjektet for lokal forvaltning av motorferdsel i utmark er garantert deltakelse i forsøket forutsatt at de søker innen fristen og innenfor de rammer og vilkår som gjelder for ordningen. Se nærmere om dette nedenfor.

Departementet ønsker at ordningen skal gi et bredt erfaringsgrunnlag. I utvelgingen av kommuner vil departementet derfor legge vekt på å få med kommuner med ulikt folketall og bostettingsmønster, kommuner med ulik geografi (skog, fjell, lavland) og kommuner med ulikt omfang av snøscooterkjøring i dag. Departementet ønsker videre deltakelse både fra kommuner som i samarbeid med andre kommuner kan gi erfaringer med løypenettverk som strekker seg over kommunegrensene, og fra kommuner der slikt samarbeid ikke er aktuelt.

Departementet vil i utvelgelsen også se hen til om kommunen kan trekke fram konkrete utfordringer og problemstillinger som kan være interessante å følge opp i forvaltnings- og forskningssammenheng





Departementet ber på denne bakgrunn om at kommunene i søknaden redegjør hvorfor den ønsker å delta i ordningen og i tillegg kort redegjør for

- innbyggertall og bosettingsmønster
- om det er store hytteområder i kommunen
- om snøscooterløypene vil ligge i skog, i fjellterreng, i lavlandet, i eller ved by/tettsted
- omfanget av og interessen for snøscooterkjøring i kommunen i dag
- andre opplysninger som kan være av betydning for departementets vurdering av søknaden

For søknadsfrist og informasjon om hvor søknaden skal sendes, se innledningsvis i brevet her.

#### Nærmere om de formelle rammene for ordningen, herunder prosessen for fastsetting av forskrifter for ordningen

Ordningen i den enkelte kommune etableres som et forsøk etter lov 26. juni 1992 nr 87 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven) og vil derfor følge de regler som gjelder for slike forsøk.

Forsøk etter forsøksloven innebærer at det fastsettes egne forskrifter for gjennomføringen av det enkelte forsøk, til erstatning for de lover og forskrifter som skal avvikes. De nærmere rammene som skal gjelde for forsøket vil altså fremgå av forskriftene for forsøket. Forskriftene fastsettes av det enkelte kommunestyre etter de alminnelige reglene for saksbehandling i kommuneloven. Forskriftene skal deretter godkjennes av Kommunaldepartementet, som har fagansvaret for forsøksloven.

I dette tilfellet dreier det seg om et statlig initiert og styrt forsøk, og kommuner som skal delta vil derfor kun få godkjent forskrifter lik de som er vedlagt her. Anmodning om godkjenning av forskrifter sendes via Miljøverndepartementet før oversending til Kommunal- og regionaldepartementet.

#### Forholdet til det eksisterende forsøket med lokal forvaltning av motorferdsel i utmark **Det eksisterende forsøksprosjektet med lokal forvaltning av motorferdsel i utmark avikles med virkning fra 1. mai 2014.**

De sju kommunene som er med i det eksisterende forsøksprosjektet (Lom, Røros, Stor-Elvdal, Sirdal, Vinje, Hattfjelldal og Fauske) vil få delta i den nye ordningen forutsatt at de ønsker det og søker innen fristen og innenfor de rammer og vilkår som gjelder for ordningen.

Hovedmålsettingen for det eksisterende forsøket har vært å undersøke om motorferdselpolitikken i kommunen blir mer enhetlig og konsekvent og om støy- og den totale trafikkbelastningen reduseres når kommunens motorferdselpraksis kobles til kommunale planvedtak og planprosesser. Forsøket omfatter hele kommunens



motorferdselpolitikk, både på barmark og snø, der kommunen skal dele inn sine arealer i soner der motorferdsel kan foregå og soner der motorferdsel ikke kan foregå. Det vil si at all motorferdsel i kommunen (blant annet tillatelses- og dispensasjonspraksis på snødekt og barmark og ferdsel med både motorkjøretøyer, motorfartøyer og luftfartøyer) skal være forankret i plan. Kommunene er samtidig gitt større frihet på hele motorferdsselfeltet til å bestemme hva slags kjøring som skal være tillatt og ikke, blant annet ved at nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark ikke gjelder. Kommuneplanen har direkte rettslig virkning for motorferdselen og vedtektene åpner blant annet for at kommuneplanens arealdel med tilhørende bestemmelser gir direkte hjemmel for kjøring i utmark og vassdrag.

I den nye ordningen er formålet å undersøke virkningene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse når kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. Ordningen er således betydelig mer spesifikk enn eksisterende forsøksordning. Det vil kun være traseer for snøscooterløyper som kommunen må behandle i plan. For annen motorferdsel vil motorferdselloven og nasjonal forskrift gjelde fullt ut.

Kommunene vil som før ha anledning til å gjøre øvrig motorferdsel til et tema i den kommunale planleggingen, innenfor rammene av motorferdselloven og den nasjonale forskriften. På den måten vil motorferdsels spørsmålet gjøres til gjenstand for helhetlige overveielser i kommunen, og denne form for disponering av arealer vil kunne ses i sammenheng med øvrig arealdisponering. Behandling av motorferdsel i kommuneplanen og eventuelt reguleringsplaner gir imidlertid ikke noe selvstendig rettsgrunnlag for motorferdsel i kommunen.

## 5. Forskriftsendringene

### Tilførselsløyper til løypenett i Sverige

Departementet foreslår at det åpnes for at Fylkesmannen i kommuner som grenser til Sverige kan legge ut løyper for persontransport som fører til åpne løyper på svensk side. For kommuner som grenser til Finland er det allerede hjemmel for å etablere slike løyper, idet alle disse kommunene ligger i Finnmark eller er blant de kommunene i Nord-Troms som omfattes av særreglene for Nord-Troms og Finnmark, jf. motorferdselloven § 4 og nasjonal forskrift § 4.

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.



Utgangspunktet når løypetraseen skal fastsettes må være korteste vei fra utgangspunktet og til grensen der påkobling til løypenett skal skje. Det må tas høyde for tilrettelegging av infrastruktur i form av parkeringsplasser mv.

Departementet foreslår at det stilles krav om at løypene skal krysse grensen ved offentlig vei, men ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Det må forutsettes at etablering av slike løyper skjer i samråd med den aktuelle svenske kommunen.

Departementet vil vurdere nærmere retningslinjer for disse løypene i samråd med Justisdepartementet.

#### Nord-Troms og Finnmark: Adgang til å etablere tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter til det åpne løypenettet

I Nord-Troms og Finnmark er det med hjemmel i motorferdselloven § 5 annet ledd og nasjonal forskrift § 4 etablert snøscooterløyper for allmennheten. Løypene er lagt ut av Fylkesmannen etter forslag fra kommunene.

Regelverket for transport i utmarksnæring hjemler kun transport av materiell og utstyr (jf. nasjonal forskrift § 5a) og åpner ikke for persontransport med snøscooter gjennom utmark til disse åpne løypene. I likhet med lokalbefolkningen må reiselivsbedrifter som ikke holder til ved en åpen løype frakte sine gjester til løypa på annen måte enn ved å kjøre snøscooter gjennom utmark.

I utgangspunktet mener departementet at reiselivsnæringens behov for tilgang til løypene søkes dekket ved at de åpne løypetraseene legges slik at de i størst mulig grad tilfredsstiller behovet til både lokalbefolkningen og reiselivsnæringen.

Begrensningen til transport av materiell og utstyr gir imidlertid ikke nødvendigvis like god mening i Troms og Finnmark, der det er anledning til å ha åpne snøscooterløyper, som i resten av landet, særlig ikke der hvor avstanden mellom reiselivsbedriften og løypa er kort.

Departementet foreslår derfor at det åpnes for at kommunen skal kunne gi tillatelse til reiselivsbedrifter for kjøring til de åpne løypene fra bedriften såfremt strekningen gjennom utmark ikke overstiger 500 meter. Slike løyper skal fungere som rene tilførselsløyper. Rasting og leirslagning skal ikke skje langs tilførselsløypa, men langs de åpne løypene der dette ut fra sikkerhetsmessige og praktiske grunner aksepteres i en avstand på inntil 300 meter fra merkestikkene.

Departementet foreslår at tillatelse til kjøring til de åpne løypene fra reiselivsbedrifter bare skal kunne gis for kjøring i grupper med guide. Tillatelse bør videre bare kunne



gis til virksomheter som oppfyller kravene i gjeldende forskrift § 5 a. Det vil si at virksomheten må være registrert i Enhetsregisteret og at tillatelse ut over en prøveperiode på to år bare kan gis til virksomheter som kan dokumentere en samlet omsetning som gjør at virksomheten er momspliktig. Tillatelsen skal i så fall kunne forlenges med inntil fire år av gangen.

#### Nord-Troms og Finnmark: Sammenknytning av løyper mellom kommuner

Det er i dag et omfattende løypenettverk i Nord-Troms og Finnmark, jf. særordningen for disse fylkene som er omtalt foran. I henhold til retningslinjer fra Miljøverndepartementet har hovedregelen de senere årene vært at det ikke opprettes nye løyper etter denne ordningen uten at det kuttes tilsvarende lengde i eksisterende løyper. I konkrete tilfelle kan det likevel være forhold som tilsier at dette prinsippet bør fravikes. Departementet ser særlig at dette kan være aktuelt der det gjelder sammenknytning av eksisterende løyper over kommunegrenser. Departementet vil derfor åpne for at slik sammenknytning som hovedregel skal kunne skje uten krav om kutt i eksisterende løype. Det samme gjelder for sammenknytning av løyper mellom kommuner som grenser til Finland og løyper på finsk side. Departementet vil komme tilbake til dette i eget skriv.

#### Motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt utenom ordinær jakt

Motorferdselregelverket gir i dag ingen hjemmel for bruk av motorkjøretøy i forbindelse med søk etter skadet storvilt, forårsaket av for eksempel påkjørsel. I § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst heter det at «Den som utenom ordinær jakttid eller fellingsperiode kommer over skadet storvilt eller kongeørn som er påført store lidelser og ikke kan leve eller bli frisk, skal umiddelbart melde dette til kommunen. Kommunen skal sørge for avlivning dersom dyret ikke kan bli friskt.»

Ved kollisjoner mellom storvilt og motorkjøretøyer er det kommunens oppgave å sørge for at viltet ikke lider unødvendig. Det betyr at kommunen må sørge for ettersøk og avlivning hvis dyret ikke er dødt. Ved ettersøk og avlivning av skadet storvilt er det av stor betydning å få gjennomført dette på en rask og effektiv måte. I de tilfeller ettersøket foregår i regi av kommunen, er det i veiledningen til § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst åpnet for å benytte hjelpemidler som ikke er tillatt under ordinær jakt, for eksempel bruk av motorkjøretøyer. Kommunen kan overlate dette arbeidet til andre, men kommunen har ansvar for at det blir gjort og at det blir utført på riktig måte.

Adgangen til bruk av hjelpemidler gjelder ikke for jegere og jaktlag som foretar ettersøk i egen regi under ordinær jakt. Her vil viltloven §§ 20 og 21 gjelde.

Departementet foreslår at det tas inn en direkte hjemmel i motorferdsselforskriften som åpner for bruk av motorkjøretøy til dette formålet. Adgangen til bruk av motorkjøretøy vil være klart begrenset til ettersøk i kommunal regi, og til tilfeller der kommunen





mener det er hensiktsmessig med bruk av motorkjøretøy ut fra dyrevelferdsmessige grunner.

#### Oppheving av § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Nasjonal forskrift § 5 a åpner for at kommunen kan tillate transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Bestemmelsen ble tatt inn i forskriften etter en forskriftsendring i 2009. I rundskriv T-6/09 skriver Miljøverndepartementet følgende: «Departementet regner det som sannsynlig at forskriften § 5 første ledd bokstav d vil få liten praktisk betydning etter vedtakelsen av ny § 5a, og vil ved senere revisjon foreslå denne opphevet.»

Bestemmelsen i § 5 første ledd bokstav d gir kommunen anledning til å tillate "kjøring i utmarksnæring for fastboende". Bestemmelsene overlapper hverandre i stor grad, noe som skaper noe usikkerhet vedrørende bruken av bestemmelsene og forholdet dem imellom, herunder også forholdet til dispensasjonsbestemmelsen i forskriften § 6. Bestemmelsene skiller seg fra hverandre i hovedsak ved at § 5 første ledd bokstav d gjelder snøscooter, mens § 5a gjelder motorkjøretøyer, også på barmark, ved at § 5 første ledd bokstav d åpner for persontransport i visse tilfeller (eks. transport av gjester til utleiehytter), mens § 5a er begrenset til transport av materiell og utstyr og ved at § 5 første ledd bokstav d ikke stiller nærmere krav til omfanget av inntjening. Etter § 5a kreves registrering i enhetsregisteret og en forlengelse utover to år er betinget av momsplikt.

Departementet mener det er uhensiktsmessig å ha to bestemmelser i samme forskrift som hovedsaklig regulerer det samme, og foreslår at § 5 første ledd bokstav d oppheves. Departementet antar at den selvstendige betydning § 5a har i dag i all hovedsak er knyttet til tillatelser til persontransport, spesielt transport til utleiehytter. Departementet mener slik transport bør vurderes gjennom søknad om dispensasjon etter forskriften § 6.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forslagene medfører behov for økt tilsyn og kontroll i regi av SNO og politiet for å sikre at kjøring skjer i tråd med regelverket. Det vil videre være behov for ressurser til dokumentasjon av kjøring, herunder fra fly, og behov for innkjøp av scootere, samt andre driftsutgifter. Forslagene vil også medføre merarbeid i kommunene som ønsker etablering av løyper og hos fylkesmennene med behandling av forslag og søknader. I tillegg kommer statens kostnader til evaluering.

## 7. Forslag til forskriftsendringer

### Forskrift om endringer i forskrift 15. mai 1988 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Fastsatt av Miljøverndepartementet (dato) med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4a.

#### I

I forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gjøres følgende endring:

§ 3 ny bokstav j skal lyde:

*j) nødvendig søk etter skadet storvilt utenom ordinær jakt når søket foregår i regi av kommunen.*

§ 4 nytt fjerde ledd skal lyde:

*Kommunen kan etter søknad gi tillatelse til å bruke snøscooter for å frakte kunder mellom reiselivsbedrift og løype som er lagt etter bestemmelsene i første ledd. Tillatelsen skal gjelde kjøring i samlede grupper med guide tilknyttet bedriften og skje i trasé fastsatt av kommunen, der strekningen gjennom utmark ikke skal overstige 500 meter. Kommunen kan bare gi tillatelse til bedrifter som er registrert i Enhetsregisteret. § 5a annet ledd gjelder tilsvarende.*

Ny § 4 a skal lyde:

*I kommuner som grenser til Sverige kan Fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi forskrift om snøscooterløype for transport til og fra snøscooterløyper i Sverige.*

*Slik løype skal ikke*

*a) legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder*

*b) være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften*

*c) legges i skredutsatte områder eller bratt terreng*

*Det skal søkes å unngå løype i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep.*

*Ved etablering av løype skal det tas hensyn til*

*a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder og kulturminner og kulturmiljø,*

*b) sikkerhet for de som kjører og andre*

*Løypene skal legges slik at grensekryssing skjer ved offentlig vei.*

*Fylkesmannen fastsetter nærmere vilkår for bruk av løypene.*

§ 5 første ledd bokstav d oppheves. Nåværende bokstav e blir ny bokstav d

§ 7 tredje og fjerde ledd skal lyde:

Kommunens vedtak etter §§ 4 fjerde ledd, 5, § 5a og § 6 kan påklages til fylkesmannen.

Kommunene skal rapportere behandlingen av saker etter §§ 4 fjerde ledd, § 5, § 5a og § 6. Miljøverndepartementet fastsetter rapporteringsform. Rapporteringsplikten kan utvides til også å gjelde andre forhold vedrørende motorferdsel.

## II

Endringene trer i kraft (dato)

Med hilsen

Torbjørn Lange (e.f.)  
avdelingsdirektør

Hege Feiring  
seniorrådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevet signatur.*

**Adressater:**

Departementene

Fylkesmennene

Fylkeskommunene

Kommunene

Direktoratet for naturforvaltning

Den Norske Turistforening

Framtiden i våre hender

Friluftslivets fellesorganisasjon

Friluftsrådernes Landsforbund

Greenpeace Norge

Kommunesektorens organisasjon (KS)

Miljøstiftelsen Bellona

Natur og ungdom

Norges Bondelag



Norges fjellstyresamband  
Norges Hyttelag  
Norges Hytteforbund  
Norges Idrettsforbund og olympiske komite  
Norges Jeger- og Fiskerforbund  
Norges Miljøvernforbund  
Norges Motorsportforbund  
Norges Naturvernforbund  
Norges Røde Kors  
Norges Skogeierforbund  
Norske Reindriftssamers landsforbund, P.b. 508, 9255 Tromsø  
Norsk allmenningsforbund  
Norsk Bonde- og Småbrukarlag  
Norskog  
Politidirektoratet  
Riksadvokaten  
Regjeringsadvokaten  
Reindrifftsforvaltningen, P.b. 1104, 9504 Alta  
SABIMA  
Sametinget  
Snøscooterimportørenes forening  
Statskog  
Statens naturoppsyn  
Utmarkskommunenenes sammenslutning  
Verneområdestyrene  
Villreinrådet i Norge  
WWF – Norge  
Økokrim

## **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)

### **§ 1 Formål**

Forskriften skal gi grunnlag for å undersøke virkningene av at kommunene gis myndighet til å etablere snøscooterløyper i snødekt utmark og på islagte vassdrag

- a) for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse
- b) på kommunens dispensasjonspraksis og på lokal næringsvirksomhet, herunder leiekjøring.

Forskriften skal sikre en helhetlig vurdering av berørte interesser ved etablering av slike løyper.

### **§ 2 Kommunens adgang til å etablere snøscooterløyper**

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.

Vedtak om trasée for snøscooterløype vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traséen.

Det skal i planarbeidet tas hensyn til

- a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder og kulturminner og kulturmiljø
- b) sikkerhet for de som kjører og andre.

Planforslaget skal inneholde

- a) en utredning av virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet
- b) en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene der løypene planlegges og en vurdering av betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

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.

### **§ 3 Begrensninger i adgang til å etablere snøscooterløyper**

En snøscooterløype skal ikke

- a) legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder
- b) være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften
- c) kreve terrenginngrep

d) legges i skredutsatte områder eller bratt terreng

Det skal søkes å unngå å legge løype i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep.

#### **§ 4 Bruk av snøscooterløypene**

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.

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 motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 3.

#### **§ 5 Klage og innsigelse**

Kommunens vedtak etter denne forskriften kan påklages etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 1-9, men slik at Fylkesmannen er klageinstans.

Plan- og bygningsloven § 11-15 tredje ledd gjelder ikke for kommunestyrets vedtak om trasé for snøscooterløype i kommuneplan.

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.

#### **§ 6 Forholdet til motorferdselloven og plan- og bygningsloven**

Bestemmelsene i motorferdselloven med forskrifter gjelder med de unntak, presiseringer, tilføyelser og/eller endringer som følger av forskriften her.

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.

Denne forskriften gjør unntak fra og/eller endringer i følgende lov- og forskriftsbestemmelser:

Forskriften § 1 til § 5

Motorferdselloven §§ 3 og 4 a og nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988 § 1.

Forskriften § 2

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.

Forskriften § 5

Plan- og bygningsloven §§ 1-9, 5-4 og 11-15





**§ 8 *Brudd på motorferdselregelverket og forsøksordningen***

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.

**§ 9 *Plikt til å medvirke til evaluering av forsøket***

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.

**§ 10 *Ikrafttredelse og varighet***

Forskriften trer i kraft ... og oppheves (senest 31. desember 2018).

