

## **HØRING AV ENDRINGER I MOTORFERDSELLOVEN MED FORSKRIFT**

Klima- og miljødepartementet har sendt ut på høring forslag til endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (heretter motorferdselloven) og forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag (heretter forskriften).

### **Departementets forslag:**

Bestemmelsen om prøveordningen med catskiing i motorferdselloven § 4 a endres for å kunne tillate bruk av alle beltegående motorkjøretøy og ikke bare tyngre beltekjøretøy som bestemmelsen åpner for i dag.

Forbudet mot motorfartøy på vann under 2 kvadratkilometer i motorferdselloven § 6 endres slik at kommunen etter søknad kan gi tillatelse til ferdsel med båter med elmotor.

Oppsynsmyndighetens adgang til kontroll og illeggelse av overtredelsesgebyr i motorferdselloven §§ 12 a og b utvides til å gjelde førere av alle typer motorfartøy og – kjøretøy, og ikke bare førere av snøscooter slik bestemmelsen omfatter i dag.

Myndigheten til å gi dispensasjoner etter forskriften § 6 flyttes fra kommunestyret til kommunen, for å åpne for at myndigheten kan delegeres videre internt i kommunen.

Det nedfelles en forpliktelse for kommunene til å rapportere inn sine kommunale snøscooterløyper til en nasjonal database.

Adgangen til å gi tillatelse til snøscootertransport mellom hytte og vei i forskriften § 5 første ledd bokstav c presiseres.

En mindre endring i bestemmelsen om adgang til å bruke elsykkel i utmark i forskriften § 2a annet ledd.

## **UTTALELSE FRA BARDU KOMMUNE**

Vedtatt i formannskapet, sak 13/2020 den 4. mars 2020.

### **Forskriftens § 2 tredje ledd**

Bardu kommune vurderer at kommunen sidestilles med Fylkesmannen i lov-/forskriftsteksten. I stedet for at Fylkesmannen skal delegere dette til kommunen.

### **Motorferdselloven § 4a**

Bardu kommune vurderer er at det ikke er noen saklige gode argumenter for å utelukke snøskuter og ATV med belter fra forsøket.. En snøskuter vil rekke flere turer enn ei tråkkemaskin, men her er det muligheter for å regulere dette i den lokale forskriften gjennom begrensningen i antall turer og fartsbegrensning. Beltevogner og tråkkemaskiner kan til gjengjeld trekke flere personer samtidig, så det er vanskelig – uten et forsøk, å si at det ene er bedre enn det andre. Ved å tillate snøskuter og ATV med belter i forsøket får man muligheten til å evaluere dette. Det er også muligheter for i en evt kommunal forskrift; å sette krav til 4-takts motor, el-skuter og til dager og perioder.

Den viktigste reguleringen eller vurderingen vil være hvor evt slik virksomhet kan tillates for ikke å komme i konflikt med vesentlige friluftsjnteresser og naturmangfold.

Å stille seg positiv til forslag om å innlemme snøskuter og ATV med belter i forsøksordningen betyr ikke at kommunen sier ja til en forskriftsendring som tillater catskiing. Skal dette gjøres for alle landets kommuner må det til en ny forskriftsendring med forutgående høring.

### **Forskriftens §§ 3 og 5.**

Departementet ber om høringsinstansenes syn på om også forskriften §§ 3 og 5 bør endres tilsvarende:

Forskriften § 3 gir direkte hjemmel til motorferdsel på vinterføre til de formål bestemmelsen lister opp i første ledd. I annet ledd heter det at "kommunestyret" kan gi bestemmelser om kjøring som nevnt i første ledd. Etter departementets syn kan det vurderes om bestemmelser vedrørende kjøring etter første ledd også kan gis av "kommunen" og ber om innspill på hvorvidt det er behov for å beholde denne myndigheten hos kommunestyret.

Etter forskriften § 5 kan "kommunestyret" gi tillatelse til bruk av snøscooter til de formål som listes opp i første ledd. Etter annet ledd åpnes det for at myndigheten etter denne bestemmelsen kan delegeres "til et folkevalgt organ eller kommunal tjenestemann". En endring av denne bestemmelsen slik at myndigheten legges til "kommunen" vil derfor ha mindre praktisk betydning, ettersom den allerede åpner for delegering. Departementet mener likevel at en endring kan vurderes ut fra et forenklingssynspunkt, og viser ellers til begrunnelsen knyttet til endring av § 6. Dersom en slik endring er ønskelig, vil § 5 annet ledd kunne oppheves, ettersom den da vil bli overflødig.

Bardu kommune vurderer at myndighet til å gi tillatelse gis til «kommunen». Dagens formulering er unødvendig i og med at myndigheten er gitt til «kommunestyret» som kan delegerer den videre til administrasjonen. Hvis kommunestyret ikke ønsker at administrasjonen skal ha denne myndigheten så kan man gjennom delegasjonsreglementet avgrense myndigheten til å gjelde dispensasjonsnemnda.

### **Forskriftens § 5 første ledd bokstav c.**

Etter Bardu kommune sin vurdering burde hele bestemmelsen om 2,5 km vært tatt ut. Det er store lokale ulikheter og denne bestemmelsen passer svært dårlig noen steder. Gjennom krav til å ta hensyn til naturmangfold og friluftsliv og vurdering etter naturmangfoldsloven, så sikres disse interessene uten dette avstandskravet. Det er i dag hjemmel for å opprette snøskuterløyper for etter en beskrevet prosess (rekreasjonsløyper) både gjennom svært viktige friluftsområder og områder med sårbart biologisk mangfold. Det utredes nå om kommunene skal gis adgang til å vedtektsfeste traseer for motorisert transport av skikjørere opp på fjelltopper – om så. Det er da et paradoks at transport av gods og utstyr til egen hytte, dvs ren nyttekjøring, med kortere avstand enn 2,5 km fra brøyta bilvei ikke er tillat. I forhold til biologisk mangfold og friluftsliv så er det vel slik at jo lenger unna du kommer bilvei jo viktigere og mer sårbart er

det.

Nå kommer el-skutere for fullt. I Bardu er det nå en forhandler som tar inn el-skutere og det er registrert betydelig interesse. Disse må ha strøm for å kunne lades og da må man enten gjøre dette hjemme eller ved hytte med strøm. Ved Altevatnet med ca 350 hytter er det kun ved hyttene man kan lade opp disse, noe som er helt nødvendig for å anvende de på den åpne godkjente rekreasjonsløypa. Uten lademulighet vil vi ikke få byttet ut de bensindrevne skuterne med el-skutere. I Bardu kommunes rekreasjonsløyper er det avgiftsbelagt å kjøre i løypene, med unntak av el-skutere som slipper slik avgift.



Bilvei brøytet mars 2006 hyttefelt 1 Altevatnet



Bilvei ubrøytet 2020 samme sted

Bestemmelsen er slik rådmannen vurderer det - gått ut på dato da den er fra 1988 og en ikke har tatt hensyn til utvikling i snøskutermotorer, utviklingen i hyttefelt osv. Forskriften hjemler ikke mulighet for å skreddersy bestemmelser for svært ulike forhold. F. eks ved Altevatnet hvor det går ei rekreasjonsløype på Altevatnet mellom to hyttefelt. Har man hytte 2,4 km fra parkering må man altså gå på ski tilbake til skuterparkering hvis man skal kjøre etter rekreasjonsløypa og man kan da passere si egen hytte på 300 m avstand eller parkere langs løypa og så gå inn til hytta derfra. Sammenliknet med utbygde hyttefelt i sør-Norge med et tett veinett som brøytes om vinteren, så er dagens løsning ved Altevatnet langt mer miljøvennlig. Vinterbrøyting av veier med høye brøytekanter i hyttefelt ved Altevatnet, hvor det i dag kjøres skispor, vil ødelegge skiforholdene særlig for barnefamilier og eldre som går turer i hytteområdet. Noen steder vil disse kunne være så høye at de er en fare for ferdsel og for reindrifta i området. Brøyting av veier med bilkjøring gir større CO<sub>2</sub>-utslipp enn om det var tillat å kjøre snøskuter i transportformål til hyttene. I tillegg kan man tenke seg at hyttefelt blir etablert over 2,5 km fra brøyta vei for å unngå avstandskravet. Dette legger beslag på mere natur.

Dette kan løses på flere måter:

Man kan fjerne 2,5 km.-grensen og la det være opp til kommunen å vurdere på samme måte innenfor 2,5 km som utenfor 2,5 km.

Man kan beholde 2,5 km grensen for områder der det passer, men lage en NY hjemmel for å opprette transportløyper i regulerte hyttefelt hvor det tillates nyttetransport for hytter under 2,5 km, dvs for formål som i dag ligger under §5c. Løypene er åpen for bruk for kun matrikkelførte hytteeiere og gjennom forskrift for

Løypenettet kan man regulere kjøringen på samme måte som i rekreasjonsløyper. Man kan ha samme krav til utredning og høring som for rekreasjonsløyper.

Man kan evt legge hensynssoner jfr plan- og bygningsloven §§ 11-8 eller 12-6 over hyttefelt/traseer i dagens arealplan eller reguleringsplan hvor det knyttes bestemmelser om ferdselen innenfor området. Dette medfører muligens endringer/justering av disse bestemmelsene.

Bruke dagens hjemmel om rekreasjonsløyper, men lukke de for matrikkelførte hytteeiere med nærmeste familie og formål som angitt i §5c og med bestemmelser om fart, tidspunkt, perioder – som for andre rekreasjonsløyper som er åpen for alle.



### **Motorferdsellovens § 6**

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd, og gis følgende endrede ordlyd:

"Tillatelse etter første eller annet ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen."

Nåværende tredje ledd i bestemmelsen blir nytt fjerde ledd.

Bardu kommune vurderer er at en slik dispensasjonshjemmel for el-motorer kan innføres med muligheten for å sette vilkår for dispensasjonen.

### **Motorferdselloven §§ 12 a og b.**

Bardu kommune mener er at det er naturlig at bestemmelsene også gjelder andre

motorkjøretøy og fartøy, og forslaget støttes.

Påbud om å registrere kommunale løyper i nasjonal database

Det vises til høringsutkastets pkt 6 side 15. I dag er det frivillig for kommunene å rapportere inn vedtatte snøskuterløyper til den nasjonale databasen. Departementet foreslår å gjøre dette obligatorisk ved å tilføye et nytt siste ledd til § 4 a i forskriften som skal lyde:

Kommunen skal rapportere inn data om vedtatte snøscooterløyper etter denne bestemmelsen, til Miljødirektoratets nasjonale database for snøscooterløyper. Miljødirektoratet kan fastsette bestemmelser om innrapporteringen."

Bardu kommune har ingen merknad til forslaget.

### **Forskriftens § 6**

Bardu kommune er enig i at myndigheten legges til *kommunen*. Det blir da opp til kommunen å bestemme om hvem som skal ha myndighet til å fatte vedtak.

Bardu kommune foreslår helt *ny ordlyd* til §6. Dagens ordlyd er lite presis og åpen for vid tolkning av formuleringen «kan dekkes på annen måte». Trekker man det langt kan alt dekkes på «annen måte» enn snøskuter (beltevogn, traktor, helikopter, dugnad av folk som frakter til fots etc.). Man kan altså alltid finne «annen måte» og derfor vil dette alltid kunne være avslagsgrunn. Hensikten med hjemmelen må være å dekke formål som ikke kan dekkes av §§ 2-5 og Bardu kommune har derfor vedtatt følgende forslag til ordlyd i §6 første punktum:

"Kommunen kan etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 - § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring.