



Det kongelige klima- og miljødepartement
Att. Nina Ween
Postboks 8013 - Dep.
0030 OSLO

Vår ref.: 2014/934-6850/2014
Deres ref.:
Saksbehandler: Håvard Haug
Dato: 19.09.2014
Arkivkode: K01/&13

Hørings svar - Forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Det vises til høringsbrev av 10. juli 2014 med forslag til endringer i motorferdselloven og motorferdsselforskriften. Engerdal kommunestyre har i sak 14/54 den 18/9-14 enstemmig vedtatt følgende høringsuttalelse:

Utgangspunkt for kommunens syn på saken.

Høringsforslaget er begrenset til såkalt "fornøyleskjøring". For Engerdal kommune omhandler skuterkjøring langt mer enn dette, og kommunen har behov for å regulere motorferdselen generelt på en måte som ivaretar viktige samfunnsinteresser.

Blant alle landets kommuner vil det være ulike behov for regulering, med store, lokale variasjoner i omfanget av snøskuterbruk og i eksisterende skuterkultur. I mange kommuner vil det ikke være aktuelt å åpne for rekreasjonsløyper, men likevel behov for å regulere motorferdselen i henhold til plan- og bygningsloven, herunder nyttekjøring. I noen kommuner vil det også være ønskelig å tillate organiserte turer (f.eks. i regi av reiselivsbedrifter, turer for handikappede eller lignende), uten at det åpnes for et slikt løypetilbud som forslaget legger opp til.

Engerdal kommune mener at lokaldemokratiet bør få mulighet til å finne løsninger for regulering av snøskuterkjøring som er tilpasset de lokale forhold og behov, og synes det er beklagelig at forslaget kun omhandler "fornøyleskjøring".

Kommentarer til endringsforslagene

Vi vil kommentere endringsforslagene i lov og forskrift i den rekkefølge de er omtalt i departementets høringsnotat.

2.1 Endringsforslagene til motorferdselloven

2.1.1 Motorferdselloven § 4a nytt annet ledd – hjemmel for skuterløyper

Bestemmelsen gir hjemmel for skuterløyper. Engerdal kommune foreslår at «etablere» endres til «tillate» i forslag til ny bestemmelse, slik at denne lyder (uthevet her):

*«Departementet kan i slik forskrift gi kommuner myndighet til å **tillate** løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. Forskriften kan omfatte nærmere regler om kommunens bruk av myndigheten.»*

I en del tilfeller vil være andre initiativtakere enn kommunen som vil etablere og drifte løyper (foreninger, skuterklubber, reiselivsoperatører). Slike initiativ vil i en del tilfeller også være en forutsetning for at det skal være aktuelt å opprette løyper. Kommunens rolle kan i slike tilfeller være mer avgrenset enn hva ordet «etablere» kan gi inntrykk av, dersom denne først og fremst omhandler en tillatelse til en bestemt arealbruk gjennom areal- og reguleringsplan, samt utarbeide forskrift med vilkår for bruken av de tillatte løypene. Det utelukker ikke at kommuner også kan være mer delaktig i etablering og drift av løypene.

2.1.2 Motorferdselloven § 4a nytt tredje ledd - forbudsområder

Det er foreslått i lovteksten et forbud mot at løyper legges i «verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder.»

Engerdal kommune er enig i at løyper ikke skal legges i verneområder. Det bør derimot presiseres at det er adgang til å regulere motorferdselen også innenfor verneområdet i den utstrekning verneforskriften åpner for slik ferdsel.

Når det gjelder forbud mot skuterløyper i foreslåtte verneområder, er dette etter vår mening unødvendig, og åpner også for uklare avgrensningsspørsmål. Hva skal til for at et område er foreslått for vern, med slik rettslig virkning det her er lagt opp til? Hvem kan foreslå et område for vernet? Hva om verneforslaget ikke er realistisk? Det er uheldig med en slik bestemmelse som reiser flere uavklarte spørsmål om når og hvor et absolutt forbud mot løyper gjør seg gjeldende.

Snøskuterløyper kan ikke sammenliknes med en rekke andre tiltak som av gode grunner forbys i foreslåtte verneområder. Snøskuterløyper er ikke et irreversibelt inngrep som innebærer varige endringer av natur og landskap, og det er også et krav i forslaget at skuterløypene ikke skal kreve terrenginngrep. Dersom et område blir vernet, må eventuelle snøskuterløyper i det aktuelle området fjernes fra det tidspunkt vernet trer i kraft. Vegetasjon som er fjernet i løypetraseen vil gro igjen, og snøskuterløypene etterlater ingen varige spor eller skader. Engerdal kommune mener derfor det er unødvendig å legge inn et absolutt forbud mot løyper til å gjelde også *foreslåtte* verneområder.

Videre påpekes det at de områder som er potensielle for vern er av stor verdi for naturmangfold og/eller friluftsliv. Slike områder skal uansett hensynstas i henhold til forslag til § 4a tredje ledd, tredje og fjerde punktum. Det kan dermed legges til grunn at potensielle verneområder i stor grad vil skjermes for skuterløyper av disse hensyn, uten at loven oppstiller et absolutt forbud mot løyper i disse områdene. Engerdal kommune mener på bakgrunn av ovenstående at «foreslåtte verneområder» bør tas ut av lovteksten.

2.2 Endringsforslagene til motorferdselloven

2.2.1 Endringsforslag til motorferdselloven § 4a tredje ledd - forskrift om bruk av løypene

Ifølge forslaget skal kommunen i forskrift gi bestemmelser om bruk av løypene, og skal ifølge merknadene som et minimum fastsette regler om fartsgrenser, tidspunkt og tidsrom før kjøring, som bestemmelser for tidspunkt på dagen, ukedager/helger/høytider, når på året m.v. Engerdal kommune mener dette pålegger kommunene en detaljregulering som er unødvendig og lite hensiktsmessig.

Kommunen er enig i at det av sikkerhetsmessige årsaker bør settes fartsgrenser i løypene.

Når det gjelder regulering av tidspunkter for kjøring mener kommunen det må være opp til hver kommune å vurdere behovet for å regulere dette i forbindelse med de spesifikke strekninger som er tillatt. Dersom løypene er lagt slik at bolig- og hytteområder ikke blir forstyrret, kan vi ikke se at det skal være et forskriftsfestet krav å regulere ferdselen til bestemte klokkeslett og/eller ukedager.

Når det gjelder rasting er Engerdal kommune enig med departementet om at rasting bør foregå i umiddelbar tilknytning til løypene, og dermed unngå at det også oppstår gråsoner for kjøring utenfor den fastlagte traseen. For de fleste tilfeller vil en grense på 30 meter slik departementet foreslår være tilstrekkelig, men med adgang til å fravike dette dersom spesielle forhold gjør seg gjeldende.

2.2.2 Hensyn ved tillatelse til løyper

Til forskriften § 4a fjerde ledd, se kommentarer til lovendringsforslag i punkt 2.1.2 ovenfor.

I forskriftsforslagets § 4a femte ledd står det videre at «kommunen [skal] ta hensyn til:

a) Støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø»

Engerdal kommune er enig i at disse hensyn skal ivaretas, og at disse hensyn bør fremgå av forskriften. Vi stiller derimot spørsmål til den svært korte omtalen av dette i høringsnotatet side 11:

«Bestemmelsen nevner en rekke hensyn kommunen må se hen til når løypene skal etableres. Løypene bør ikke etableres i strid med disse hensynene.»

Med denne merknaden gis anvisning på et tilnærmet forbud, og ikke en helhetlig avveining av de ulike interesser. Det meste areal kan sies å ivareta minst ett av de hensyn som skal skjermes (friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø), sammenholdt med en merknad som kan tolkes som et tilnærmet forbud mot løyper i strid med de angitte hensyn. Etablering av skuterløyper vil nødvendigvis påføre det berørte arealet en viss støy og andre ulemper, og vil derfor isolert sett være i strid med de nevnte hensyn. Kommunene skal gjøre en avveining og sikre at friluftsliv, naturmangfold, boliger, hytter og kulturmiljø blir tilstrekkelig ivaretatt, men det må nødvendigvis aksepteres en viss grad av ulemper der løypene befinner seg. På den annen side kan det bidra til at andre og mer sårbare områder skjermes.

2.2.4 Forslag til endring av motorferdsloven § 9

Engerdal kommune er sterkt uenig i forslaget til § 9 i motorferdsloven, som gir fylkesmennene adgang til å nedlegge forbud mot regulerte løyper i tidsrom eller i områder. Det vil innebære å sette den vedtatte areal-/reguleringsplanen til side. De hensyn som kan begrunne stenging av løype i medhold av § 9 er hensyn som også skal vurderes og ivaretas gjennom planprosessen. Dersom fylkesmannen (eller andre statlige instanser) mener de aktuelle hensyn ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planen, er det innsigelsesinstituttet etter plan- og bygningsloven som er fylkesmennenes verktøy. Kommunen kan ikke akseptere at fylkesmennene gjennom en slik bestemmelse ensidig kan tilsidesette vedtatte planer.

Avgrensning til bestemte brukergrupper – bostedsbaserte avgrensinger

Et viktig spørsmål for en del kommuner, grunneiere og skuterklubber er adgangen til å avgrense trafikkmengden i løypene, herunder forbeholde løypene til lokalbefolkningen eller medlemmer. Ønsker og behov for å sette eventuelle begrensninger vil variere mellom kommunene. Noen steder vil formålet med skuterløypene først og fremst være å gi innenbygdsboende et fritidstilbud, mens det andre steder er et viktig formål å øke utvekslingen av skutertrafikk mot f.eks. Sverige eller nabokommuner, og hvor løypene også er et tiltak for å tiltrekke seg turister. I noen tilfeller er det grunneiere som vil sette slike vilkår for å samtykke til skuterløyper over sin eiendom, men man kan også se for seg at skuterklubber som drifter løypene ønsker å forbeholde tilbudet til egne medlemmer.

I forsøksordningen som har pågått siden 2000 i Vinje kommune har skuterløypene ikke vært tilgjengelige for utenbygdsboende.

Departementet gir i sitt høringsbrev vage antakelser om at slik bostedsbegrensning kan være EØS-stridig. Departementet er derimot uklar i sine formuleringer når man skriver at «*vilkår som favoriserer kommunens egne innbyggere eller kommunens eget næringslov vil fort ansees som diskriminerende.*» Departementet sier også at private grunneierne ikke er bundet av EØS-avtalen, men at «*en kollektiv beslutning i et grunneierlag kan være det*», uten at det fremgår nærmere hva som skal til for at det er tilfelle.

USS mener det er en rekke forhold som taler for en annen konklusjon enn den departementet antyder i høringsnotatet, og at det ikke ser ut til at departementet har tatt en del av de forhold i betraktning som vil være av sentral betydning for en EØS-rettslig vurdering. Engerdal kommune vil her vise til høringsuttalelsen fra Utmarks kommunenes sammenslutning (USS) som utdyper dette.

Brukerbetaling

Departementet foreslår å åpne for brukerbetaling, men går i merknadene ikke nærmere inn på dette.

Engerdal kommune er positiv til at det åpnes for slik brukerbetaling. Det kan være aktuelt med ulike mottakere - eventuell fordeling av - slik brukerbetaling, avhengig av om det er kommunen eller eksterne aktører som drifter løypene.

Kontroll og sanksjoner – Behovet for et styrket oppsyn

Engerdal kommune mener det er viktig å sørge for god kontroll med sikte på å redusere ulovlig kjøring, og er enig med departementet at det er behov for å øke oppsyn og kontroll for å redusere ulovlig kjøring. Det har i flere år vært et stort behov for å styrke dette under gjeldende lovverk, da omfanget av ulovlig kjøring også uten rekreasjonsløyper har vært omfattende mange steder. Faren for å bli tatt for ulovlig kjøring har vært minimal.

Et mål med de lovendringer som nå foreslås må være at ulovlig kjøring får mindre aksept i skutermiljøene og reduseres i omfang når det gis adgang til et lovlig alternativ. For at den nye ordningen skal bidra til større respekt for regelverket og forhindre at ulovlig kjøring videreføres i tilsvarende omfang i tillegg til et lovlig tilbud, er det avgjørende at myndighetene i oppstartsfasen av ordningen prioriterer effektiv kontroll og sanksjonering mot ulovlig kjøring.

Dette forutsetter økte bevilgninger også over politi- og justisdepartementets budsjett, og at også politiet i sterkere grad prioriterer denne oppgaven. Engerdal kommune er derfor bekymret over det som kom til uttrykk i Justisdepartementets statsbudsjettet for 2014, hvor økt bevilgning til kontroll av motorferdselen ble med kuttet med den begrunnelse at det er kommunene som skal forvalte motorferdselen. Engerdal kommune er opptatt av at også våre vedtak håndheves på en tilfredsstillende måte. At en forvaltning av regelverket tillegges kommunen er derfor ikke et argument for å nedprioritere kontrollen med etterlevelse av dette regelverket.

Kommunen er derfor fornøyd med at KLD deler vårt syn om behovet for økt oppsyn og kontroll i et samarbeid mellom SNO og politiet – og også er tydelig på at dette krever økte bevilgninger over både KLD og JDs budsjetter. Vi forutsetter derfor at begge departement påser at en slik økning legges inn for statsbudsjettet for 2015 og i årene fremover.

Med vennlig hilsen

Håvard Haug
Rådmann