



Klima- og miljødepartementet

Pb 8013  
0030 Oslo

## Høring - bruk av snøskuter til fornøyleskjøring

Fylkesmannen viser til departementets brev 10.07.14 med forslag til endringer i motorferdselloven og nasjonal forskrift. Vi tar til etterretning at forsøket med kommunale løyper er lagt ned, og at intensjonen med forsøket nå videreføres med endringer i lov og nasjonal forskrift om motorferdsel.

Fylkesmannen legger til grunn at dette innebærer mer fastlagte og endelige rammer for kommunenes arbeid. Det vil nødvendigvis bli mindre rom for avklaringer underveis og når utfordringer oppstår, i forhold hvordan det var under forsøket med departementets løpende oppdateringer på «*miljokommune.no*». Forsøket og forslag til ny § 4a er etter vår vurdering kommet langt med å avklare prosess og rammer for lokalisering av løyper. Fylkesmannen ser fortsatt utfordringer og får mange spørsmål fra kommunene om praktisk tilrettelegging, drift og tilgang til løypene nå i høringsperioden. Det er derfor viktig at mest mulig avklares gjennom høringsprosessen. Dette for å hjelpe kommunene i sin planlegging, høringsinstansene når planforslag er klare og for Fylkesmannens behandling av eventuelle klager på kommunale vedtak.

Atkomst til løypene har vært et fraværende emne i henvendelser fra kommunene så langt. Fylkesmannen merker seg i denne sammenheng departementets kommentar til § 4 a, 1. ledd, om at adgangen til å etablere løyper ikke åpner for fri kjøring til løypene, enklere adgang til dispensasjon for turkjøring generelt eller dispensasjon for tilgang til løypenett. Gjennom forsøket og høringsdokumentet er det slått fast at løypene ikke kan opprettes for små, lokale brukergrupper. Vi har derfor lagt til grunn for vår veiledning så langt at kommunene må legge til rette for tilgangspunkt med tilstrekkelig parkeringskapasitet. Også lokale brukere vil ha bruk for transport med bil for å komme til løypenettet.

Kommentarene til forskrifta, tredje ledd, diskuterer kommunenes bestemmelser om bruk av løyper og hvor mye det kan være tillatt å fravike løypa. Departementet antyder 30 m som en maksimal avstand. Fylkesmannen savner her en kobling mot lokaliseringskrav i forskrifta, fjerde og femte ledd, og høringsnotatets kap 3 om områder som skal unntas. Vi har sett lokale utkast hvor forslaget til løype tilsynelatende følger grensa for verneområde. Fylkesmannen mener det bør oppgis en minsteavstand mellom skuterløyper og verneområder. Det vil ivareta brukernes rettsikkerhet og lette jobben for oppsynet om det settes av ei sone som hindrer at skuterkjørere uforvarende kommer innafor verneområder. Dette vil likevel ikke sikre hensyn til alle verneformål eller brukerinteresser, slik at det likevel må gjøres vurderinger om betydelig større avstander der det er nødvendig. Noe av de samme hensyn gjelder også for lokalisering av løyper i forhold til eiendommer hvor grunneier ikke gir sin tillatelse. I denne sammenheng synes vi også at høringsforslaget



kommentarer om merking er noe vage. Både sikkerhet og rettsikkerhet taler for at det bør kreves permanent og tydelig merking av løypene. Vanlig skiløypemerking vil ikke være tilstrekkelig. Ei skuterløype har en juridisk funksjon, blant anna fordi det må føres oppsyn med hvorvidt forskrift og regelverk følges. Mangler ved merking av løypene vil i sin tur kunne føre til merarbeid og økt ressursbruk for kommuner, politi og andre oppsynsmyndigheter.

Høringsnotatet tar opp muligheter for begrensinger i bruk av løyper og mulighet for betalingsordninger. Fylkesmannen forventer at kommunene vil ha ulike tilnærming til hvordan dette skal forstås og kan brukes. Foreliggende høringsnotat gir ikke Fylkesmannen tilstrekkelig grunnlag til å avklare med kommunene hva som er akseptabelt innafor de rammene notatet referer til. Svært ulike modeller for organisering og drift av løyper kan bli resultatet. Noen kommuner har et klart ønske om å sette oppretting, drift og avgiftsinnkreving bort til private organisasjoner. Det er også reist spørsmål om løypeavgift blir å betrakte som ei kommunal avgift, med de budsjettmessige regler som finnes for fastsetting av slike.

Fylkesmennene er gjennom eget oppdragsbrev fra to departement/statsråder 13.12.13 godt forberedt på å bidra med veiledning til kommunenes arbeid med planlegging av skuterløyper. Derimot får vi stadig spørsmål fra kommunene om forhold utafor vårt myndighetsområde. Fylkesmannen vil derfor gjøre departementet oppmerksom på at andre offentlige etater ikke nødvendigvis er like godt forberedt på avklaringer de vil få ansvar for i videre planlegging, og i godkjenningsprosessen som innsigelsesmyndighet. Her kan nevnes vegmyndighetene og vegtrafikklovens forskrifter om forbud mot bruk av beltemotorsykel på offentlig veg og forskrift om kjøring med motorvogn i terreng mv. Vegmyndighetene er også grunneiere som kan bli berørt og spurt om tillatelse til kjøring på eiendom, og de er høringspart og innsigelsesmyndighet for ferdige planforslag. I Hedmark har mange kommuner et sterkt ønske om å knytte seg til løypenettet i svenske nabokommuner. Disse kommunene har ikke fått klare svar fra Tollvesenet om forutsetninger for kryssing av riksgrensa. Fylkesmannen vil i den forbindelse også vise til den spesielle beredskapssituasjonen vi hadde i sommer, og peke på at grensekryssende skuterløyper kanskje også må vurderes i et sikkerhetsperspektiv. Retningslinjene til forskrifta må/bør derfor også følges av veiledning i forhold til relevant regelverk fra andre etater og myndigheter enn de som har direkte ansvar etter motorferdselloven.

På side 3 i høringsnotatet skriver departementet:

*«En markert økt motorisering av norsk utmark er derfor ikke ønskelig og vil kunne få betydelige negative konsekvenser for det tradisjonelle friluftslivet og muligheten til å oppleve uberørt, stille natur. Selv om lovforslaget legger til rette for en viss åpning for motorisert ferdsel til fornøyelsesformål, er det fortsatt et mål å begrense motorferdsel i utmark mest mulig.»*

Fylkesmannen er enig med departementet dette. Det ligger i sakens natur at en ny praksis på området åpner for økt konfliktnivå mellom ulike interesser. I tillegg til de mer tradisjonelle miljøinteressene, kan det oppstå konflikter mellom innbygds- og utbygdsboende. Dette må være nøye vurdert før forskrifta fastsettes endelig. Både myndighetene og de som skal bruke løypene er best tjent med at konfliktnivået blir lavest mulig. Dette tilsier at regelverk og forskrift blir tydeligst mulig.

Med hilsen

Sigbjørn Johnsen

Jørn Georg Berg  
miljøverndirektør