



Grane kommune

«Soa_Navn»

Tlf.: «Soa_Tlf»

Fax.: «Soa_Fax»

Deres ref.:

Vår ref.:
14/2653

Saksbehandler:
Torgar Eggen, 75 18 22 76

Arkiv:
FE-

Dato:
02.09.2014

Melding om vedtak

Jfr. delegasjonsreglement for Grane kommune, vedtatt i kommunestyret 19.05.10 pkt.

postmottak@kld.dep.no

Høring - Bruk av snøscooter for rekreasjonskjøring (forslag til endringer i motorferdselsloven og nasjonal forskrift)

Sammendrag:

Klima- og Miljødepartementet (tidl. Miljøverndepartementet) iverksatte en ny forsøksordning for perioden 2014-2018, som skulle gi kommunene adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Forsøket var avgrenset til løyper for snøskooterkjøring, slik at for all annen motorisert ferdsel i utmark skulle motorferdselloven gjelde fullt ut.

Etter kritikk for bruken av forsøksloven til å gjennomføre et fullskala forsøk istedenfor å foreta en lovendring m.a. fra Sivilombudsmannen, valgte regjeringen å avslutte forsøket 19. juni 2014. Isteden ble det 10. juli sendt ut et høringsforslag om endring av motorferdselloven med tilhørende forskriftsendring for adgang til å etablere kommunale løyper for snøskooterkjøring. Høringsfristen er 19. september.

Forslaget til lov- og forskriftsendring begrenses til de samme elementene som lå til grunn i forsøket og er hjemlet i motorferdselloven. Dette betyr at tillatelser til all annen motorferdsel utover kjøring i etablerte snøscooterløyper fortsatt skal dispensasjonsbehandles etter gjeldende motorferdsellov og nasjonal forskrift.

Planlegging av løypenettet skal følge prinsippene og kravene i Plan- og bygningsloven ang. kunnskapsinnhenting, konsekvensutredninger, medvirkning og åpne prosesser. Det betyr at ulike parter blir hørt og at kommunene må balansere flere hensyn. Det skal tas hensyn til naturmangfold, støy, friluftsliv, sikkerhet, kulturminner og bolig- og hytteområder.

I områder med etablerte løyper godkjent av fylkesmannen (Finnmark og Nord-Troms) foreslås egne overgangsordninger over 6 år (§ 5). Disse kommenteres ikke nærmere i denne saken da det ikke berører vårt område.

Forslag til ny § 4 a i Motorferdselloven:

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

Løyper etter annet ledd skal angis i arealplan eller i reguleringsplan. Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. I planarbeidet skal kommunene ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. I planforslaget skal kommunen utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.»

I Nasjonal forskrift foreslås tilsvarende endring med bl.a. mer detaljerte bestemmelser om planprosessen og premissene for utformingen av planen:

§ 4a.

«Kommunen kan etablere løyper for kjøring med snøscooter (beltemotorsykkel) på vinterføre. Løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan som trasé for snøscooterløype. Løypene skal vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traseen. For behandlingen av planen gjelder plan- og bygningsloven §§ 3-1 til 5-6 og §§ 10-1 til 13-4 med de unntak og særregler som følger av bestemmelsen her. Løypene skal ikke stride mot arealformålet og bestemmelsene i arealplan, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 12-4.

Kommunen skal i forskrift gi bestemmelser om bruken av løypene, herunder om kjørefart og kjøretider. Det kan i bestemmelsene fastsettes krav om brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene.

Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.

I planarbeidet skal kommunen ta hensyn til

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

b) sikkerheten for de som kjører og andre.

Planforslaget skal

a) utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet

b) kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket til slik løype.

Kommunens vedtak om trasé for snøscooterløype og bestemmelser om bruk av slike løyper 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. For myndighet til å fremme innsigelse gjelder

reglene i plan- og bygningsloven § 5-4. Støy eller andre negative virkninger for lokalt friluftsliv gir grunnlag for innsigelse etter plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd. Ved behandling av innsigelsessaker kan departementet prøve alle sider av saken.»

Kommunen har gjennom forsøksordningen ønsket et interkommunalt samarbeid med grenseoverskridende løyper mellom kommunene på indre Helgeland. I tillegg ble det lagt opp til et samarbeid med Storuman kommune for å få etablere løyper over riksgrensen. Det legges til grunn at det fortsatt må være mulig med et interkommunalt samarbeid og grenseoverskridende løyper ved den foreslåtte endringen av motorferdselloven med forskrift.

Endringer og presiseringer i forhold til forsøket:

1) Det foreslås en avgrensing på 30 m til side for løypetraseen for rasting:

«I de åpne løypene i Nord-Troms og Finnmark har i henhold til retningslinjer fra Klima- og miljødepartementet rasting ut fra sikkerhetsmessige og praktiske grunner vært akseptert inntil 300 meter fra merkestikkene i snauffjell og på islagt vann. Ut fra de særlige forholdene som gjør seg gjeldende i disse fylkene, som også har begrunnet de åpne snøscooterløypene her, vil departementet anta at denne praksisen bør kunne fortsette dersom den enkelte kommune ønsker det og nedfeller det i sine bestemmelser. Departementet ser imidlertid ingen grunn til å åpne for rasting i slike avstander fra løypene i landet for øvrig. Ved utredning av støy, effekter for friluftsliv og naturmangfold mv. må det tas høyde for de bestemmelser som er gitt om maksimal kjørelengde ut fra løypene til rasting ved beregning av influensområde. Kommunen bør fastsette en øvre grense som ikke bør overskride 30 meter.» (s 10, 3. avsnitt)

- 2) Det anbefales merking med naturbaserte materialer (bjørkestikker eller tilsvarende).
- 3) Kravet til absolutt skredsikkerhet er fjernet.
- 4) Miljødirektoratet skal utarbeide veiledningsmateriale ang. støy.
- 5) Motorferdsel utover det som er hjemlet direkte i motorferdsellovens § 4 blir i utgangspunktet ikke tillatt i perioden 5. mai – 30. juni. Fylkesmannen blir dispensasjonsmyndighet i denne perioden.
- 6) Departementet ønsker synspunkter på innføring av tekniske krav til snøskutere – og hvordan det evt. kan gjennomføres og følges opp.
- 7) Det legges til grunn at det blir anledning til å kreve gebyr for bruken av løypene, forutsatt at midlene går til driften av løypenettet.

For mer detaljert informasjon vises det til høringsdokumentet.

Annet:

Veidirektoratet har fått utarbeidet en veileder om merking, skilting og sikkerhet ved etablering av snøskuterløyper. Den omhandler både løypetraseer i terrenget og på islagte vassdrag - samt spesielle forholdsregler, skilting og tilrettelegginger ved kryssing av veg.

Vurdering:

Departementets begrunnelse for å foreslå lov- og forskriftsendringen er at «*De senere årene har det vært fremsatt ønsker fra flere kommuner og fylkesting utenfor Nord-Troms og Finnmark om å få adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring*» og at «*Regjeringen ønsker å gi kommunene større ansvar og råderett i eget lokalmiljø.*»

Et vesentlig mål med lovendringen må utover dette være å få kanalisert en del av den betydelige trafikken som skjer gjennom dispensasjonskjøring, slik at områder utenfor løypenettet blir mer skjermet mot motorisert ferdsel enn i dag.

Avvik fra løypetrase for rasting o.l.:

Departementet skriver at kommunen bør fastsette en øvre grense som ikke bør overskride 30 meter. I terrenget kan dette noen steder være formålstjenlig, men på store islagte vann vil en slik restriksjon være totalt u hensiktsmessig. Også i høyereliggende områder med begrenset ly, kan det være behov for å tillate større avvik fra traseen – f.eks. 100 m. Også for å få et mer konsekvent lovverk i forhold til annen motorferdsel på vann, bør det foretas et skille ved vann større eller mindre enn 2 km² slik det er for båttrafikk. Det bør derfor kunne tillates avvik fra traseen på inntil 300 m på de store vannene dersom topografien tilsier det. Det bør kunne legges hastighetsrestriksjoner på kjøring til side for løypa for å begrense støyvirkningene.

Krav til naturbaserte merkematerialer:

Merkestikker må ha refleks og bør uansett samles inn ved sesongslutt hvis det ikke er satt som permanent merking. Da har materialbruken mindre betydning. Over islagt vann bør det brukes naturbaserte, nedbrytbare materialer da disse sannsynligvis blir vanskelig å samle inn. Det vises forøvrig til veilederen fra veidirektoratet ang. merking.

Terrenginngrep:

I forslag til forskrift fastslås det at etablering av løyper ikke må kreve terrenginngrep. Kvisting og rydding av trase regnes ikke som terrenginngrep.

Sikkerhet i løypene bør være førsteprioritet slik at sikring av løypen ved kryssing av bekker (broer lagt ut på barmark) bør tillates. Det bør også tillates at skilt settes på barmark.

Tekniske krav til snøskootere:

Dette bør knyttes til kjøretøysforskriften og vil da ikke ha tilbakevirkende kraft.

Gebyr for bruken av løypene:

Det blir anledning til å kreve gebyr for bruken av løypene, forutsatt at midlene går til driften av løypenettet. Kommuner med løypenett kommer også til å bruke betydelige ressurser på å administrere ordningen, selv om de praktiske oppgavene med driften settes bort. Det bør derfor presiseres at grunnlaget for gebyrene kan omfatte alle kostnader knyttet til etablering og drift av løypene.

Rådmannens innstilling:

Grane kommune har følgende merknader til forslaget til endring av motorferdselloven og nasjonal forskrift for motorferdsel:

Grane kommune vurderer det som positivt at det nå forslås endringer i motorferdselloven som åpner for etablering av snøskuterløyper til rekreasjonsformål, med de muligheter som ligger i det, bl.a. til utvikling av reiselivsnæringen.

Formål:

Et vesentlig mål med lovendringen må være å få kanalisert en del av den betydelige trafikken som skjer gjennom dispensasjonskjøring, slik at områder utenfor løypenettet blir mer skjermet mot motorisert ferdsel enn i dag. Dette bør komme til uttrykk i § 1 i lovteksten (formål).

Avvik fra løypetrase for rasting o.l.:

Det foreslås i høringsutkastet at kommunen bør fastsette en øvre grense som ikke bør overskride 30 meter. På store islagte vann vil en slik restriksjon være svært uhensiktsmessig. Også i høyereliggende områder med begrenset ly, kan det av sikkerhetshensyn være behov for å tillate større avvik fra traseen – f.eks. 100 m. Den generelle minsteavstanden bør være minst 50 m. For å få et mer konsekvent lovverk i forhold til annen motorferdsel på vann, bør det foretas et skille ved vann større eller mindre enn 2 km² slik det er for båttrafikk. Det bør derfor kunne tillates avvik fra traseen på inntil 300 m på de store vannene dersom topografien ellers tilsier det. Det bør kunne legges hastighetsrestriksjoner på kjøring til side for løypa for å begrense støyvirkningene.

Krav til naturbaserte merkematerialer:

Merkestikker må ha refleks og bør uansett samles inn ved sesongslutt hvis det ikke er satt permanent merking (permanent merking må tillates). Da vil materialbruken ha mindre betydning. Over islagte vann bør det imidlertid brukes naturbaserte, nedbrytbare materialer, da disse merkestikkene blir vanskelig å samle inn. Det vises forøvrig til veilederen fra Veidirektoratet ang. merking.

Terrenginngrep:

Sikkerhet i løypene bør være førsteprioritet slik at sikring av løypene ved kryssing av bekker (broer lagt ut på barmark) bør tillates. Det bør også tillates at skilt settes på barmark.

Tekniske krav til snøskutere:

Tekniske krav til snøskutere bør knyttes til kjøretøyforskriften og vil da ikke ha tilbakevirkende kraft.

Gebyr for bruken av løypene:

Det blir anledning til å kreve gebyr for bruken av løypene, forutsatt at midlene går til driften av løypenettet. Det bør presiseres at grunnlaget for gebyrene kan omfatte alle kostnader knyttet til etablering og drift av løypene.

28.08.2014 Formannskapet

Behandling:

Rådmannens innstilling med følgende tillegg, fra Grane AP:

I høringen vises det til at løyper ikke skal legges i vernede eller planlagt vernede områder. Dette er under de fleste forhold greit, men hvis en løype ikke er til skade for verneformålet burde også slike areal kunne brukes der det helhetlig gir en bedre løypetrase, samt ikke er til vesentlig skade for verneformålet. Det vil være ønskelig om at man hadde med en passus som åpner for muligheten. Det kan også av praktiske årsaker være vanskelig å komme utenom et verneområde for å få til en løypetrase. I Grane kommune er det vist til fugleliv blant annet som en vesentlig del av verneformålet i flere av våre naturreservat. I vår del av landet er det minimal skade påvirkning opp mot fugleliv i fjellområder før 1. mai eksempelvis.

I høringsforslaget vises det til grunneieres rett til å si nei til løype på sin eiendom.

Det bør være en formulering som åpner for muligheten til å bruke private arealer til formålet der det ikke er til vesentlig sjenanse. Er det en trase med 10 grunneiere, og en grunneier midt i traseen sier nei, er det da rett at denne grunneier skal stoppe prosjektet? Eller alternativt at man må lage en uforholdsmessig omvei?

Enstemmig vedtatt.

FS-046/14 Vedtak:

Grane kommune har følgende merknader til forslaget til endring av motorferdselloven og nasjonal forskrift for motorferdsel:

Grane kommune vurderer det som positivt at det nå forslås endringer i motorferdselloven som åpner for etablering av snøskuterløyper til rekreasjonsformål, med de muligheter som ligger i det, bl.a. til utvikling av reiselivsnæringen.

Formål:

Et vesentlig mål med lovendringen må være å få kanalisert en del av den betydelige trafikken som skjer gjennom dispensasjonskjøring, slik at områder utenfor løypenettet blir mer skjermet mot motorisert ferdsel enn i dag. Dette bør komme til uttrykk i § 1 i lovteksten (formål).

Avvik fra løypetrase for rasting o.l.:

Det foreslås i høringsutkastet at kommunen bør fastsette en øvre grense som ikke bør overskride 30 meter. På store islagte vann vil en slik restriksjon være svært uhensiktsmessig. Også i høyereliggende områder med begrenset ly, kan det av sikkerhetshensyn være behov for å tillate større avvik fra traseen – f.eks. 100 m. Den generelle minsteavstanden bør være minst 50 m. For å få et mer konsekvent lovverk i forhold til annen motorferdsel på vann, bør det foretas et skille ved vann større eller mindre enn 2 km² slik det er for båttrafikk. Det bør derfor kunne tillates avvik fra traseen på inntil 300 m på de store vannene dersom topografien ellers tilsier det. Det bør kunne legges hastighetsrestriksjoner på kjøring til side for løypa for å begrense støyvirkningene.

Krav til naturbaserte merkematerialer:

Merkestikker må ha refleks og bør uansett samles inn ved sesongslutt hvis det ikke er satt permanent merking (permanent merking må tillates). Da vil materialbruken ha mindre betydning.

Over islagte vann bør det imidlertid brukes naturbaserte, nedbrytbare materialer, da disse merkestikkene blir vanskelig å samle inn. Det vises forøvrig til veilederen fra Veidirektoratet ang. merking.

Terrenginngrep:

Sikkerhet i løypene bør være førsteprioritet slik at sikring av løypene ved kryssing av bekker (broer lagt ut på barmark) bør tillates. Det bør også tillates at skilt settes på barmark.

Tekniske krav til snøskutere:

Tekniske krav til snøskutere bør knyttes til kjøretøysforskriften og vil da ikke ha tilbakevirkende kraft.

Gebyr for bruken av løypene:

Det blir anledning til å kreve gebyr for bruken av løypene, forutsatt at midlene går til driften av løypenettet. Det bør presiseres at grunnlaget for gebyrene kan omfatte alle kostnader knyttet til etablering og drift av løypene.

I høringen vises det til at løyper ikke skal legges i vernede eller planlagt vernede områder. Dette er under de fleste forhold greit, men hvis en løype ikke er til skade for verneformålet burde også slike areal kunne brukes der det helhetlig gir en bedre løypetrase, samt ikke er til vesentlig skade for verneformålet. Det vil være ønskelig om at man hadde med en passus som åpner for muligheten. Det kan også av praktiske årsaker være vanskelig å komme utenom et verneområde for å få til en løypetrase. I Grane kommune er det vist til fugleliv blant annet som en vesentlig del av verneformålet i flere av våre naturreservat. I vår del av landet er det minimal skade påvirkning opp mot fugleliv i fjellområder før 1. mai eksempelvis.

I høringsforslaget vises det til grunneieres rett til å si nei til løype på sin eiendom.

Det bør være en formulering som åpner for muligheten til å bruke private arealer til formålet der det ikke er til vesentlig sjenanse. Er det en trase med 10 grunneiere, og en grunneier midt i traseen sier nei, er det da rett at denne grunneier skal stoppe prosjektet? Eller alternativt at man må lage en uforholdsmessig omvei?

Med hilsen

Inger Lise Fløtnes
Konsulent