



Klima og miljødepartementet

Vår ref.
14/686-4/SRS

Arkivkode
K01 &13

Deres ref.

Dato
26.09.2014

MELDING OM POLITISK VEDTAK - HØRING - FORSLAG TIL ENDRINGER I LOV OM MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG BRUK AV SNØSCOOTER TIL FORNØYELSESKJØRING

Formannskapet behandlet i møte 24.09.2014 sak 89/14. Følgende vedtak ble fattet:

Hamarøy kommune slutter seg til de foreslåtte endringene for motorferdsel i utmark og vassdrag.

Saksutredning:

Klima- og Miljødepartementet har den 10.07.14 sendt på høring forslag om endringer i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag.

Forslagene gjelder innføring av adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyelseskjøring.

Høringsfristen ser satt til 19.september 2014.

Fakta fremstilling:

Vesentlige momenter i departementets høringsbrev fremstår slik:

Gjeldende rett. Bakgrunnen for forslagene til lov- og forskriftsendringer.

Utgangspunktet er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, på både bar og snødekt mark, jf. § 3 i motorferdselloven.

Motorferdselloven med tilhørende forskrifter gjør imidlertid flere unntak fra 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 fornøyelseskjøring. Samtidig skal

regelverket sikre at den kjøring som er tillatt skjer til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv.

Nyttekjøring i utmark forvaltes i dag primært av kommunene noe som er gitt utstrakt myndighet til å åpne for slik kjøring gjennom tillatelser og dispensasjoner.

Fram til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag kom i 197, var det ikke noe alminnelig lovgrunnlag for å regulere motorferdsel i naturen. Det fantes enkeltbestemmelser i særlovgivningen (naturvernloven, vegtrafikkloven mv), men disse bestemmelsenes anvendelsesområde var knyttet til særlovenes spesifikke formål og bestemmelsene ga derfor begrenset mulighet for generell regulering av motorisert ferdsel i utmark.

Både velstandsutvikling og teknologisk utvikling medførte stadig økning av motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, herunder til fritidsbruk. I Ot.prp. nr. 45 ,1976-77 lagt fram av regjeringen Brundtland fremgår det at den motoriserte ferdselen mange steder er blitt så omfattende at *"den medfører for stor belastning på knappe naturressurser som fiske og vilt og betydelig slitasje på og støy i naturmiljøet og reduserer trivselen"*, og at det derfor *"ut fra et samfunnsmessig helhetssyn"* var behov for å regulere dette.

I proposisjonen heter det videre at det "naturlige utgangspunkt for en regulering av motorferdselen må være å søke å begrense den til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi", og at siktemålet med loven måtte være "å verne om naturmiljø og fremme trivselen". Ti år senere så man at det på tross av loven hadde skjedd sterk økning av motorisert ferdsel i utmark. Blant annet hadde antall snøscootere økt fra 6 000 i 1975 til 30 000 i 1986, i dag er tallet ca. 76 500. Også antallet barmarkskjøretøy hadde økt betydelig. Kommunenes praktisering av loven hadde variert sterkt, og enkelte kommuner fulgte en langt mer liberal praksis enn forutsatt. I 1977-loven var myndigheten til å gi både forskrifter og enkelttillatelser om motorferdsel i utmark lagt til kommunene.

I 1988 ble loven endret og de kommunale forskriftene erstattet med en landsomfattende nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, da man fant dette riktig på bakgrunn av den raske utviklingene og dertil økende konflikter, jf. Ot.prp. nr. 60,1986-87.

Målet med den nasjonale forskrift er å *hindre den rene fornøyleskjøring, uten å legge hindringer i veien for den kjøring som har et nyttig og nødvendigformål*", jf Ot.prp. nr. 60,1986-87.

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

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 fornøyleseskjøring. Løyper ønskes etablert både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng, der snøscooterturisme vil kunne være en viktig inntektskilde.

Regjeringen ønsker å gi kommunene større ansvar og råderett i eget lokalmiljø. I Sandvoldenerklæringen pkt. 10 heter det at Regjeringen vil la kommunene forvalte motorisert ferdsel i utmark. På denne bakgrunn iverksatte regjeringen vinteren 2013/2014 et forsøk der 104 kommuner ble gitt anledning til å etablere snøscooterløyper for fornøyleseskjøring i medhold av lov 27. juni 2003 nr. 13 om forsøk i offentlig forvaltning.

Sivilombudsmannen konkluderte i en uttalelse 12. juni 2014 med at omfanget av forsøket lå utenfor de rettslige rammene til forsøksloven. Selv om regjeringen mente at forsøket var lovlig og Sivilombudsmannens konklusjoner formelt sett ikke er rettslig bindende, besluttet Regjeringen 19. juni 2014 etter en helhetsvurdering å avvike forsøket og i stedet legge til rette for en rask lovprosess. Regjeringen besluttet samtidig at rammene for etablering av løyper i lovforslaget ikke skal avvike vesentlig fra de rammer som gjaldt for forsøket. I vedtak samme dag, ved behandling av Innst. 309 fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Terje Aasland og Ola Elvestuen, ba Stortinget regjeringen om snarest mulig å legge fram forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer som inntas i loven.

Klima- og miljødepartementets forslag.

Departementet foreslår at det gis en viss åpning for kjøring med snøscooter til fornøylesesformål ved at kommunene gis adgang til å etablere løyper for slik kjøring.

Økt støy og trafikkbelastninger i utmark er negativt bl.a. for friluftsliv og for sårbart naturmangfold, og for dem som utsettes for støy som følge av slik ferdsel. 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 fornøylesesformål, er det fortsatt et mål å begrense motorferdsel i utmark mest mulig.

Det er derfor vesentlig at det settes klare rammer for adgangen til å åpne opp for snøscooterkjøring, herunder at slik kjøring bare skal skje i nærmere fastsatte løyper, at det gjelder absolutt forbud mot kjøring i nærmere spesifiserte områder og at kommunene må hensynta virkninger for friluftsliv, naturmangfold, hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. Videre er det viktig at kommunenes prosess frem til et eventuelt vedtak om å etablere snøscooterløype er god og grundig, og at ulike interesser klarlegges slik at de kan tas med i vurderingen.

Reglene som gjaldt for det nylig avviklede forsøket representerer etter departementets syn en god balanse mellom de ulike og til dels motstridende hensynene i saken. Gjennom forsøket

kunne kommunen å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring gjennom en planprosess etter plan- og bygningsloven.

En standardisert forskrift som hver enkelt kommune hadde vedtatt satte samtidig klare rammer for kommunenes planlegging. Forskriften forbød blant annet anlegg av løyper i nærmere angitte områder og stilte krav om hensyn kommunene skulle ta ved utarbeidelsen av løypene. Etter departementets syn er det naturlig at forslaget som her forelegges høringsinstansene, bygger på reglene som gjaldt for forsøket.

Departementet foreslår på denne bakgrunn at det inntas en ny bestemmelse i motorferdselloven som gir hjemmel for å gi forskrift om adgang for kommunene til å etablere snøscooterløyper. Lovbestemmelsen fastsetter at løypene skal angis i arealplan eller reguleringsplan og inneholder de viktigste rammene for kommunenes planlegging, herunder bestemmelser om hvor løypene kan legges og hvilke hensyn kommunene skal ta for å sikre tilstrekkelig ivaretagelse av friluftsliv og naturmangfold. Dette vil etter departementets syn være i overensstemmelse med Energi- og miljøkomiteens vedtak om å legge fram et lovendringsforslag som sikrer lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer som inntas i loven. Mer detaljerte regler om rammene for løypene og prosessen i kommunene foreslås gitt i forskriften.

Departementet foreslår videre at det gjøres enkelte andre endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag som følge av den nye forskriftshjemmelen.

Departementets forslag til lov- og forskriftsendringer fremgår av punkt 4. I punkt 6 tar departementet opp enkelte problemstillinger som vi ikke fremmer konkrete forslag om, men som vi ber om innspill på.

Nærmere om rammene for kommunens planlegging. Områder som skal være unntatt.

Departementet foreslår i hovedsak tilsvarende begrensning for hvor løypene kan legges som i forsøket. Det innebærer at løypene ikke kan legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. I den grad de planlagte

snøscooterløypene faktisk utgjør en trussel mot villrein, eventuelt andre dyre- og fuglearter eller annet naturmangfold, plikter kommunen uansett å hensynta dette, idet departementet foreslår at kommunen i planarbeidet skal ha en generell plikt til å ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø.

Departementet har videre vurdert om viktige friluftslivsområder bør unntas. Departementet viser til at blant annet Den Norske Turistforening og Norsk Friluftsliv har anmodet om at snøscooterløyper forbyes i store sammenhengende vinterfriluftslivsområder.

Departementet er enig i at det er av vesentlig betydning å beholde store sammenhengende områder uten motorisert ferdsel. Departementet mener imidlertid at forbudsområdene må være klart avgrenset for å gjøre regelverket enkelt anvendelig og

etterprøvbart. At loven ikke inneholder et uttrykkelig forbud mot å legge løyper i viktige

friluftsområder, innebærer uansett ikke at det er fritt fram for kommune å legge løyper i slike områder, idet departementet foreslår at lovforslaget inneholder en plikt for kommunene til å ta

hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, og videre at kommunen i planforslaget skal 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 forsøket var det et absolutt forbud mot å legge løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng. Departementet foreslår at det i forskriften inntas en plikt for kommunene til å ta hensyn til sikkerheten til de som kjører og andre. Dette kravet vil også omfatte plikt for kommunen til å vurdere mulig skredfare i løypetraseene. Departementet

mener sikkerhetsaspektet er tilstrekkelig ivare tatt gjennom dette og at det derfor ikke er nødvendig å lov- eller forskriftsfestsette et eksplisitt forbud mot løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng.

Avgrensning til bestemte brukergrupper. Betaling.

Kommunen kan begrense bruken av løypene til bestemte formål eller grupper så lenge dette ikke strider mot andre rettsregler, for eksempel prinsippet om ikke-diskriminering i EØS avtalen.

For å være lovlig etter EØS-avtalen må slike begrensninger være begrunnet i et lovlig, allment hensyn – mest praktisk når det gjelder snøscooterløyper er sikkerhetshensyn og miljøhensyn, herunder hensynet til å begrense støy og skade/ulempe på natur og dyreliv.

Begrensningen må dessuten være proporsjonal, det vil si egnet til å nå det aktuelle hensynet, og ikke gå lenger enn nødvendig for å nå hensynet.

Eventuelle begrensninger må således være objektive og ikke-diskriminerende. Vilkår som favoriserer kommunens egne innbyggere eller kommunens eget næringsliv vil fort anses som diskriminerende. Kommunen vil trolig kunne sette begrensning på antall brukere, eksempelvis gjennom et tillatelsessystem med et forhåndsbestemt antall tillatelser/løyver eller oblater, forutsatt at disse utdeles på vilkår som også personer utenfor kommunen kan oppfylle og ikke skjer på bakgrunn av bosted eller nasjonalitet. Det vil trolig være uproblematisk å ta betalt for tillatelsene/oblaterne så lenge midlene fra ordningen går til drift av løypene. Avgrensning til kjøring i regi av profesjonelle aktører som tilbyr kjøring i kontrollerte former, dvs. at ren privat fornøyleseskjøring utelukkes, vil trolig være lovlig innenfor EØS-retten såfremt avgrensningen er objektiv og ikke-diskriminerende. Dette kan imidlertid neppe innrettes slik at bare kommunens reiselivsvirksomheter reelt har mulighet til å tilby slike tjenester.

Ut i fra prinsippet om råderett over egen eiendom har grunneier i utgangspunktet rett til å nekte bruk av sin eiendom for snøscooterløyper. Den enkelte grunneier vil da i utgangspunktet også kunne bestemme hvem som eventuelt skal få lov til å bruke grunnen til kjøring med snøscooter. Grunneier vil kunne sette vilkår som kommunen ikke kan sette. EØS-retten setter likevel noen begrensninger, og det skal ikke så mye til før begrensninger som er satt av grunneier, likevel anses som en begrensning satt av det offentlige.

Kollektive beslutninger som treffes av en sammenslutning av grunneiere om vilkårene for kjøring av snøscootere, for eksempel gjennom vedtak i et grunneierlag i kommunen, vil lettere kunne være i strid med EØS-retten enn vilkår satt av den enkelte grunneier alene.

Særlige spørsmål

Tekniske krav til snøscootere

Blant utfordringene med snøscootere i utmark finner vi blant annet støy, lukt og ulovlig frikjøring i fjellsider mv. Graden av utfordring kan delvis være knyttet til snøscooternes tekniske utforming. For eksempel vil støy og lukt og reduseres med nye, støysvake motorer, og krav til motorstyrke og kamhøyde vil kunne begrense risikoatferd, høy fart, kjøring utenfor løypene og klatring i bratte fjellsider. Samtidig kan andre virkemidler enn tekniske krav til kjøretøyene tenkes å være mer effektive for å forhindre ulovlig kjøring, for eksempel økt tilsyn/oppsyn og strengere straffesanksjoner, som inndragning av kjøretøy og høyerebøtenivå.

Regelverket for bruk av snøscootere skal være forståelig, enkelt å veilede i og enkelt å håndheve og kontrollere. Tekniske krav til snøscooteren kan være krevende å kontrollere og følge opp. Avhengig av hvilke begrensninger som settes vil det også medføre behov for økt kompetanse hos kontrollmyndighet.

Departementet foreslår ikke spesifikke krav eller forbud mot snøscootere uten fornuftig bruksområde i dette høringsbrevet, men ønsker høringsinstansenes syn på om det er ønskelig og ikke minst praktisk gjennomførbart å innføre andre eller strengere tekniske krav eller begrensninger til snøscootere enn de som allerede er satt i samferdselsmyndighetens regelverk (kjøretøyforskriften). Spørsmål som reiser seg i denne sammenheng er også om slike krav i så fall bør gjelde bare for snøscootere som kjører i løypene eller for snøscootere generelt, og om kravene skal fremgå av motorferdselregelverket eller av den generelle kjøretøylovgivningen, for eksempel gjennom regler for import, omsetning og registrering

Kontroll og sanksjoner

Departementet viser til Innst. 309 fra energi- og miljøkomiteen vedrørende tiltak som krav om kjørebok, et høyere bøtenivå, prikkbelastning i førerkort, muligheter for inndragning av kjøretøy og krav om tydeligere kjøretøyregistrering. Departementet vil vurdere kontroll- og sanksjonsmulighetene i forbindelse med utforming av lovforslaget, men foreslår ikke konkrete bestemmelser om dette i høringsforslaget.

Økonomiske og administrative konsekvenser

De foreslåtte endringene vil innebære en betydelig utvidelse av adgangen til å bruke snøscooter i utmark. For å sikre at hensynet til friluftsliv og naturmangfold ivaretas vil det være økt behov for oppsyn og kontroll med at kjøringen skjer lovlig. Slikt oppsyn og kontroll skjer i et samarbeid mellom Statens naturoppsyn og politiet. Tilstrekkelig oppsyn og kontroll vil også være viktig for å bygge opp den lokale respekten for regelverket. En velfungerende

oppsyns- og kontrolltjeneste forutsetter videre veiledning og informasjon fra miljøforvaltningen (direktoratet og fylkesmenn) til kommuner mv.

Styrket oppsyn og kontroll i regi av Statens naturoppsyn og politiet krever økte midler til dette over Klima- og miljødepartementets og Justisdepartementets budsjetter. Det samme gjelder styrking av veiledningsfunksjonen hos Miljødirektoratet og fylkesmennene.

De foreslåtte endringene vil også innebære økte administrative kostnader for kommunene, spesielt gjelder dette kostnader knyttet til planleggingsprosessen. Det er imidlertid opp til den enkelte kommune om den ønsker å etablere snøscooterløyper. Departementet mener derfor at disse kostnadene må dekkes av kommunen innenfor de til enhver tid gjeldende

budsjettrammer.

Samlet fremstilling av endringsforslagene.

I

I lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag gjøres følgende endringer:

§ 4 a skal lyde:

Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.

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 friluftsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

§ 5 tredje ledd oppheves.

II

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

§ 4 oppheves.

Ny § 4a skal lyde:

Kommunen kan etablere løyper for kjøring med snøscooter (beltemotorsykel) på vinterføre.

Løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan som trase 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 for grunneier har samtykket til slik løype.

Kommunens vedtak om trase 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 § 1 1-15 tredje ledd gjelder ikke for kommunestyrets vedtak om trasé for snøscooterløype i kommuneplan. For myndighet til fremme innsigelse gjelder reglene i plan- og bygningsloven § 5-4. Støy eller andre negative virkninger for lokalt friluftsliv gir grunnlag for innsigelse eiter plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd. Ved behandling av innsigelsessaker kan departementet prøve alle sider av saken.

§ 8 oppheves.

§ 9 skal lyde:

Motorferdsel etter disse forskrifter er ikke tillatt i tidsrommet fra og med 5. mai til og med 30. juni. Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller for særskilte områder, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta

Fylkesmannen kan gjøre unntak fra forbudet i spesielle tilfeller, etter begrunnet søknad fra kommune eller enkeltperson. Søknad fra enkeltperson sendes gjennom kommunen, og fylkesmannens enkeltvedtak kan påklages til Miljødirektoratet.

Forbudet gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter motorferdsellovens § 4 første ledd.

III

Ikrafttredelse. Overgangsbestemmelser.

Endringene i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4a trer i kraft straks.

Endringene i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 5 tredje ledd trer i kraft 1. januar 2022.

Endringene i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag §§ 4a og 9 trer i kraft straks.

Endringene i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag §§ 4 og 8 trer i kraft 1. januar 2022.

Vurderinger:

I sakens faktafremstilling skisseres gjeldene rett og bakgrunnen for forslagene til lov- og forskriftsendringer, Klima- og Miljødepartementets forslag, nærmere rammene for kommunenes planlegging, avgrensning til bestemte brukergrupper, særlige spørsmål som

tekniske krav til snøscootere, kontroll og sanksjoner, økonomiske og administrative konsekvenser samt en samlet fremstilling av endringsforslagene.

En mulig adgang til etablering av løypenett for bruk av snøscooter til fornøyleskjøring gir både nye muligheter i forhold til tilbud for allmenheten og til bruk i reiselivssammenheng der snøscooterturisme vil kunne være en inntektskilde men også klare utfordringer med en sansynlig betydelig øket motorferdsel i utmark men også beslag på kommunale ressurser både ved etablering og senere drift av et løypenett.

Noen vesentlige lokal forutsetninger ved mulig etablering av løyper kan også være greit å ha klart når det gjelder «områder som skal være unntatt» og andre forhold.

Løyper kan ikke legges i verneområder eller «foreslåtte verneområder». Store arealer innen Hamarøy kommunes østlige områder er «foreslåtte verneområder»

Videre fremgår det av lovforslaget at det i planarbeidet skal tas hensyn til sikkerheten til de som kjører og andre. Betydelige deler av Hamarøytografien består av bratt terreng og til dels skredutsatte områder.

Av forslaget fremgår også at kommunen ikke kan treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket til slik løype. Eiendomsstrukturen i Hamarøy vil i så måte trolig bli utfordrende med mange små eiendommer og ofte med en rekke eiere.

Klima- og Miljødepartementet har sendt ut saken den 10.07.2014. Dette umiddelbart i forkant av årets ferieavvikling så fastsatt føringsfrist til den 19.september fremstår i praksis som urimelig kort.

For øvrig viser rådmannen til formannskaps behandling av sak 9/14, forsøksordning for snøscooterkjøring i Hamarøy og tilrår i denne sak at Hamarøy kommune gir sin tilslutning til de foreslåtte endringer.

Med vennlig hilsen
Hamarøy kommune

Siv Reidun Sandnes
møtesekretær formannskapet