

11 SEPT 2014

**Statens vegvesen**

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Linda Solstad - 22073617

Vår referanse:
2014/089972-004

Deres referanse:

Vår dato:
05.09.2014

— **Merknader til forslag til endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, samt forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, for å tillate bruk av snøscooter for fornøyleskjøring**

Vegdirektoratet viser Samferdselsdepartementets brev datert 21. juli 2014 der de oversender Klima- og miljødepartementets høringsbrev datert 10. juli 2014. Høringen gjelder endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (heretter motorferdselloven) og forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag for å innføre adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring.

Vegdirektoratet har sendt høringsnotatet på intern høring i Statens vegvesen. Nedenfor følger våre merknader til forslaget:

Generelle merknader

Med tanke på både det trafiksikkerhetsmessige elementet, samt det miljømessige elementet, er Statens vegvesen skeptiske til å innføre adgang til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Hvis det allikevel blir aktuelt å åpne opp for dette slik det foreslås, har vi en del kommentarer og betenkninger til forslaget slik det nå foreligger. Disse følger nedenfor.

Det bør i alle tilfeller være en snever adgang, med klare retningslinjer for å åpne for snøscooterløyper for fornøyleskjøring. Vi viser også til at det er viktig å ta i betraktning både de positive og negative erfaringene som ble gjort etter forsøket i medhold av lov av 27. juni 2003 nr. 13 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven).

Støy

Statens vegvesen merker oss at forslaget legger opp til at Miljødirektoratet vil utarbeide veiledningsmateriale med føringer og anbefalinger for hvordan støy skal behandles i planleggingen av snøscooterløyper.

Snøscooterløypene vil i liten grad berøre statlige veger, og det er naturlig at det heller er miljømyndighetene som, sammen med kommunene, følger opp snøscooterløypene med hensyn til støy. Vi har ingen ytterligere merknader til dette punktet.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Effekt av snøscooterkjøring på naturmangfoldet

Når det gjelder generelle skader på naturen og miljøet vil økt motorisert ferdsel kunne medføre direkte skader og påvirkninger på naturen gjennom økt ferdsel og forstyrrelser, forurensning, olje- og bensinlekkasjer, samt skader på vegetasjon. Økt trafikk kan også føre til lokal, episodisk forurensning av akvatiske økosystemer.

Det finnes noen studier som har undersøkt effektene av motorferdsel på naturmangfold. For eksempel har snøscooterbruk i Yellowstone National Park økt betydelig i de tre siste tiårene. Derfor er det gjort en rekke studier for å anse effekten av dette.

Studier viser at snøscootere har betydelige virkninger generelt på dyre- og planteliv, samt jord, luft- og vannkvalitet, og spesielt økologien i det vinterlige økosystemet. Alvorlighetsgraden av konsekvensene vil variere avhengig av de stedsspesifikke egenskaper ved et område.

Snøscooterkjøring kan føre til tap av habitat og ha negativ påvirkning på dyrelivet. Selv om de fleste arter er godt tilpasset for å overleve under strenge vinterforhold, skaper likevel vinteren ekstra stressfaktorer for dyrelivet på grunn av strengere klima og begrenset tilgang på matressurser i vinterhalvåret, sammenlignet med resten av året. Dyrelivet er derfor ekstra sårbare på denne tiden av året. Studier viser at motorisert ferdsel har dokumentert effekt gjennom forhøyet hjerterytme og forhøyede stressnivå, samt at det bidrar til fragmentering av habitater.

Skadene på naturmangfoldet forsterkes ved at man ved hjelp av motorkjøretøy rekker over store avstander på kort tid og lettere kan nå inn til ellers lite tilgjengelige naturområder. Ett enkelt motorkjøretøy behøver ikke isolert sett medføre noen skade eller ulempe, men summen av mange vil ofte utgjøre en stor miljøbelastning.

Med tanke på hensynet til naturmangfoldet og sårbare naturmiljøer er Statens vegvesen spesielt skeptiske til ny bestemmelse i motorferdselloven som gir hjemmel for å gi forskrift om adgang for kommunene til å etablere snøscooterløyper og generelt økt tilrettelegging for økt snøscooterkjøring.

Trafikksikkerhet

Statens vegvesen har sektoransvar for trafikksikkerhet i Norge. Dette innebærer at etaten også arbeider med sikkerhet i forbindelse med snøscooterferdsel. Arbeidet med sikkerhet inn mot snøscooterbrukere er blant annet forankret i den til enhver tid gjeldende nasjonale tiltaksplan for trafikksikkerhet.

Selv om registrering av ulykker med snøscooter er mangelfull, kan vi på bakgrunn av forskningsprosjekter og sykehusregistreringer si at risikoen for en ulykke med snøscooter er betydelig større enn for andre kjøretøyklasser.

Høgskolen i Finnmark gjennomførte i 2008 og 2009 prosjektet «snøscooter og trafikksikkerhet» på oppdrag fra Statens vegvesen. En av konklusjonene forskerne trakk var at snøscooterbruk i Norge bør organiseres med et løypesystem for å bedre sikkerheten. Ny kunnskap som framkom gjennom dette prosjektet var bakgrunnen for utforming og prioritering av punkt 146 og 147 i «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 som omhandler utforming av veileder og standarder for utforming og sikring av snøscooterløyper.

Arbeidet med disse punktene nærmer seg slutten og Statens vegvesen ferdigstiller høsten 2014 en veileder for fysisk sikring av snøscooterløyper. Innholdet i veilederen baserer seg nasjonal og internasjonal forskning, resultater av feltarbeid i Norge, Sverige, Finland og USA samt samarbeid med andre myndigheter, løypeeiere, brukere og brukerorganisasjoner. Tiltakene som foreslås i veilederen er utarbeidet i grensesnittet mellom ønsket om mest mulig sikkerhet i løypene, hensynet til miljø og ett realistisk kostnadsnivå.

Bruk av veilederen vil gi kommunene nødvendig kunnskap om sikring av snøscooterløyper, samt sikre et noenlunde likt sikkerhetsnivå i alle norske snøscooterløyper. Mer om dette nedenfor.

Merknader til de ulike paragrafene i motorferdselloven

§ 4 a

Statens vegvesen regner med at det vil bli en økning i antall ulykker med snøscooter dersom nye løyper åpnes for formøyleskjøring. Som for vegtrafikkulykker vil også ulykker i snøscooterløyper skyldes én eller flere av følgende forhold: menneskelige feilhandlinger, feil på kjøretøy eller lokale forhold i løype.

For å minimere en eventuell økning av ulykker så mye som mulig, vil det være positivt om det i selve lovteksten fremkommer viktigheten av å tenke sikkerhet under både planlegging og drift av nye løyper. Vi foreslår derfor følgende tillegg i § 4 a i.f., alternativt innledningsvis i bestemmelsens tredje ledd etter passusen «Løyper etter annet ledd skal angis i arealplan eller i reguleringsplan»:

**(...) Løypene skal utformes slik at risikoen for ulykker blir minst mulig.
Kommunene skal vurdere sikkerheten i planlagt løype, og på bakgrunn av dette etablere nødvendige ulykkesreduserende barrierer.**

Det bemerkes også avslutningsvis til merknadene til bestemmelsen som uttaler at «Tredje ledd fastsetter de *viktigste* kravene som gjelder for løypene og for kommunens prosess», at det ikke fremkommer klart i selve ordlyden at listen ikke er uttømmende.

§ 5

Statens vegvesen er enige med Klima- og miljødepartementet om at alternativ to er den enkleste løsningen. Vi mener også at dette er den mest praktiske løsningen i overgangen mellom to regimer.

Merknader til de ulike paragrafene i forskrift om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag

§ 4 a

Tredje ledd

Statens vegvesen bemerker at det er viktig at kommunale forskrifter som gir bestemmelser om bruken av løypene holder seg innenfor allerede gjeldende regelverk. Vi bemerker i denne forbindelse at vegtrafikklovens bestemmelser vil gjelde, jf. vegtrafikkloven § 1. Forskrift av 14. desember 2011 nr. 1412 om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel har også særlige bestemmelser om kjørefarten for beltemotorsykel, se

forskriftens § 4. Vi viser også til at forskrift av 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlige verneutstyr under kjøring med motorvogn § 2 påbyr bruk av styrthjelm ved kjøring av beltemotorsykkel. Idet forskriftsteksten er såpass åpen på dette punktet, mener Statens vegvesen det er viktig å tydeliggjøre hva slags bruksregler som kan settes av kommunene, det være seg i lov- eller forskriftstekst, rundskriv eller ved annen hensiktsmessig kommunikasjonsmåte.

Statens vegvesen er enige i at det bør være mulig å raste utenfor selve løypetraseen. Av sikkerhetshensyn mener vi den øvre grensen for hvor langt utenfor løypa det er tillatt å kjøre/raste, bør utvides fra 30 til 50 meter. Dette vil gi de rastende en hensiktsmessig sikkerhetsavstand til trafikken i snøscooterløypa.

Statens vegvesen er også enige i at løypene bør merkes. Merking av løypene er et svært viktig sikkerhetstiltak når det er mørkt eller når værforholdene gir dårlig sikt. På bakgrunn av erfaringer gjort under arbeidet Statens vegvesen har med utarbeidelsen av den ovennevnte veileder for fysisk sikring av snøscooterløyper¹, vil vi derimot fraråde at det settes krav til merking med bjørkestikker eller annet naturlig materiale. Under tregrensen gir bjørkestikker dårlig kontrast mot annen vegetasjon og kan være vanskelig å følge i en kritisk situasjon. Over tregrensen virker bjørkestikker bedre så lenge de ikke kommer i konflikt med annen vegetasjon. Svarte og røde plaststikker med refleks brukes i stor grad i løypene i Finnmark i dag og gir et godt visuelt signal om at dette er en snøscooterløype. Bruk av plaststikker forutsetter at løypeeier samler inn stikkene når løypa stenges.

Femte ledd

Merknadene til femte ledd uttaler at bestemmelsen angir en rekke forhold som kommunen må ta hensyn til når løypene skal etableres, og at løypene ikke bør etableres i strid med disse hensynene. Lovteknisk kunne det tenkes hensiktsmessig å presisere om hensynene som angis er uttømmende eller ikke. Det burde kanskje også tydeliggjøres i ordlyden at løypene ikke bør eller skal etableres i strid med disse hensynene.

Statens vegvesen gjentar også at vi ferdigstiller en veileder for fysisk sikring av snøscooterløyper høsten 2014. Denne beskriver ulike barrierer løypeeier bør og skal etablere for å redusere risikoen for at ulykker skjer, eller konsekvensen av disse, og vil være et nyttig hjelpemiddel for kommunene. Som dere ser nedenfor har vi foreslått en henvisning til denne i forskriftsteksten.

Hva gjelder merknadene om sikkerhet og snøskred, så er dette en utfordring i forbindelse med snøscooterløyper, men det er også en utfordring med tanke på det sikkerhetsmessige elementet ved kryssing av islagte vann. I Sverige og Finland er drukningsulykker i forbindelse med kryssing av islagte vassdrag en stor utfordring. Dette kan også bli en utfordring i Norge dersom det nå åpnes for etablering av snøscooterløyper i sørlige deler av landet hvor det er mer usikker is og flere regulerte vassdrag enn det er i Finnmark og Nord-Troms. Klima- og miljødepartementet bør derfor vurdere om dette er forhold som skal beskrives nærmere og om man bør informere og beskrive om metodikk og kompetansemiljøer på dette punktet, i likhet med det man har gjort med skredutsatte områder.

Statens vegvesen foreslår at det tilføres i bestemmelsens femte ledd, evt. i en ny bokstav c, at kommunen må ta hensyn til:

¹ Se nærmere om denne i punktet «Øvrige merknader».

«andre lokale forhold som kan representere en fare ved snøscooterkjøring, f.eks. små brattheng og kløfter, usikker is, vertikal- og horisontal kurvatur, siktforhold, værforhold, påkjøringsfarlige objekter, og lignende. Dette er beskrevet i veileder for fysisk sikring av snøscooterløyper.»

Sjuende ledd

Statens vegvesen ønsker at løypeeiers ansvar og vegeiers rettigheter i forbindelse med snøscooterløyper som krysser veg presiseres i forskriften. Vi foreslår at dette gjøres gjennom en presisering i sjuende ledd, se tekst i fet skrift, alternativt at det som står i fet skrift fremkommer i et nytt åttende ledd:

«Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløyper over en eiendom før grunneier har samtykket til en slik løype. **Kommunen kan heller ikke treffe vedtak om snøscooterløype over veg, eller innenfor vegens sikkerhetssone, før vegeier har samtykket til dette.**»

Statens vegvesen mener en slik presisering er hensiktsmessig for å vise hvordan løypeeier skal forholde seg til vegeier i forbindelse med kryssing av veg og oppstillingsplasser, samt parkeringsplasser ved løypas start. Det er viktig å presisere på hensiktsmessig måte, det være seg i selve forskriften, ved rundskriv, veiledere eller lignende, at når snøscooterløyper krysser en veg så skal vegeier samtykke til dette. Videre er det viktig å få frem at vegeier kan stille krav til løypeeier om utforming, etablering, drift og vedlikehold av krysningspunktet. Det bør også fremkomme at løypeeier har ansvar for etablering, drift og vedlikehold av oppstillingsplass i forbindelse med løypas start, samt at adkomst til oppstillingsplass må avklares med vegeier. Avslutningsvis bør det fremkomme at det ikke skal legges opp til at lossing og lasting av tilhengere, eller parkering av biler, tilhengere eller snøscootere skal skje på eller ved veg.

Særlige spørsmål

Merknader til punkt 6.1 om tekniske krav til snøscootere

Statens vegvesen viser til at det ved typegodkjenning av snøscootere blir fremlagt dokumentasjon på støy. Krav til støy fremgår av forskrift av 4. oktober 1994 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 24-10. I denne bestemmelsen er det bestemt at maksimum støynivå fra beltemotorsykel ikke skal overstige 85 db (A) målt i henhold til målemetoden beskrevet i direktiv 78/1015/EØF med senere endringer, eller ECE-reg. 41.

Dersom det skal stilles strengere krav for bruk av snøscootere for fornøyleskjøring, må det eventuelt bli et eget krav i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).

Etter Statens vegvesens mening vil et brukskrav når det gjelder støy være vanskelig å kontrollere, og vi mener derfor at det ikke er hensiktsmessig å innføre særskilte brukskrav for snøscootere. En løsning med egne krav for snøscootere i løyper vil også vanskelig la seg gjennomføre i praksis da mange vil eie og bruke samme snøscooter til fornøyleskjøring i løype som til nyttebruk.

Ansvar for en fornuftig og sikker bruk av snøscooteren i løypene ligger hos fører, og det ligger som nevnt allerede føringer i allerede eksisterende regelverk. Vi viser da blant annet til den generelle aktsomhetsregelen i vegtrafikkloven § 3.

Øvrige merknader

Fører kortkrav

Det fremkommer i høringsbrevet at løyper ønskes etablert både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng, der snøscooterturisme vil kunne være en viktig inntektskilde. Vi bemerker i denne sammenheng at det den 1. juli 2006 ble innført krav om eget fører kort for snøscooter i Norge. Før dette fikk man førerrett for snøscooter også gjennom fører kortklassene A, B og T. Hvorvidt man kjører snøscooter utenfor løyper eller i løyper, og om dette er til nytte eller fornøyelse, gjelder altså vanlige fører kortkrav til snøscooter som framgår av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om fører kort m.m. (heretter fører kortforskriften). Således vil forslaget ikke gjøre noen endring på det fører kortmessige feltet.

Statens vegvesen nevner også at det finnes en særnorsk bestemmelse i fører kortforskriftens 12-5 som omhandler beltemotorsykel:

«Regionvegkontoret kan gi tillatelse til arrangerte gruppeturer med deltakere som ikke har førerrett i klasse S. Deltakerne skal ha førerrett i annen klasse, anerkjent i Norge, og tilstrekkelig ferdighet. Arrangøren er ansvarlig for å kontrollere deltakernes førerrett og ferdigheter. Turene må skje innen turistnæringen eller lignende, ha guide med førerrett i klasse S og følge en på forhånd fastsatt løype. Det skal settes vilkår om antall deltakere pr. guide og det kan settes andre vilkår av betydning for sikkerhet, natur og miljø. Vilkårene skal fastsettes ut fra hvor, når og hvordan kjøringen skal foregå».

Kompetansen til å gjøre unntak fra dagens fører kortkrav ligger etter det ovenstående hos Regionvegkontoret.

Opplæring klasse S

I forbindelse med det nye kravet om fører kort ble det også innført en ny læreplan for fører kort klasse S.

For å gi opplæringsinstitusjoner mulighet til drive opplæring som beskrevet i læreplan klasse S ble det opprettet egne områder for fører kortopplæring klasse S i Norge. Disse er plassert i kommunene Voss, Våler, Tokke, Holtålen, Mo i Rana og Lenvik. I Finnmark og de seks nordligste kommunene i Troms foregår opplæringen i det etablerte løypenettet.

Statens vegvesen har de senere årene evaluert fem av områdene, samt opplæring i løypenett, for å se på muligheten områdene gir for måloppnåelse av læreplan klasse S. Forhold som er vurdert i evalueringen er blant annet topografi, mulighet til å problematisere snøscooterens påvirkning av miljøet, snøforhold, mulighet for sikkerhetsopplæring og forhold for sammenhengende kjøring. De viktigste erfaringer fra dette arbeidet er:

- Det er store forskjeller i kvaliteten til områdene.
- Det er betydelige avstander fra bruker til øvelsesområdene.
- Mange opplæringsinstitusjoner driver opplæring på innmark. Vi er skeptisk til måloppnåelse av læreplan klasse S i slike områder.

- Opplæringen i snøscooterløyper gir ikke mulighet til å arbeide med flere viktige mål i læreplan klasse S som omhandler sikkerhet og miljøutfordringer.

Statens vegvesen utsteder i gjennomsnitt 1600 førerkort klasse S hvert år. Erfaringsmessig gir økt tilgang til en kjøretøyklasse en økning i avlagte førerprøver for denne klassen. Det er grunn til å tro at dette også vil skje for førerkort klasse S når det åpnes for etablering av snøscooterløyper for fornøyleskjøring over hele landet.

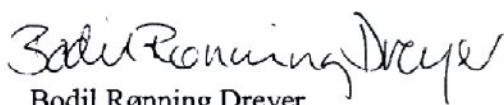
Selve opplæringen vil også innebære økt ferdsel, da det ut over den grunnleggende opplæringen på lukket område som følger av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. § 14-3 også skal være obligatorisk egenkjøring etter §§ 14-4 og 14-5 på henholdsvis minst 3 og 2 timer i og utenfor løype. Det vil i tillegg bli et økt antall teoretiske prøver som må avlegges hos Statens vegvesen og et behov for å øke tilsynet med opplæringen. I tillegg kommer det som ovenfor er nevnt om gruppekjøring.

Statens vegvesen ber Klima- og miljødepartementet (KLD) vurdere å gi kommunene mulighet til å regulere inn områder i tilknytning til løypenettet beregnet for førerkortopplæring klasse S i regi av godkjente kursarrangører og trafikkskoler. Måloppnåelse av læreplanen klasse S må da være kriteriet for valg av område.

Registrering

Statens vegvesen forutsetter at dagens krav til godkjenning og registrering av snøscootere skal følges ved en eventuell innføring. Foreslås det endringer på dette punktet, forutsetter vi at vi blir gjort kjent med dette.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen


Bodil Rønning Dreyer
direktør


Alf Inge Heggseth