



SAKSFRAMLEGG

Saksgang

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Hovedutvalg teknisk, miljø og naturforvaltning	26.08.2014	14/53

Arkivsaksnr: 2014/5356

Klassering: K01/&13

Saksbehandler: Linn Aasnes

HØRING - ENDRING AV LOV OM MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG OG FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKJØRETØYER I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG - BRUK AV SNØSKUTER FOR REKREASJONSKJØRING

Rådmannens forslag til vedtak:

- 1 Hovedutvalget slutter seg til Rådmannens vurderinger av forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag.
2. Hovedutvalget slutter seg til Rådmannens vurdering av forhold Miljøverndepartementet har bedt om vurdering av.

Behandling i Hovedutvalg teknisk, miljø og naturforvaltning - 26.08.2014:

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Hovedutvalg teknisk, miljø og naturforvaltning - 26.08.2014:

- 1 Hovedutvalget slutter seg til Rådmannens vurderinger av forslag til endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag.
2. Hovedutvalget slutter seg til Rådmannens vurdering av forhold Miljøverndepartementet har bedt om vurdering av.

Saksopplysninger:

Klima- og energidepartementet sender på høring forslag til endringer i:

- lov 10.juni 1977 nr 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)
- forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (forskrift for motorkjøretøyer i utmark etc.)

Høringsfristen er 19. september 2014.

Endringsforslagene medfører at det inntas en ny bestemmelse i loven som gir hjemmel for departementet å gi forskrift slik at kommunene får adgang til å etablere snøskuterløyper. Bestemmelsen fastsetter at løypene skal angis i arealplan eller reguleringsplan, inneholder de viktigste rammene for kommunens planlegging, herunder bestemmelser om hvor løypene kan legges og hvilke hensyn kommunene skal ta for å sikre tilstrekkelig ivaretagelse av friluftsliv og naturmangfold. Mer detaljerte rammer for løypene og prosessen som må gjennomføres i kommunene for å etablere en snøskuterløype, vil bli gitt gjennom endringer av forskrift for motorkjøretøyer.

Den nye bestemmelsen i motorferdselloven medfører oppheving av enkelte paragrafer i loven (§ 5, 3. ledd) og i forskriften (§§ 4 og 8). Dette er særbestemmelser for Nord-Troms og Finnmark samt isfiskeløyper. De nye bestemmelsene som foreslås i motorferdselloven (§ 4 a, 2. og 3. ledd) og forskrift for bruk av motorkjøretøyer (§4 a og ny endret § 9) er ment å erstatte disse.

Isfiskeløyper eller andre løyper vedtatt etter de paragrafer som faller bort opprettholdes gjennom overgangsbestemmelser til behandling i henhold til arealplan eller reguleringsplan er gjennomført, dvs inntil 6 år. Dette kan gjøres på to måter:

- 1) § 5, 3. ledd oppheves og overgangsbestemmelse fastsetter at løypene fastsatt i medhold av § 5, 3. ledd opprettholdes for en periode slik at rullering av kommuneplan opprettholdes.
- 2) Videreføre to regimer parallelt, til kommunen har rukket å innrette seg, dvs § 5, 3. ledd oppheves først etter en periode. Nye løyper vedtas da etter § 4 a.

Lovendringene som foreslås i høringsnotatet er som følger:

- § 4 a: Nytt 2. og 3. ledd:
"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 friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen."
- § 5, 3. ledd, faller bort og erstattes av § 4 a, 2. og 3. ledd. Dette leddet omfatter egne bestemmelser knyttet til snøskuterløyper i Finnmark og Nord-Troms. Overgangsbestemmelser for løyper som allerede er opprettet i henhold til eksisterende § 5 (Finnmark og Troms) vil bli opprettet.

Forskriftsendringene som foreslås i høringsnotatet er som følger:

- § 4 oppheves. Paragrafen omfatter snøskuterløyper i Nord-Troms og Finnmark. Eksisterende løyper opprettholdes gjennom overgangsbestemmelser til behandling i henhold til arealplan eller reguleringsplan er gjennomført. Bortfallet begrunnes med at kommunen vil kunne etablere slike løyper gjennom ny § 4a som gjelder for hele landet.
- Ny § 4 a: "Kommunen kan etablere løyper for kjøring med snøscooter (beltemotorsykkkel) 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."

- § 8 oppheves. Denne paragrafen omfatter isfiskeløyper. Eksisterende løyper opprettholdes gjennom overgangsbestemmelser til behandling i henhold til arealplan eller reguleringsplan er gjennomført, jf. det som besluttes for lovens § 5, 3. ledd. Bortfallet begrunnes med at kommunen vil kunne etablere slike løyper gjennom ny § 4a.
- § 9, som setter tidspunkt for motorferdsel Nord-Troms og Finnmark til å omfatte hele landet. Departementet foreslår at bestemmelsen 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."

Departementet ber om at:

- Det vurderes om forslaget til lovendring/forskriftsendring bør forelegges underliggende organer mv. som ikke er oppført på listen.
- Det vurderes om forslaget til lovendring/forskriftsendring bør, og om det er praktisk gjennomførbart å stille tekniske krav til snøskuterne og om enkelte typer bør utelukkes på bakgrunn av dette, enten fordi de er utdaterte og forårsaker for mye støy/ lukt eller fordi de har uhensiktsmessig motorstyrke og kamhøyde (hensikt: begrense risikoadferd, høy fart, kjøring utenfor løypene og klatring i fjellsidene).
- Det vurderes om eventuelle tekniske krav også bør gjelde for snøskutere som kjører utenfor løypene.
- Det vurderes om et eventuelt teknisk krav skal fremgå av motorferdselsregelverket eller av den generelle kjøretøylovgivingen (regler for import, omsetning og registrering).
- Behovet for økt kontroll (kjørebok og tilsyn/oppsyn av Statens naturoppsyn og politiet) vurderes
- Behovet for strengere straffesanksjoner (inndragning av kjøretøy, høyere bøtenivå, prikkbelastning i førerkort) vurderes
- Behovet for veiledning og informasjon fra miljøforvaltningen (direktoratet og fylkesmenn) til kommuner
- Økte administrative kostnader for kommunene (spesielt i forhold til planleggingsprosessen)
- Overgangsalternativer (jf. s. 7 i høringsnotat) vurderes for løyper i Finnmark og Nord-Troms som er hjemlet i motorferdselloven § 5.

Bakgrunnen for lov og forskriftsendringene er at Sivilombudsmannen konkluderte i en uttalelse 12. juni 2014 med at omfanget av planlagt forsøk med løyper for rekreasjonskjøring lå utenfor de rettslige rammene til forsøksloven. Selv om regjeringen mente at forsøket var lovlig og Sivilombudsmannens konklusjoner formelt sett ikke var rettslig bindende, besluttet Regjeringen 19. juni 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 i planlagt forsøk. Disse rammene var:

- Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder
- Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindrift (hva med krav om samordning § 10 etter NML)
- Løypene skal ikke kreve terrenginngrep
- Løypene skal ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø
- Kommunen skal i planforslaget utrede virkningen løypene har 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.
- Kommunens prosess frem til et eventuelt vedtak om å etablere snøskuterløype skal være god og grundig, og at ulike interesser klarlegges slik at det tas med i vurderingen
- Kommunen plikter å ta hensyn til om den planlagte løypen utgjør en trussel mot villrein, eventuelt andre dyre- og fuglearter eller annet naturmangfold.
- Kommunen plikter å ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner og kulturmiljø. Planforslaget skal utrede dette, og kartlegge og verdsette friluftsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.
- Løypene bør ikke legges i viktige friluftsområder
- Det skal under planleggingen av løypen ta hensyn til sikkerheten til de som kjører og andre gjennom å vurdere mulig skredfare.

Saksvurderinger:

§ 8: Offentlige beslutninger som berører naturmangfold skal så langt som rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap samt generasjoners erfaringer, herunder samisk bruk. Naturmangfoldet berøres i løyper som foreslått i første rekke av støy fra snøskuterne, menneskers opphold ute i naturen, kjørespor enkelte ganger ved snøsmelting, lite snø eller vanskelige kjøreforhold. For å sikre at riktige parameter kartlegges og vurderes i denne sammenheng, kan det være fordelaktig at forskriften fastsetter hvilke parameter som skal nyttes. I tillegg er det viktig å sikre at de data som nyttes er oppdaterte innenfor rimelighetens grenser. Dette er helt nødvendig når områder skal vektas opp mot hverandre (friluftsliv) eller hekkeområder for rovfugl skal i varetas. Det bør også klarlegges i forskriften hva som defineres som menes med "vesentlig skade eller ulempe for reindriften". Dette er nødvendig for å kunne hente inn tilstrekkelig og riktig informasjon.

Høringsnotatet omhandler i liten grad den samlede belastningen et område utsettes for som følge av en eller flere snøskuterløyper for fornøyleskjøring, jf. § 10 i naturmangfoldloven. Steinkjer kommune har også lite erfaringsgrunnlag knyttet til slike løyper. Et krav om tidsavgrensning for løypens eksistens, for eksempel 10 år av gangen, vil gjøre det mulig å justere krav for å forebygge eller avbøte eventuelle negative virkninger av løypen, jf. §§ 9 (føre-varprinsippet), 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning, 11 (kostnader av miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder).

Ei permanent snøskuterløype vil kreve en infrastruktur i form av parkeringsplasser, toaletter, eventuelt bensinfylling, søppelhåndtering, opparbeidelse og vedlikehold av rasteplasser, regler i forhold til grad av ferdsel for rasting, jevnlig merking, innkreving av avgifter for bruk. Det vil oppholde seg en del folk og kjøretøyer i løypene. Enkelte reinbeitedistrikt vil kunne få flere slike løyper i sitt vinterbeite. For enkelte

viltarter kan dette være svært forstyrrende dersom viktige leve eller yngleområder berøres eller de stresses på annen måte i på et sårbart tidspunkt.

For friluftsliv krever forskriften at planforslaget skal kartlegge og verdsette friluftsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningene av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen. Forskriften stiller ingen tilsvarende krav til hvordan samlet belastning skal vurderes for naturmangfold og reindrift. Det på tross av at forskriftens § 4 a 4. ledd fastslår at løypene ikke skal være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

De ulike reinbeitedistriktene er ikke heller inkludert som høringspart. Tatt i betraktning den korte høringsfristen vil det være vanskelig på denne tiden av året for fylkesmannens reindriftsavdeling å innhente uttale fra reinbeitedistriktene ved utarbeidelse av sin høringsuttale. Uttale fra reinbeitedistriktene kan gi verdifulle innspill til utformingen av krav til vurderinger i henhold til forskriften. Det vises i denne sammenheng til naturmangfoldlovens § 8 (kunnskapsgrunnlaget).

Tekniske krav til snøskutere, for eksempel i forhold til regulering av støy og lukt, bør skje sentralt, dvs i forhold til den generelle kjøretøylovgivningen og gjelde for alle snøskutere. En ytterligere regulering av motorstyrke og kamhøyde vurderes som ikke ønskelig basert på ønsket om å redusere risikoadferd. Dette begrunnes med at snøskuteren er et kjøretøy som for mange brukes i yrkessammenheng til en del vær og terrengutsatte arbeidsoperasjoner.

Behovet for økt kontroll fra politiet og SNO oppfattes som klart til stede og som positivt. Per i dag har vi et godt samarbeid med disse i form av ekstra kontroller på utsatte områder. Det er likevel viktig at de har ressurser til å gjennomføre dette.

Kjørebok vil gi en oversikt over belastningen på løypen, men vil medføre betydelig saksbehandlingsarbeid for kommunene.

Inndragning av kjøretøy er allerede et benyttet virkemiddel ved ulovlig kjøring med snøskuter, og som ser ut til å virke avskrekkende. Det er et klart behov for sanksjoner ved overtredelse av regelverket som omfatter kjøring på disse løypene. Høyere bøtenivå og prikkbelastning på førerkortet kan virke avskrekkende.

Det vil være et klart behov for veiledning fra fylkesmannens side når det gjelder:

- Veilede i planleggingsprosessen (utvalg av biologiske parameter, samkjøring av kommunenes saksbehandling ovenfor reinbeitedistriktene (enkelte reinbeitedistrikt kan få flere kjøreløyper i sine vinterbeiteområder) totalbelastning)
- Klargjøring av innsigelsesårsaker (i forkant)
- samkjøring av kommunenes saksbehandling ovenfor reinbeitedistriktene (enkelte reinbeitedistrikt kan få flere kjøreløyper i sine vinterbeiteområder)
- Være bindeledd mellom departementet/direktoratet og kommunene for informasjonsflyt

Det bør utarbeides merkesymboler og merkeregler for slike løyper som er gjeldende for hele landet.

Økte administrative kostnader for kommunene: Det administrative arbeidet i kommunen med en etablering av en snøskuterløype for rekreasjonskjøring er i forbindelse med planlagte forsøksordning tidligere estimert til 0,5 årsverk.

En snøskuterløype medfører i tillegg en fullkartlegging av friluftsliv i Norge, jf. veileder M98-2013 (kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder). Den nasjonale målsettingen er at alt friluftsliv i Norge skal være kartlagt etter denne standarden innen 2018. Dette er arbeidsoppgaver som av hensyn til objektivitet, ressurstilgang og likhet over kommunegrenser, bør vurderes gjennomført som et statlig finansiert prosjekt organisert av fylkesmannen eller Miljødirektoratet. I tillegg til slik kartlegging vil det være nødvendig for kommunene å kartlegge en rekke biologiske parametere. Rovfuglkartlegging (hekkingen starter på vinteren) vil være en

parameter som må kartlegges, i tillegg til støy og skredfare. Slike kartlegginger vil klart medføre store merkostnader for kommunene.

Deretter kommer kostnader i form av etablering av infrastruktur: parkeringsplasser, merking, toaletter og avfallshåndteringssystemer og vedlikehold av disse. Dette kan inkludere brøyting, vasking av toaletter og toalettpapir. I tillegg kommer eventuelle avgiftssystemer for betaling for bruk av løypene og drift og oppfølging av disse, dersom det ikke er andre som har ansvaret for dette, for eksempel grunneier/organisasjon.

Rådmannen konkluderer derfor slik:

- 1 Prinsippene i §§ 8 – 12 i Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven) skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, jf. § 7. Lov- eller forskriftsendringenes påvirkning på overnevnte paragrafer er ikke belyst i høringsdokumentet.
- 2 Lov og forskriftsendringene som foreslås er omfattende. Det åpnes for etablering av flere permanente snøskuterløyper for ulike typer fornøyleskjøring i hver kommune. Dette åpner igjen opp for muligheten for en betydelig økning av motorferdselen i utmark på landsbasis. Det vises i denne sammenheng til formålsparagrafen i lov og forskrift samt Ot.prp nr 45 (1976-77), Ot.prp. nr 60 (1986-87) og til høringsnotatet som derimot påpeker at målsettingen med motorferdselsregelverket har vært å *begrense* ferdsele i utmark, og begrense den til formål som har en *allmenn nytteverdi*.
- 3 Høringsfristene må ta høyde for dette. Det er viktig at store endringer av motorferdselsregelverket gjennomføres som en god og grundig prosess, ikke som en hastesak hvor svarprosenten fra kommunene kan bli lav.
- 4 Vurdering etter §§ 8-12 i naturmangfoldloven:
 - a. § 8 (kunnskapsgrunnlaget): Offentlige beslutninger som berører naturmangfold skal så langt som rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap samt generasjoners erfaringer, herunder samisk bruk. Forskriften bør angi hvilke parameter som skal kartlegges og sikre at informasjonen som skal vurderes er tilstrekkelig oppdatert. Dette er også nødvendig for å kunne i vareta §§ 8 (kunnskapsgrunnlaget) og 9 (føre-var-prinsippet).
 - b. Det bør klarlegges i forskriften hva som defineres som "vesentlig skade eller ulempe for reindriften". Dette er nødvendig for å kunne hente inn tilstrekkelig og riktig informasjon, jf. § 8.
 - c. § 9 (føre-var-prinsippet): Et krav om tidsavgrensning i forskriften for løypens eksistens, for eksempel 10 år av gangen, jf. § 4 a, 1. ledd, vil kunne muliggjøre en evaluering av belastning og åpne muligheten for å ivareta føre-var-prinsippet, i vareta at kostnader ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (jf. § 11 i naturmangfoldloven) og at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (jf. § 12 i naturmangfoldloven) gjennom ulike krav som stilles i en eventuell ny tillatelse.
 - d. § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning): Høringsnotatet omhandler i liten grad den samlede belastningen et område utsettes for som følge av en eller flere snøskuterløyper for fornøyleskjøring, jf. § 10 i naturmangfoldloven.
 - e. Forskriften gir få/ingen føringer for vurdering av totalbelastning for naturmangfold og det enkelte reinbeitedistrikt. Det på tross av at forskriftens § 4 a 4. ledd fastslår at løypene ikke skal være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Vurderinger etterspurt av Miljøverndepartementet:

- 5 De ulike reinbeitedistriktene er ikke inkludert som høringspart. Tatt i betraktning den korte høringsfristen vil det være vanskelig på denne tiden av året for fylkesmannens reindriftsavdeling å innhente uttale fra reinbeitedistriktene ved utarbeidelse av sin høringsuttale. Uttale fra reinbeitedistriktene kan gi verdifulle innspill til utformingen av krav til vurderinger i henhold til forskriften. Det vises i denne sammenheng til naturmangfoldlovens § 8 (kunnskapsgrunnlaget).
- 6 Tekniske krav til snøskutere, for eksempel i forhold til regulering av støy og lukt, bør skje sentralt, dvs i forhold til den generelle kjøretøylovgivningen og gjelde for alle snøskutere. En ytterligere regulering av motorstyrke og kamhøyde vurderes som ikke ønskelig basert på ønsket om å redusere risikoadferd.

Dette begrunnes med at snøskuteren er et kjøretøy som for mange brukes i yrkessammenheng, til en del vær og terrengutsatte arbeidsoperasjoner som man har bruk for.

- 7 Behovet for økt kontroll fra politiet og SNO oppfattes som klart til stede og som positivt. Det er viktig at disse instansene har ressurser til å gjennomføre slike kontroller.
- 8 Kjørebok vil gi en oversikt over belastningen på løypen, men vil medføre betydelig saksbehandlingsarbeid for kommunene.
- 9 Inndragning av kjøretøy er allerede et benyttet virkemiddel ved ulovlig kjøring med snøskuter, og som ser ut til å virke avskrekkende. Det er et klart behov for sanksjoner ved overtredelse av regelverket som omfatter kjøring på disse løypene. Høyere bøtenivå og prikkbelastning på førerkortet kan virke avskrekkende.
- 10 Det vil være et klart behov for veiledning fra fylkesmannens side når det gjelder:
 - i. Planleggingsprosessen (utvalg av biologiske parameter, samkjøring av kommunenes saksbehandling ovenfor reinbeitedistriktene (enkelte reinbeitedistrikt kan få flere kjøreløyper i sine vinterbeiteområder), vurdering av totalbelastning)
 - ii. Klargjøring av innsigelsesårsaker (i forkant)
 - iii. Samkjøring av kommunenes saksbehandling ovenfor reinbeitedistriktene (enkelte reinbeitedistrikt kan få flere kjøreløyper i sine vinterbeiteområder)

I tillegg må Fylkesmannen også på dette området være bindeledd mellom departementet/direktoratet og kommunene for informasjonsflyt

- 11 Det bør utarbeides merkesymboler og merkeregler for slike løyper som er gjeldende for hele landet.
- 12 Økte administrative kostnader for kommunene:
 - i. Det administrative arbeidet i kommunen med en etablering av en snøskuterløype for rekreasjonskjøring er tidligere estimert til 0,5 årsverk.
 - ii. Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder bør gjennomføres som et statlig finansiert prosjekt organisert av fylkesmannen eller Miljødirektoratet.
 - iii. Kommunene vil være nødt til å kartlegge en rekke biologiske parametere (bla rovfugl!) i tillegg til støy og skredfare. Dette vil klart medføre kostnader for kommunene.
 - iv. Endringen kan medføre behov for å etablere infrastruktur på permanente løyper: parkeringsplasser, merking, toaletter og avfallshåndteringssystemer og vedlikehold av disse. Dette kan inkludere brøyting, vasking av toaletter, toalettpapir, vedlikehold av bygg. I tillegg kommer eventuelle etablering, vedlikehold og oppfølging av avgiftssystemer for betaling for bruk av løypene og drift og oppfølging av disse. Disse kostnadene kan og bør legges til initiativtakere av ordningen, men vil likevel belaste kommunens forvaltningsapparat.
 - v. Begge overgangsalternativene som skisseres i høringsnotatet vurderes så langt som vi kan se som uproblematisk.