



Dyrøy kommune

Den lærende kommune

KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENTET
Postboks 8013 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:
Vår ref.: **2024/626**
Saksbehandler: **Rikke Syvertsen Raknes**
Saksbeh. tlf.:
Klassering: **K01/&13**

Dato: **11.10.2024**

Høringssvar NOU 2024:10 om ny motorferdsellov

Viser til deres brev datert 24.06.24 deres ref. 24/2052- der kommunene i Midt-Troms ble gitt tillatelse til å sende over høringsinnspill etter frist.

Vedlagt høringsinnspill fra Dyrøy kommune, vedtatt av kommunestyret i Dyrøy 10.10.24.

Med hilsen

Rikke Syvertsen Raknes
kommunedirektør

Vedlegg

- 1 Høringssvar_Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)

Innspillet er vedtatt av Dyrøy kommune.

Innledende kommentarer:

Motorferdsellovutvalget ble oppnevnt høsten 2021. Oppnevnelsen var en oppfølging av Stortingets vedtak nr. 973/2021: «*Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på økt lokalt selv styre og redusert byråkrati knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt.*» I mandatet er utvalget bedt om å vurdere reglene om motorferdsel i utmark og vassdrag og å utarbeide forslag til endringer i regelverket i tråd med Stortingets føringer.

Utvalget skriver om sine overordnede føringer for arbeidet at det:

«[ikke ønsker] å legge til rette for mer motorferdsel enn i dag – verken faktisk eller rettslig. Vi foreslår derfor å videreføre dagens ordning der utgangspunktet er at motorferdsel er forbudt. Samtidig foreslår vi å videreføre ordningen med at ferdsel for en del formål tillates direkte i loven, og at kommunen skal ha adgang til å tillate ferdsel for ytterligere formål.»

Dyrøy kommune ser, på prinsipielt grunnlag, ingen grunn til at det ikke bør kunne tillates mer motorferdsel utmark i Norge – såfremt det skjer innenfor de til enhver tid gjeldende regler og at de nødvendige hensyn blir ivaretatt. Dyrøy kommune er dermed kritisk til at utvalgets utledning fra dette utgangspunktet, er et førende prinsipp om at det ikke skal legges til rette for mer motorferdsel enn i dag. Slik Dyrøy kommune ser det, burde lovutvalget konsentrert seg om å revidere regelverket med sikte på å oppnå den balansen som Stortinget og regjeringen har pekt på i mandatet.

Det prinsipp som utvalget har lagt seg på, fremstår som at utvalget på eget initiativ har foretatt et politisk valg, noe som er egnet til å svekke utredningens legitimitet. **I forlengelsen av dette stiller Dyrøy kommune spørsmål ved hvorvidt denne selvpålagte føringen kan ha fått konsekvenser for utvalgets vurderinger og forslag, og anmoder departementet om å ha særlig oppmerksomhet på dette forholdet i sin videre oppfølging av saken.**

I mange kommuner er motorferdsel i utmark viktig for næringsvirksomhet, for å gjøre utmarka tilgjengelig, og for lokalbefolkningens livskvalitet. Mange kommuner har lang og kjennskap til behandling av dispensasjonssøknader og har god erfaring med mulighetene, utfordringene og ressursbruken som dagens motorferdsellov innebærer. Vi mener at en grunnleggende premiss for motorferdselslovgivningen må være at den legger til rette for fleksible løsninger, som kan tilpasses de lokale forhold og behov. Når motorferdselens påvirkning på naturmiljøet og mennesker varierer med de konkrete forhold, må lovgivningen inneholde det nødvendige rom for konkrete variasjoner. Dyrøy kommune er derfor opptatt av at de lokaldemokratiske prosesser skal foreta den nødvendige

interesseavklaring, og ønsker økt lokaldemokratisk innflytelse over reguleringen av motorferdsel i utmark.

Dagens ordning der Miljødirektoratet gjennom lovtolkninger og veiledere, og med god hjelp fra Statsforvalter, bidrar til en kraftig innstramming i forhold til lovgivers intensjon må endres. Det lokale selvstyret må styrkes i saker som gjelder motorferdsel i utmark sammenliknet med dagens regelverk.

Dyrøy kommune standpunkt:

Vi inngir herved høringsvar til motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024:10 Ny motorferdsellov, som har høringsfrist 15. september 2024.

Stortingets bestilling er ikke en innstramming av loven. I den forutgående behandlingen av saken i energi- og miljøkomiteen (Innst. 429 S, 2020–2021), fremmes det rundt 40 forslag til endringer, som i all hovedsak retter seg inn mot økt lokalt sjølstyre og forenkling og en mer liberal holdning til forvaltningen. Det fremmes i komiteen ingen forslag om innstramming av lovverket. NOU 2024: 10 sitt forslag til ny lov om motorferdsel i utmark og vassdrag er i all hovedsak et forslag om innstramming av dagens lovverk. Utvalget har i sin utredning satt friluftslivet i høysete, mens økt lokalt selv styre og redusert byråkrati ikke ser ut til å være i utvalgets fokus i det hele tatt.

Dyrøy kommune bemerker at lovforslaget fra motorferdsellovutvalget ikke er veldig ulikt Direktoratet for Naturforvaltning sitt forslag av 2008, som ble forkastet av Stortinget.

Lovforslaget NOU 2024:10 legger opp til mer ressurskrevende og tidkrevende prosesser og forslaget innebærer større krav til plan- og saksbehandlerkompetanse hos den enkelte kommunene. Som igjen er det motsatte av bestillingen. Sammenlignet med dagens regelverk, så evner heller ikke den nye loven å være tydelig eller avklare ulike begreper som over tid har vært gjenstand for ulik tolkning.

Utvalget har i liten grad lyttet til bestillingen fra Stortinget. Dyrøy kommune primære standpunkt er at lovforslaget derfor må avvises.

Dyrøy kommune sekundære standpunkt er at lovforslaget må gjennom vesentlige endringer for å gi kommunene det handlingsrom de bør ha og for å redusere byråkratiet. Dyrøy kommune ber om å bli tettere involvert i den videre prosessen med lovforslaget, dersom Stortinget ønsker å gå videre med lovforslaget.

Noen tall:

Det var registrert nesten 94.000 snøskutere i Norge i 2023 (SSB). Dette er en nedgang de siste to år, men en økning på 5 % de siste fem år. Det er ingen statistikk som skiller mellom snøskutere i offentlig bruk, snøskutere eid av frivillige organisasjoner eller privatpersoner.

En undersøkelse i 2017 gjennomført av TØI (getfile.php/toi.no) viser at 45 % av respondentene brukte skuteren kun til fritidsformål, mens de øvrige 55 % også brukte skuteren til næring/redning/arbeid. 20 % brukte skuteren kun eller mest til andre formål enn fritid.

I gjennomsnitt har det blitt søkt om 11.600 dispensasjoner pr år i perioden 2019 - 2023. Antall gyldige dispensasjoner i samme periode ligget mellom 23.400 og 25.800 (tall fra SSB).

Innspill til lovforslaget:

Teknologien har gjennomgått en revolusjon i forhold til støy og miljøutslipp fra inntreden av snøskutere på 70-tallet og frem til i dag, og elektriske kjøretøyer beregnet på utmark er nå på full fart inn i markedet. Med bakgrunn i dette mener vi at det vil være nødvendig med en helhetlig fornying av motorferdsel-regelverket og vi foreslår med bakgrunn i dette følgende endringer i lovforslaget:

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse.

Kommentar:

Bestillingen til utvalget var bla at «formålet med motorferdselloven skal stå fast». Utvalget velger å tilføye begrepet «bærekraftig» og fjerne begrepet «trivsel» fra eksisterende formålsparagraf. Hva som ligger i at motorferdsel skal foregå på en bærekraftig måte er ikke nærmere beskrevet i lovforslaget. I NOU'en er det satt likhetstegn mellom begrepet «bærekraft» og menneskers mulighet til å nyte naturen, deres utøvelse av friluftsliv og samisk kulturutøvelse. At motorisert ferdsel, på generelt grunnlag, forhindrer mulighetene til en bærekraftig bruk av naturen, er etter Dyrøy kommunes oppfatning, en kraftig utvidelse av bærekraftsbegrepet, som Dyrøy kommunes ikke støtter.

Dyrøy kommune er enige i at motorisert ferdsel i naturen må reguleres, men vi er uenige i at man legger til grunn at all motorisert ferdsel forhindrer en bærekraftig bruk. Ettersom bærekraftsbegrepet er brukt, bør det også tydeliggjøres hva som ligger i begrepet, slik at man unngår et større rom for tolkning.

Det er ikke lenger et fokus på at folk skal trives i naturen, nå skal all motorisert ferdsel ta hensyn til alle andre aktører, uavhengig av hvordan den motoriserte ferdselen påvirker trivselen. Motorisert ferdsel er med lovforslagets formålsparagraf ansett som noe unødvendig og negativt. Å nærmest kriminalisere motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er etter Dyrøy kommunes oppfatning et stort skritt i feil retning.

I forståelsen av hva som ligger i hensyn til friluftslivet, så er det viktig å huske på at det er kommunene selv som har foretatt (eller skal foreta der dette mangler) kartleggingen av bruken av områdene. De har dermed den beste oversikten over hvilke aktiviteter som foregår hvor og samlet sett den beste oversikten over bruken av de ulike arealene. Kommunene sitter også med lokal kunnskap om de ulike naturgitte forholdene og har totalt sett en oversikt over hva som for øvrig bør tas hensyn til. Kommunene er derfor i stand til å ta lokale beslutninger på hvilke hensyn som bør tas og hva som skal veie tyngst.

NOU 2024:10 legger opp til at bruk av motoriserte fremkomstmidler, ikke er å regne som friluftsliv. Definisjonen på friluftsliv er: «Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse». Dyrøy kommune vil presisere at snøscooteren har bidratt til fysisk aktivitet i friluft, miljøforandring og naturopplevelser for innbyggerne i mange kommuner i

over 50 år og mener at folk som benytter seg av fritidsbåt på sjøen, eller snøskuter på fjellet, også vil falle innunder definisjonen på friluftsliv.

Dyrøy kommune mener at begrepet «samisk kulturutøvelse» er et altfor vidt begrep å bruke i denne loven. Det er etter kommunens syn mer presist å bruke begrepet «reindrift».

Endring av formålsparagrafen støttes ikke av Dyrøy kommune, da den både er uklar og har en strengere innramming av lovforståelsen.

§ 2 Hvor loven gjelder

Loven gjelder på norsk territorium. For Svalbard og Jan Mayen gjelder svalbardmiljøloven og lov 27. februar 1930 nr. 2 om Jan Mayen i stedet for loven her.

Kommentar:

NOU 2024:10 argumenterer for at det nye lovforslaget må gi likelydende regler for hele landet og har derfor fjernet visse geografiske særregler. Å anse de klimatiske og naturgitte forhold i Norge som like er i beste fall en misforståelse. Ulikhetene taler for at det fortsatt bør være visse geografiske særregler. Det nye lovforslaget innebærer at det fortsatt vil være særegne regler for Oslo-området (Markaloven), på Svalbard (Svalbardmiljøloven) og for de ca 3000 verneområdene. Det vil også fortsatt være tillatt med motorisert ferdsel som foregår i umiddelbar nærhet til utmark, slik som på sjøen. I NOU'en hevdes det at støy kan være en utfordring for dyrelivet, og forstyrrende for friluftslivet. Det synes merkelig at støy på land er et problem, men at støy fra motorisert ferdsel på sjøen ikke engang er diskutert.

I merknader til lovforslaget (s377) så skriver utvalget som et eksempel at «...lekpreget bruk av støyende motorfartøy nær badeplasser» vil være et brudd på § 8 (Aktsom og hensynsfull motorferdsel). Dette er da badeplasser i vassdrag. Lekpreget bruk av støyende motorfartøy **på sjøen**, nær badeplasser, omfattes derimot ikke av denne loven, selv om sistnevnte badeplass befinner seg i utmarka.

Dyrøy kommune mener at det er riktig med geografiske særregler og at den nye loven må åpne for slike ulikheter.

§ 3 Hva loven gjelder

Loven regulerer motorferdsel i utmark og vassdrag. Som motorferdsel regnes i denne loven ferdsel med enhver type motorisert transport- og fremkomstmiddel til lands eller vanns, inkludert start og landing med motorisert luftfartøy. Som landing regnes også lasting og lossing fra motorisert luftfartøy som holdes i en fast posisjon over bakken eller vannflaten (hovrer).

Som utmark regnes udyrket mark som ikke er innmark eller likestilt med innmark etter friluftsløven § 1a. Setervoll, hustomt, engslått og kulturbeite som er omgitt av utmark, likestilles med utmark etter loven her. Det samme gjelder for vei i utmark som ikke er lovlig opparbeidet for kjøring med bil, og for vei i utmark som ikke er brøytet for kjøring med bil.

Vassdrag omfatter åpne og islagte elver, bekker og innsjøer. Departementet kan gi forskrift om at bestemte lettere transport- og fremkomstmidler ikke skal omfattes av loven.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at det generelt bør være tillat med snøskuter/fremkomstmidler for personer med varig redusert bevegelsesevne på ubrøytete veier i utmark.

Grunneier, grunneiers nærmeste familie, samt eier av fritidsbolig tilknyttet veien og som ligger mindre enn 100m unna veien, samt fritidsboligeiers nærmeste familie, bør på generelt grunnlag også kunne benytte snøskuter på ubrøytet vei. Dersom statsforvalteren, kommunen selv, grunneier, eller eier av fritidsbolig krever dette, kan kommunen gjennom forskrift fastsette regler for hvordan ferdselen skal foregå, som gjelder alle aktuelle veier, eller bare for enkeltområder.

Kommunene bør i forskrift kunne fastsette at enkelte ubrøytete veier skal være åpne for alle.

§ 4 Ferdsel med rullestol eller lignende hjelpemidler

Loven gjelder ikke ferdsel med hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne, dersom ferdsel med hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots.

Departementet kan gi forskrift om hvilke hjelpemidler som faller inn under bestemmelsen.

Kommentar:

Dyrøy kommune tolker forståelsen av denne paragrafen til at det nå er unødvendig for brukeren å søke om dispensasjon for ferdsel med rullestol el. Denne forståelsen av paragrafen åpner for at hvem som helst kan bruke rullestol el, hvor som helst, så lenge det ikke gir nevneverdig større skadepotensial enn ved ferdsel til fots. En slik forståelse tillegger brukeren ansvar for å sette seg inn i og forstå hvilke kriterier som ligger til bruken av rullestol el.

Dersom man legger annen forståelse til grunn, nemlig at paragrafen handler om selve rullestolen og at selve brukeren allikevel må søke, slik vi antar at utvalget mener, så må dette komme tydeligere frem i paragrafen. Dyrøy kommune forstår det da til hen at det stilles krav til at kommunene vurderer hjelpemiddelets tekniske data for å «måle» dette opp i et evt skadepotensial. Dette stiller igjen større krav til kompetanse og medfører ekstra arbeid. Dyrøy kommune mener at det isteden må stilles krav til leverandører av slike hjelpemidler at de lager gode oversikter over hjelpemiddelets tekniske data, som vil gjøre det enkelt for kommunene å vurdere hjelpemiddelets skadepotensiale.

Dyrøy kommune mener uansett tolkning at det må presiseres at hjelpemidlene det her er snakk om er motoriserte og at det må komme tydelig frem at de på en eller annen måte må være godkjent for formålet.

§ 5 Forholdet til enkelte andre lover

For områder som er vernet etter naturmangfoldloven kapittel V eller etter naturmangfoldloven § 77, gjelder verneforskriftens regler om motorferdsel i tillegg til loven her.

For områder som omfattes av markaloven, gjelder markaloven §§ 10 og 15 i stedet for loven her.

Luftfartsloven gjelder i stedet for loven her ved landing med luftfartøy på landingsplass som har konsesjon etter luftfartsregelverket.

Kommentar:

Dyrøy kommune vil gjøre oppmerksom på at friluftslovens § 6, § 7, § 8 og § 11 gir folk rett til motorisert ferdsel som berører utmarksområder i strandsonen, samt et stykke innover land (støy).

Dyrøy kommune ønsker en tydeligere avklaring på forholdet mellom verneforskriften og motorferdselloven.

§ 6 Forholdet til grunneiers rettigheter

Loven påvirker ikke grunneieres og andre rettighetshavers mulighet til å nekte eller regulere motorferdsel.

Kommentar:

Dyrøy kommune gjør oppmerksom på at grunneiers rettigheter også skal gjelde vårt forslag som er fremmet i forbindelse med § 3.

Kapittel 2 Alminnelige regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 7 Forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag

I utmark og vassdrag er motorferdsel forbudt, med mindre ferdseien er tillatt etter kapittel 3 til 5, eller etter annen lov.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at formålsparagrafen i lovforslaget ikke er samstemt med denne paragrafen. Formålsparagrafen tilsier at motorisert ferdsel er tillatt, men må reguleres, mens § 7 tilsier at motorisert ferdsel ikke er tillatt. Dyrøy kommune støtter et lovforslag som innebærer at motorisert ferdsel tillates, innenfor regulerte former.

§ 9 Myndighet til å regulere motorferdsel som ellers er tillatt

Kommunen eller statsforvalteren kan i avgrensede områder midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta.

Kommunen eller statsforvalteren kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder.

Adgangen til å begrense eller forby motorferdsel etter første og andre avsnitt gjelder ikke for motorferdsel som er tillatt etter §§ 11, 12, 14 eller 16.

Kommunen kan fastsette traseer og krav til transport- og fremkomstmidler som skal benyttes til ferdsel etter §§ 12, 15 og 16, så lenge det ikke er vesentlig til hinder for å gjennomføre den nødvendige ferdseien.

Kommentar:

Dyrøy kommune er generelt kritisk til at statsforvalteren gis myndighet til å kunne forby motorferdsel i utmark som ellers er tillatt, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta. Dyrøy kommune kan ikke se at utvalget har gitt noen begrunnelse for å gi statsforvalteren denne myndigheten, ei heller kan Dyrøy kommune se at dette på noen måte vil være riktig. Dyrøy kommune mener at Statsforvalteren har praktisert en streng fortolkning av det gjeldende lovverket og kommunene er bekymret for at dette gir Statsforvalteren uinnskrenket myndighet til å forby motorisert ferdsel i et større omfang. Utvalgets forslag er heller ikke i tråd med bestillingen til utvalget om å øke det kommunale selvstyret.

Dersom muligheten til slikt forbud opprettholdes i loven, må det kunne etterprøves og kommunene må gis adgang til å kunne klage på vedtaket.

Dyrøy kommune mener at et midlertidig forbud skal vare så kort som mulig og uansett ikke gjelde mer enn 2 uker ad gangen.

Det kommer ikke frem om et forbud fra kommunens side kan overprøves av statsforvalteren.

Kapittel 3 Generelle unntak fra forbudet mot motorferdsel

Generell kommentar:

§ 14 Jordbruks-, skogbruks og reindriftsnæring

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring.

I merknadene til loven (§382) så står det eksplisitt at jakt, fangst, fiske og bærsanking ikke er å regne som jordbruks- eller skogbruksnæring. Reindriftsnæringen er ikke nevnt i denne sammenheng.

Høringskommunenes forståelse er derav at motorisert ferdsel i forbindelse med jakt, fiske, fangst og bærsanking for utøvere innenfor reindriftsnæringa, er tillatt. Dersom dette er riktig forståelse, så mener høringskommunene at jordbruksnæringa også må ha den generelle tillatelsen.

§ 16 Faste bosteder

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport til og fra faste bosteder.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener det er urimelig at motorferdsel i utmark til faste bosteder avslås, der kjøring til bostedet etter vei er mulig, men bare med en betydelig lengre kjørestrekning. Dyrøy kommune mener at det må kunne dispenseres for dette formålet, der dispensasjon klart vil medføre en enklere og kortere transport, såfremt transporten ikke påfører unødvendig skade eller ulempe for naturen eller andre.

§ 17 Vedtransport

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel med beltekjøretøy på snødekt mark og islagt vassdrag for grunneiere og for innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett, dersom motorferdselen er nødvendig for uthenting av ved.

Kommunen kan i forskrift åpne for at grunneiere og innehavere av hogstrett som nevnt i første avsnitt kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy. I forskriften kan kommunen gi nærmere regler om motorferdselen, for eksempel om når eller hvor det kan kjøres ut ved.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener dette unntaket også må gjelde personer og/eller selskaper som hugger på vegne av grunneier.

Dyrøy kommune mener denne retten også må kunne gis til grunneiers nærmeste familie, men er for øvrig enig i formuleringen

§ 18 Elektriske sykler og tyngre rullestoler

Forbudet i § 7 gjelder ikke bruk av motoriserte fremkomstmidler som er klassifisert som rullestol eller sykkel etter veitrafikkreglene, på vei og turvei.

Kommunen kan i forskrift åpne for bruk av elektriske sykler også utenfor vei og turvei i utmark eller begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av utmarka.

Kommentar:

Dyrøy kommune gjør oppmerksom på at det finnes ulike definisjoner av begrepet «turvei». Utvalgets definisjon i merknadene til loven (s384) samsvarer ikke med hverken Kirke- og kulturdepartementets definisjon av turveier i sin veileder «Tilrettelegging av turveier, løyper og stier» fra 2008 eller Miljødirektoratets veileder «Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv» fra 2019. De ulike definisjonene gir rom for tolkning av hva som er å regne som turvei. Det er også et spørsmål om turveier etter utvalgets definisjon utløser krav om tilgjengelighet for rullestolbrukere på «turveier» som ikke er eller var tiltenkt tilpasset brukere av motorisert rullestol el.

Dyrøy kommune mener det må åpnes for at kommunene, gjennom forskrift, kan åpne for bruk av mindre elektriske kjøretøy, på lukkede baner. Eksempelvis i tilknytning til et skidestinasjoner, skibakker eller i forbindelse med eksisterende skiløyper knyttet til en reiselivsbedrift sitt anlegg. Tillatelsen skal kunne gis til bedrifter og ikke til enkeltpersoner.

Kapittel 4 Planfestede unntak fra forbudet mot motorferdsel

§ 21 Preparering av løyper og områder for friluftslivsaktiviteter

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark eller islagt vassdrag som er nødvendig for å preparere løyper eller områder for friluftslivsaktiviteter for allmenheten, dersom løypa eller området er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at kravet om at løypene må være fastsatt i arealplanen er unødvendig byråkratisk. Dyrøy kommune mener at opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker, for allmennheten og for konkurranser, når den foretas av kommunen selv, turistbedrifter, hjelpekorps, idrettslag, turlag, grendelag eller tilsvarende må være direktehjemlet. Det vises for øvrig til § 3 e) i gjeldende forskrift

§ 22 Snøskuterløyper

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag i løyper og rastesoner som er fastsatt i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. I rastesoner er det kun tillat med nødvendig ferdsel til og fra rastestedet. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

Kommentar:

Dyrøy kommune er enig i at snøskuterløyper og rastesoner må inn i en reguleringsplan, da dette vil gi en mer ryddig prosess. Planprosesser etter pbl er omfattende og involverende og innebærer en standardisert utrednings- og medvirkningsprosess. Det vil trolig bli mer effektiv enn å gjennomføre prosessene etter dagens system. Dyrøy kommune støtter utvalgets forslag om at det ikke skal gjelde noen formålsavgrensning for arealplanene som åpner for motorferdsel i utmark.

Dyrøy kommune mener det allikevel bør gis anledning til å opprette snøskuterløyper på ubrøytet veg, uten at det stilles krav til konsekvensutredning. Dette bør også gjelde der det planlegges skuterløyper langs veg og langs kraftlinjer.

Dyrøy kommune mener at de løypene som allerede er etablert må kunne videreføres uten krav til reguleringsplan.

Dyrøy kommune mener at mindre endringer på etablerte snøskuterløyper må kunne falle under pbl § 12-14; «endring og oppheving av reguleringsplan».

§ 23 Kjøreopplæring

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven.

All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at kommunene bør kunne gi dispensasjon til motorferdsel som inngår i obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark og islagt vassdrag i øvingsområder som ikke er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven, såfremt det ikke finnes andre etablerte alternativer i nærheten, inntil ny rullering av arealplan er foretatt.

§ 24 Motorsport

Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel under motorsportkonkurranser eller -trening i regi av den

organiserte idretten i mindre områder som er avsatt til motorsportanlegg i arealplan etter plan- og bygningsloven. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

Kommentar:

Kommunene bør gis anledning til å opprette frikjøringsområder for snøskuter i mindre avskjermede/definerte områder.

§ 25 Landingsplasser

Forbudet i § 7 gjelder ikke landing med luftfartøy på landingsplasser som er fastsatt i arealplan etter plan- og bygningsloven. All ferdsel må skje innenfor rammene som er fastsatt i planen.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at det må være rom for å gi tillatelse til landing utenom fastsatte landingsplasser, dersom det dreier seg om enkeltstående hendelser.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 28 Utmarksnæring

Kommunen kan gi virksomheter som er registrert i Enhetsregisteret, tillatelse til nødvendig motorferdsel for godstransport i utmarksnæring.

Slik tillatelse kan bare gis til transport med luftfartøy, transport på vassdrag, transport på snødekt mark og transport på lovlig etablert traktorvei.

I Finnmark kan slik tillatelse også gis til transport langs godt etablerte barmarkstraseer.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at tillatelsen for godt etablerte barmarkstraseer bør være generell og ikke kun for Finnmark. Det finnes f.eks. en rekke barmarkstraseer i Troms, som en konsekvens av bla. reindrift og disse må også kunne benyttes til transport i utmarksnæring så langt det er mulig. Selv om disse traseene ikke kan dokumenteres å ha eksistert siden før 1977, så vil disse traseene forbli i uoverskuelig framtid og bør derfor kunne benyttes av andre i næringsøyemed.

Det bør gis anledning til å opprette ATV/ barmarks-traseer i arealplanen, med krav om tilrettelegging over sårbare områder som for eksempel klopping over myr. Dette vil minske behovet for betydelige arealinngrep som ved opparbeidelse av skogsbilveger.

§ 30 Skiløyper og skibakker

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdselen er nødvendig for preparering av skiløyper og skibakker.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at det også må kunne gis tillatelse til nødvendig ferdsel for preparering av løyper for hundekjøring.

§ 33 Godstransport til fritidsbolig

Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel som er nødvendig for godstransport til søkerens egen fritidsbolig. Dette gjelder bare transport med luftfartøy, transport på vassdrag og transport på snødekt mark.

Kommentar:

Dyrøy kommune ønsker å endre paragrafen til at transport til hytte kan tillates, etter søknad, for å gjelde:

- Transport av gods til og fra hytte, foretatt av hytteeier og dets nærmeste familie, der transporten foregår etter en godkjent og kartfestet trase
- Persontransport av hytteeiers nærmeste familie, til og fra hytte, som foretas av hytteeier eller dennes nærmeste familie, etter en godkjent og kartfestet trase
- Transport av gods til og fra hytte, foretatt av den som leier en hytte/fritidsbolig. Transporten må følge trase gitt for hytteeier og kan kun gis i et begrenset omfang

Dyrøy kommune mener at slik dispensasjonen skal gjelde så lenge søker er eier av hytta.

Kommunene kan i forskrift sette regler for slik kjøring, f eks tidspunkt, fart

På generelt grunnlag mener Dyrøy kommune at det er unødvendig byråkratisk og ressurskrevende at kommunene skal måtte vurdere mengde og type gods for hver enkelt tur, slik som utvalget i praksis legger opp til.

§ 36 Personer med funksjonsnedsettelse

Kommunen kan gi personer med varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener en varig tilstand tilsvarer minst to år, som gjelder «personer med varige funksjonsnedsettelse som gir vesentlig redusert bevegelsesevne», slik den er definert i merknadene til loven (s394) er akseptabel.

Dyrøy kommune mener at alle, som av lege er definert til å ha en redusert bevegelsesevne som innebærer at personen kan gå mindre enn to kilometer, skal kunne innvilges dispensasjon.

Hvis en lege har definert den reduserte bevegelsesevnen til å være livsvarig, så må dispensasjonen også kunne være av livsvarig varighet.

Behandling av søknader om dispensasjon for funksjonshemmede, og et uklart regelverk rundt dette skaper stor misnøye. Legeerklæringer knyttet til dette medfører også en betydelig belastning på kommunens legetjeneste. Videre må eventuelle krav til legeerklæring tydeliggjøres.

Dyrøy kommune mener at det må være tillatt å dispensere for isfiskekjøring til ett vatn som det ellers ikke går løype til, dersom dette forøvrig er vurdert og tillatt etter naturmangfoldlovens § 8-12.

Personer som er bevegelseshemmet på grunn av alder må også kunne innvilges dispensasjon.

Dyrøy kommune mener at paragrafen bør inneholde et generelt unntak for personer med varig redusert bevegelsesevne.

§ 37 Dispensasjon til motorferdsel ved særlige behov

Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er strengt nødvendig for å dekke et særskilt behov og det ikke er grunn til å anta at motorferdselen vil føre til nevneverdig skade på naturen eller vesentlig ulempe for friluftsliv eller samisk kulturutøvelse.

Dersom det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller viktige regionale interesser og hensyn, kan Kongen i forskrift midlertidig legge myndigheten til å gi dispensasjon etter denne paragrafen til statlig eller regionalt organ.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at paragrafen er så streng at den i svært få tilfeller vil kunne komme til anvendelse. Det er særlig uttrykket «strengt nødvendig» som oppfattes som særdeles innskjerpende. Det er få behov som faktisk er strengt nødvendig, det vil «alltid» være argumentasjon som tilsier at behovet ikke er strengt nødvendig. Alt i alt er dette en struping av kommunenes selvstyre og i praksis overlatt til statsforvalterens skjønn, ettersom statsforvalteren har kjørt en strengere fortolkning av lovverket enn de fleste kommuner.

Dyrøy kommune mener ordlyden bør åpne opp for et større handlingsrom og foreslår følgende start på avsnitt to:

«Kommunen kan gi tillatelse (dispensasjon) til motorferdsel dersom det er nødvendig for å dekke et behov og det ikke er(...)»

Dyrøy kommune mener at det må kunne åpnes for motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag for enkeltarrangement (med f eks inntil ett års hyppighet), som særlig (men ikke utelukkende) er rettet mot målgrupper som ellers kan ha behov for transportstøtte som gruppe eller for enkeltpersoner i gruppa. Dette kan f eks være grupper av funksjonshemmede, skoleklasser eller pensjonister. Det samme må gjelde for enkeltarrangement som arrangeres av en frivillig organisasjon, som er åpent for allmennheten.

Dyrøy kommune mener at det i medhold av denne paragraf også må være mulig å gi dispensasjon til personer som på grunn alderdom har redusert bevegelsesevne. Slik tillatelse skal allikevel begrenses til ett fåtall turer til ett eller to bestemte mål.

Dyrøy kommune er kritisk til at myndigheten gitt til kommunene etter denne paragrafen med ett overføres til staten. Det er en voldsom innskrenking av det kommunale selvstyret og er i sterk motstrid til bestillingen fra Stortinget. Dyrøy kommune finner ikke at utvalget har begrunnet hvorfor det er nødvendig å ha mulighet til å frata kommunenes myndighet. Dyrøy kommune støtter ikke avsnitt to.

§ 38 Avgrensning av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter dette kapittelet for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år.

Kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser etter §§ 31 til 37 gjelder. Det kan bare gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 37, skal den kartfeste eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter dette kapitelet skal inneholde, for eksempel krav om at turer skal registreres på forhånd, og om hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

Kommentar:

Dyrøy kommune er av den oppfatning at denne paragrafen er for inngripende i kommunene selvstyre og er særlig kritisk til forslaget om tidsbegrensning. Dyrøy kommune mener det er unødvendig byråkratisk og ressurskrevende at søker må søke på gjentatte ganger på samme formål, selv om forutsetningene ikke er endret, f.eks. å være hytteeier og behov for transport av ved. Dyrøy kommune støtter heller ikke at det må fastsettes et bestemt antall turer til § 31 – 37 og i særdeleshet gjelder dette § 33, § 35 og § 36.

§ 42 Klagemyndighet

Kommunens enkeltvedtak etter denne loven kan påklages til statsforvalteren.

Kommentar:

Dyrøy kommune er enig i at Statsforvalteren skal ha denne muligheten, men mener samtidig at Statsforvalteren i sin vurdering av hvorvidt enkeltvedtak skal påklages eller ikke, må legge særlig vekt på det kommunale skjønnet.

Kapittel 6 Kommunale planer om motorferdsel, kommunal saksbehandling og behandling av personopplysninger

§ 44 Bestemmelser om bruk av motorferdselarealer

Kommunen kan i medhold av plan- og bygningsloven fastsette nærmere bestemmelser om motorferdsel i områder angitt i § 43, inkludert om, når og hvordan ferdse kan skje, og hvilke transport- og fremkomstmidler som kan benyttes. I snøskuterløyper etter § 43 bokstav b kan det bare åpnes for motorferdsel med snøskuter eller lignende eller lettere transport- og fremkomstmidler. Det kan ikke gis bestemmelser om at snøskuterløypene bare kan anvendes til bestemte formål.

Kommunen skal i plan fastsette sesongslutt for snøskuterløypene på snødekt mark og islagt vassdrag etter § 43 første avsnitt bokstav b. Sesongen skal senest slutte 5. mai. I sentrale områder for reindriften skal sesongen slutte senest 25. april.

Kommunen kan i forskrift utvide sesongen for det enkelte år til og med 16. mai, dersom dette ikke kan antas å føre til nevneverdig skade eller ulempe for de interessene loven skal ivareta. Kommunen kan i plan fastsette at landingsplasser etter § 43 første avsnitt bokstav e bare skal benyttes til ferdse for angitte formål, og at kommunen må varsles før landing.

Kommentar:

Dyrøy kommune mener at sesongen skal slutte 16.mai, men at det skal være mulig å dispensere fra dette frem til 31.mai. Dyrøy kommune mener at kommunene fint er i stand til å regulere bruken, etter vær, føreforhold og hensynet til reindriften, også mot slutten av sesongen. Kommunen har

etter dette lovforslagets §9 anledning til å stenge løyper. Statsforvalter har også myndighet til å stenge løyper av hensyn til reindriften.