



Plan

DET KONGELIGE MILJØVERNDEPARTEMENT  
STATSRÅDEN

KONTOR: MYNTGT.2 - TLF.22 34 90 90 - FAX.22 34 95 60 - TELEKS 21480 env n  
POSTADRESSE: POSTBOKS 8013 DEP., 0030 OSLO

Fylkesmennene  
Fylkeskommunene  
Kommunene

FINNMARK FY	
Fylkesr. [ ]	
Saksnr.: 9410534 -	Behandl: 1
Ark. kode: 740	Jour.no: 2.12.94
Saksbeh.: JKH	Avsluttet:
Kategori:	Besvart:

94/2222 NK/MT

Dato

**MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG - KOMMUNALE  
PLANER FOR MOTORFERDSEL - MOTORFERDSEL I  
REISELIVSSAMMENHENG**

Vi viser til departementets rundskriv T-5/92 av 7.10.92 om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10.6.77. I rundskrivet gis samlede kommentarer til motorferdselloven og tilhørende nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15.5.88.

Etter at rundskrivet ble sendt ut, har et par problemstillinger blitt svært aktuelle. Det gjelder kommunale planer for motorferdsel og motorferdsel i reiselivssammenheng. Kommunale planer for motorferdsel er ikke omtalt i rundskriv T-5/92, mens motorferdsel i reiselivssammenheng bare delvis er omtalt i rundskrivet. Miljøverndepartementet vil derfor i dette skrevet informere nærmere om disse to temaene i forhold til gjeldende regler.

**1. Kommunale planer for motorferdsel**

Stadig flere kommuner søker å behandle motorferdsel i den kommunale planlegging. Direktoratet for naturforvaltning har i brev av 4.1.90 til fylkesmennene om tilbakemelding på fylkesmennenes rapporter om motorferdselen vintersesongen 1988/89 uttalt at kommunen bør vurdere arbeidet med motorferdsel i sin kommuneplanlegging.

Miljøverndepartementet ser det i utgangspunktet som positivt og ønskelig at motorferdsel gjøres til et tema i den kommunale planleggingen etter plan- og bygningsloven, innenfor de rammer motorferdselloven/nasjonal forskrift gir. Det innebærer at motorferdsels spørsmålet gjøres til gjenstand for grundige overveielser i kommunen, og at denne formen for disponering av arealer ses i sammenheng med den øvrige arealdisponering.

Vi vil likevel peke på at behandling av motorferdsel i kommuneplaner og ev reguleringsplaner har begrenset juridisk rekkevidde. Det er dessuten en fare for at behandling (framstilling) av motorferdsel i en plan kan virke kompliserende pga. at bindende regler, veiledende retningslinjer og informasjon lett kan flyte over i hverandre. Kommunen bør derfor være bevisst på hvordan temaet omtales i planen.

### 1.1 Motorferdsel i kommuneplan

For å sikre at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag ikke skal komme i konflikt med hensynet til viktige naturverdier, bør kommunen ta motorferdsel opp til behandling i kommuneplanen. Det er imidlertid grunn til å være oppmerksom på at en slik vurdering og markering av motorferdsel i kommuneplanen ikke har noen rettslig virkning direkte for motorferdselen, men kun har informasjonsverdi. Plan- og bygningsloven kan ikke gi hjemmel for motorferdsel i utmark og vassdrag; det er det bare motorferdselloven/nasjonal forskrift som kan gi.

Det er viktig at kommunen formulerer det som skal stå i en ev kommuneplan om motorferdsel på en slik måte at det klart framgår hva som er bindende regler og hva som kun er informasjon eller veiledning. Bindende regler som angis i kommuneplanen må i tilfelle ha hjemmel i motorferdselloven eller den tilhørende nasjonale forskriften, og det må vises til hjemmelen. Den nødvendige saksbehandling i forhold til motorferdselloven/forskriften må gjennomføres.

Traséer og områder kan legges inn som informasjon på kommuneplankartet. Dette gjøres ved at de tegnes inn i områder som er angitt som landbruks-, natur- og friluftsområder etter plan- og bygningslovens § 20-4 nr 2.

Av de forhold som kan tas opp og ev bør vurderes som ledd i kommuneplanarbeidet er f.eks.:

- Kanalisering av bruk av motorkjøretøyer på vinterføre til bestemte traséer (jf nasjonal forskrift § 3 annet ledd).
- Sårbare områder der bruk av motorkjøretøy skal begrenses (jf nasjonal forskrift §§ 2 annet ledd og 3 tredje ledd).
- Motorbaner for trenings- og konkurransekjøring (jf nasjonal forskrift § 6).
- Snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms (jf nasjonal forskrift § 4).
- Snøscooterløyper til fiskevann (jf nasjonal forskrift § 8).
- Barmarkstraséer i Finnmark (jf særskilt forskrift 28.7.89).
- Forskrift om adgang til landing og start med luftfartøy (jf lovens § 5 første ledd bokstav a).
- Forskrift om bruk av motorfartøy på innsjøer (jf lovens § 5 første ledd bokstav b).

Det forekommer at en kommune i kommuneplansammenheng gir nærmere retningslinjer for hvordan dispensasjonssøknader skal behandles, f.eks. søknader etter nasjonal forskrifts §§ 5 eller 6, jf § 7 om vilkår. Det er i og for seg ikke noe i veien for å gi slike retningslinjer til informasjon om hva slags dispensasjonspraksis kommunen vil legge seg på. Slike retningslinjer vil kunne forenkle kommunens behandling av enkeltsøknader. Det er imidlertid grunn til å være oppmerksom på at

retningslinjene ikke må være i strid med regelverket - bestemmelser i motorferdselloven/nasjonal forskrift vil gjelde direkte og gå foran denne typen retningslinjer. Enhver dispensasjonssøknad må således vurderes konkret og avgjøres på grunnlag av gjeldende nasjonale regler, slik at ev kommunale retningslinjer i tilfelle bare vil ha informasjonsverdi for søkeren.

## 1.2 Motorferdsel i reguleringsplan

Behovet for motorferdsel bør også vurderes i reguleringsplansammenheng der det er behov for det. Innarbeiding av motorferdsel i reguleringsplan kan f.eks. være aktuelt i forbindelse med:

- Snøscooterløyper for rekreasjonskjøring i Finnmark og Nord-Troms (jf nasjonal forskrift § 4).
- Snøscooterløyper til fiskevann (jf nasjonal forskrift § 8).
- Barmarkstraséer i Finnmark (jf særskilt forskrift 28.7.89).
- Motorbaner for trenings- og konkurransekjøring (jf nasjonal forskrift § 6).
- Landingsplasser for luftfartøy (jf lovens § 5 første ledd, bokstav a).

I en ev reguleringsplan der motorferdsel innarbeides, vil betegnelsen spesialområde/(f.eks. snøscooterløype/snøscooterbane) kunne benyttes. Selv om vurdering i en reguleringsplan er foretatt, må motorferdselen også behandles etter motorferdselloven, i forhold til de foran angitte hjemler. Behandlingen etter denne loven vil likevel i stor grad være bundet opp av reguleringsplanbehandlingen. Det vil som regel være hensiktsmessig at behandlingen skjer parallelt etter plan- og bygningsloven og motorferdselloven.

## 2. Motorferdsel i reiselivssammenheng

Spørsmålet om motorferdsel i reiselivssammenheng dukker opp stadig oftere i praksis.

Før rundskriv T-5/92 ble sendt ut, var Miljøverndepartementet kjent med en rekke eksempler på motorferdsel i reiselivssammenheng, spesielt i form av helikopterskiing og snøscootersafarier med persontransport.

Helikopterskiing og liknende flytransport av personer ut i naturen slik som omtalt i den særskilte forskriften 14.3.88 om forbud mot helikopterskiing og liknende, er forbudt. Det vises til nærmere omtale i rundskriv T-5/92 s. 51.

Snøscootersafarier og liknende turistopplegg ligger heller ikke innenfor de rammer som følger av gjeldende regler. Vilkåret om at det må foreligge "et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring" i nasjonal forskrifts § 6, er bl.a. satt med tanke på den utviklingen som etterhvert har skjedd innen turistnæringen på dette området.

Dette er omtalt i rundskriv T-5/92 på s. 31 i forhold til nasjonal forskrift § 6, slik:

"Ved vurderingen av om det foreligger et "særlig behov", vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller

bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov."

På s. 38 i rundskrivet står det videre under overskriften snøscootersafari o.l.:

"Snøscootersafari kan ikke tillates etter forskriftens § 6. Snøscootersafari er unødvendig kjøring og oppfyller således ikke kravet i forskriftens § 6 om "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring". Det næringsmessige formål for transportøren har ikke betydning."

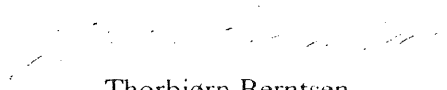
Etter at rundskrivet kom, har vi blitt kjent med flere eksempler på reiselivsopplegg som innebærer snøscooterkjøring, f.eks. snøscooterfrakt av utstyr til villmarksleirer, medfølgende snøscooter som sikkerhetforanstaltning og snøscooterpreparering av løyper for hundespenn. Det er derfor behov for en nærmere presisering i forhold til det som direkte er omtalt i rundskriv T-5/92. Miljøverndepartementet har antatt at heller ikke denne typen transport i turistsammenheng (som ikke direkte gjelder persontransport), kan bli å anse som nødvendig i forhold til de strenge kriteriene i nasjonal forskrift § 6. Slik snøscooterkjøring kan derfor ikke tillates etter gjeldende regler. Etter Miljøverndepartementets vurdering bør det være mulig å satse på alternative reiselivsprodukter istedet for å legge opp til turistarrangementer som forutsetter bruk av snøscooter.

I Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) gjelder særskilte regler om rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring etter motorferdsellovens § 5 tredje ledd, jf nasjonal forskrifts § 4. Dersom slike snøscooterløyper er opprettet, vil også turoperatører og turister kunne benytte disse. Det kan imidlertid ikke opprettes løyper som forbeholdes for slik kjøring.

-----

Ev spørsmål omkring de omtalte temaer bes rettet til Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7005 Trondheim (tlf. 73 58 05 00).

Med hilsen

  
Thorbjørn Berntsen

Kopi: Direktoratet for naturforvaltning

Saksbehandler: Marit Tofte, tlf.: 22345894