

## **Bemærkninger til forslag til Landstingsforordning nr. 14 af 31. oktober 1996 om ændring af Landstingsforordning nr. 12 af 22. december 1988 om beskyttelse af miljøet.**

### **1. Almindelige bemærkninger.**

Landstingsforordning nr. 12 af 22. december 1988 om beskyttelse af miljøet trådte i kraft 1. januar 1989 og fik i 1993 foretaget nogle mindre justeringer i form af en ændringsforordning.

Ændringerne i 1993 omfattede bl.a. en række bestemmelser til sikring af formålsbestemmelserne i § 1, stk. 2, om sikring af kvaliteten i de ydre omgivelser, som er af betydning for menneskets sundhedsmæssige levevilkår.

Den nu foreslåede ændring eller tilføjelse til miljøforordningen sigter også på at give landsstyret bedre mulighed for at leve op til forordningens formålsparagraffer. Det fremgår af § 1, stk. 2, at landstingsforordningen bl.a. skal anvendes til at sikre de forhold, som er af betydning for rekreative levevilkår og et alsidigt dyre- og planteliv. Det fremgår endvidere af § 2, stk. 1, at forordningen vedrører al aktivitet, som på nogen måde kan medføre forurening eller skade plante- og dyrelivet.

En hjemmel til at regulere motordrevne transportmidler kunne skabes i en særlov for netop dette område, og udviklingen kan måske føre til et behov for en sådan lov, som kan medtage alle aspekter af færdsel og transport i Grønland. På nuværende tidspunkt er det imidlertid fundet, at en meget stor del af problemerne relaterer sig til enten rent ordensmæssige forhold, der reguleres af rigsmyndighederne, eller til miljø- og naturspørgsmål. Den eksisterende miljøforordnings formålsparagraffer er meget brede og kan udmærket rumme regelfastsættelse for kørsel med snescootere. I forordningen findes endvidere mulighed for at regulere forureningen fra transportmidler m.m. Den nuværende tekst i forordningen kan dog give anledning til tvivl om, hvorvidt det f.eks. kun er støjgener eller anden direkte forurening, der kan reguleres, eller om der er hjemmel til en **generel** regulering. Derfor er det i ændringsforslaget valgt explicit at behandle spørgsmålet om regulering af motordrevne transportmidler eller befordringsmidler i to selvstændige paragraffer.

Ændringen i miljøforordningen vil kunne anvendes med henblik på beskyttelse

af miljøet og naturen. Der vil ikke kunne ske regulering af ordensmæssig karakter i medfør af miljøforordningen, hvorfor ændringen i miljøforordningen ikke vil hindre en eventuel senere særlov for færdsel og transport.

Fastsættelse af regler efter § 7 b giver stadig mulighed for i henhold til anden særlovgivning at forbyde visse former for transport, f.eks. i forbindelse med fangst.

## **2. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.**

### **Vedr. § 7 a.**

Denne paragraf relaterer sig til by- og bygdezoner. By- og bygdezoner er kendetegnet ved i forvejen at have et net af offentlige og private transportveje. Det forekommer derfor hensigtsmæssigt, at den regulering, der i praksis forefindes for de fleste typer af transportmidler gøres generel. Reglen vil i øvrigt klart tilgodese fodgængere, således at f.eks. fortove og gang-stier også om vinteren vil være forbeholdt de gående.

Muligheden for at give tidsbegrænset dispensation til arbejdskørsel og lign. skal opfattes som en præcisering af, at umiddelbare bekvemmelighedshensyn skal vejes op mod de gener, kørslen direkte vil have for beboere og de skader, som påføres jordbund og vegetation.

De i stk. 3 nævnte kommunale regulativer skal ikke stadfæstes af anden myndighed, men bestemmelserne må selvsagt ikke være i modstrid med anden eksisterende bestemmelse og miljøforordningens bestemmelser om klage inden for de første seks uger efter afgørelsen vil også være gældende. Bestemmelsen i stk. 4 giver dog landsstyret mulighed for til enhver tid at sikre en sammenhæng til området uden for by- og bygdezone.

### **Vedr. § 7 b.**

§ 7 b omfatter frilandszonen uden for by- og bygdezone. Grænsen mellem by- og bygdezone og frilandszoner er ikke helt veldefineret i forhold til miljøforordningen, men der er bevidst anvendt betegnelser, som i forhold til anden lovgivning er veldefineret. Det væsentlige er dog, at enten vil området være reguleret af reglerne for byer og bygder, eller der vil være mulighed for regelfastsættelse i en bekendtgørelse.

I stk. 2 er der taget hensyn til, at regelfastsættelsen som en naturlig ting vil ske i

tæt samarbejde med de lokale interesseorganisationer og kommunalbestyrelser, som også skal føre tilsyn med reglernes overholdelse.

Ved administrativt veldefinerede områder forstås kommunegrænser eller områder, der afgrænses ved koordinater.

Stk. 4 tager udgangspunkt i, at enhver form for befordringsmiddel i det åbne land er forbudt, hvilket også blev tilkendegivet i Miljø- og Fredningsudvalgets betænkning. Derfor lægger bestemmelserne i stk. 4 op til, at der kan startes med en regulering, som friholder særlige områder for bestemte typer af befordringsmidler. Der er dog ikke tvivl om, at der mange steder af hensyn til både de rekreative interesser og af hensyn til flora og fauna vil være behov for et generelt forbud med fastlæggelse af områder til de forskellige typer af befordringsmidler.

I stk. 5 er fastslået, at landsstyret har dispensationsmuligheder indenfor visse på forhånd angivne rammer. Denne begrænsning hænger sammen med, bestemmelserne i § 7 b ikke nødvendigvis sigter mod et generelt forbud mod transport med befordringsmidler, men derimod en regulering, som også skal tage hensyn til områdets transportbehov, jf. bestemmelsen i forordningens § 1, stk. 3 om samfundsmæssig nytte. Der er derfor behov for både en generel dispensationsmulighed, samt en mere begrænset dispensationsmulighed.

Den generelle dispensationsmulighed tænkes anvendt, hvor et hovederhverv i et veldefineret administrativt geografisk område har behov for anvendelse af motordrevne transportmidler til udøvelse af erhvervet. Der tænkes her på f. eks. anvendelse af traktorer i fåreholdererhvervet i Sydgrønland eller anvendelse af snescootere til transport af fisk til indhandlingssteder og mellem bygd og by m. m.. Den generelle dispensationen tænkes at kunne gives tidsbegrænset for 1 år ad gangen.

Der er ligeledes tilfælde, hvor det er hensigtsmæssigt med et generelt forbud mod motordreven transport i et område, hvor der på den anden side periodevis vil være behov for f.eks. lastvognstransport af fødevarer, snescootertransport i forbindelse med særlige fangstprojekter eller lign. samfundsmæssigt nødvendigt. I sådanne tilfælde bør bekendtgørelsen indeholde bestemmelser om begrænset dispensationsmulighed til den pågældende transport.

**§ 7 c** indeholder undtagelsesbestemmelser for redningsaktioner, tilsyn og lign.

Forordningens **§ 46** ændres således, at det også vil være muligt at idømme bøde for overtrædelse af bestemmelserne i § 7 a og 7 b.