

1887

NINA Rapport

Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter

Vurdering av effekter

Odd Inge Vistad, Simen Pedersen, Line C. Wold, Live Nerdrum,
Øyvind Nystad Handberg og Maja Olderskog Albertsen



NINAs publikasjoner

NINA Rapport

Dette er NINAs ordinære rapportering til oppdragsgiver etter gjennomført forsknings-, overvåkings- eller utredningsarbeid. I tillegg vil serien favne mye av instituttets øvrige rapportering, for eksempel fra seminarer og konferanser, resultater av eget forsknings- og utredningsarbeid og litteraturstudier. NINA Rapport kan også utgis på engelsk, som NINA Report.

NINA Temahefte

Heftene utarbeides etter behov og serien favner svært vidt; fra systematiske bestemmelsesnøkler til informasjon om viktige problemstillinger i samfunnet. Heftene har vanligvis en populærvitenskapelig form med vekt på illustrasjoner. NINA Temahefte kan også utgis på engelsk, som NINA Special Report.

NINA Fakta

Faktaarkene har som mål å gjøre NINAs forskningsresultater raskt og enkelt tilgjengelig for et større publikum. Faktaarkene gir en kort framstilling av noen av våre viktigste forskningstema.

Annen publisering

I tillegg til rapporteringen i NINAs egne serier publiserer instituttets ansatte en stor del av sine forskningsresultater i internasjonale vitenskapelige journaler og i populærfaglige bøker og tidsskrifter.

Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter

Vurdering av effekter

Odd Inge Vistad¹

Simen Pedersen²

Line C. Wold¹

Live Nerdrum²

Øyvind Nystad Handberg²

Maja Olderskog Albertsen²



Norsk institutt for naturforskning¹
Menon Economics²

Vistad, O.I., Pedersen, S., Wold, L. C., Nerdrum, L., Handberg, Ø. N. og Albertsen, M. O. 2020. Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Vurdering av effekter. NINA Rapport 1887. Norsk institutt for naturforskning.

Lillehammer, november 2020

ISSN: 1504-3312

ISBN: 978-82-426-4660-6

RETTIGHETSHAVER

© Norsk institutt for naturforskning

Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

TILGJENGELIGHET

Åpen

PUBLISERINGSTYPE

Digitalt dokument (pdf)

KVALITETSSIKRET AV

Øystein Aas

ANSVARLIG SIGNATUR

Forskningsjef Jon Museth (sign.)

OPPDRAUGSGIVER(E)/BIDRAGSYTER(E)

Oppdragsgiver: Miljødirektoratet

Bidragster: Menon Economics

OPPDRAUGSGIVERS REFERANSE

M-1816|2020

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER/BIDRAGSYTER

Marit Johanne Birkeland

FORSIDEBILDE

Fra Ifjordfjellet © Børre Dervo

NØKKEWORD

- Norge, Tydal, Trysil
- Snøskuter
- Rekreasjonsløyper
- Lovendring
- Vurdering
- Friluftsliv
- Naturmangfold
- Næring

KEY WORDS

Norway, Tydal, Trysil. Snowmobile, Recreational trails, Law change, Judgement, Outdoor recreation, Bio-diversity, Business

KONTAKTOPPLYSNINGER

NINA hovedkontor
Postboks 5685 Torgarden
7485 Trondheim
Tlf: 73 80 14 00

NINA Oslo
Sognsveien 68
0855 Oslo
Tlf: 73 80 14 00

NINA Tromsø
Postboks 6606 Langnes
9296 Tromsø
Tlf: 77 75 04 00

NINA Lillehammer
Vormstuguvegen 40
2624 Lillehammer
Tlf: 73 80 14 00

NINA Bergen
Thormøhlens gate 55
5006 Bergen
Tlf: 73 80 14 00

www.nina.no

Sammendrag

Vistad, O.I., Pedersen, S., Wold, L. C., Nerdrum, L., Handberg, Ø. N. og Albertsen, M. O. 2020. Løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Vurdering av effekter. NINA Rapport 1887. Norsk institutt for naturforskning.

I 2015 ble motorferdselsloven endret slik at kommunene fikk adgang til å etablere rekreasjonsløyper for snøskuter. Høsten 2016 fikk NINA og Menon Economics oppdraget med å vurdere gjennomføring og effekter av lovendringen. Vi viser utviklingen på viktige parametere nasjonalt og vurderer lovendringens virkninger for friluftsliv, naturmangfold og dels næring ved å se nærmere på den kommunale prosessen og etablering av løyper i kommunene Tydal og Trysil. Sommeren 2020 ble det også gjort en spørreundersøkelse blant innbyggere og hytteeiere i Trysil og Tydal, om deres syn.

I den nasjonale kartleggingen finner vi at 34 kommuner har etablert løyper for rekreasjonskjøring (per 2020). Når vi tar vekk (gamle) Nord-Troms og Finnmark og tidligere forsøkskommuner med rekreasjonsløyper, er det 24 «nye» kommuner. Av disse 24 var det minst 10 som hadde tidligere erfaring med egne isfiskeløyper. Det er registrert 2509 kilometer rekreasjonsløyper i 2020. Det er særlig i disse «nye», som før ikke hadde løyper, at den største løypetilveksten har kommet. Det etablerte løypenettt sett i sammenheng med registrerte snøskutere taler for at skuteraktiviteten har økt, men tall for registrerte skutere viser ikke en tydelig ekstra vekst etter 2015. Vi har ikke grunnlag for å vurdere ev. innvirkning på graden av ulovlig kjøring og heller ikke på næring og næringsutvikling (utover reindrift).

For Tydal og Trysil har vi hatt særlig fokus på de kommunale prosessene, oppfølging av juridiske krav om 'hensyn' og 'begrensninger', faglig kunnskapsgrunnlag, høringsinnspill, innsigelser/klager og ev. lokal løyperevisjon. I begge kommuner har de primære drivkreftene for løypene vært skuterklubber, politikere og dels grunneiere (Tydal) som bl.a. ønsker næringsutvikling. Kommunedirektøren (tidl. rådmannen) har hatt en bredere og større faglig tilnærming til løypeetablering enn politikerne. Vi finner at det er relativt lavt konfliktnivå i begge kommuner, men også at det er delte meninger. Begge kommuner har gjennomført ressurs- og tidkrevende prosesser, på en saklig og åpen måte. Etablering av skuterløyper må nødvendigvis influere på andre utmarksinteresser, og dette er det bevissthet om i begge kommuner. En særlig 'begrensning' i Tydal er reindrift. Kommunen mener reindriften interesser blir godt ivaretatt gjennom muligheter for løypestenging ved behov, men reindriftsaktørene mener de ikke ble involvert tidlig nok og er primært opptatt av å ikke få løyper i viktige driftsområder.

Begge kommuner har kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder, og friluftsliv er en viktig 'hensynsinteresse'. Vi ser likevel at store sammenhengende tur- og naturområder blir berørt av løypene. Generelt mener vi slik kartlegging må gjøres for hele kommunen, med friluftslivsfaglig kompetanse, i forkant av politiske vurderinger om hvor løyper skal plasseres. At friluftslivet påvirkes kommer også til uttrykk gjennom at andelen som er imot snøskuterløyper (i spørreundersøkelsen) er større blant de som oftere går på ski. I begge kommuner holdes løypene utenfor verneområder; eksisterende kunnskapskilder benyttes for å vurdere konsekvenser for naturmangfold. I Tydal etterspør aktører et bedre kunnskapsgrunnlag om fauna. Vi har ikke datagrunnlag til å vurdere om hensynet til dyrelivet ivaretas tilstrekkelig.

Tydal har et omfattende løypenettt og alle konsekvensvurderinger ble gjort per løypetrasé; samlet effekt er ikke vurdert for noen interesser. Dette må gjøres. Alle kommuner bør pålegges å evaluere effektene av sine løyper, etter standardiserte kriterier.

Økt motorisert ferdsel i utmark har et klart konfliktpotensial, men de to kommunene viser at en kan etablere løyper uten å utløse store konflikter. Spørreundersøkelsen i Trysil og Tydal viser tydelig aksept for at det er etablert skuterløyper, særlig blant innbyggerne, men også for en stor andel av hytteeierne. Men det er en like tydelig deling i synet på om løypenettt bør utvides; de fleste innbyggerne er for, de fleste hytteeierne imot.

Odd Inge Vistad (odd.inge.vistad@nina.no) og Line Camilla Wold (line.wold@nina.no), NINA, Vormstuguvegen 40, 2624 Lillehammer. Simen Pedersen (simen@menon.no), Live Nerdrum (live.nerdrum@menon.no), Øyvind Nystad Handberg (oyvind@menon.no) og Maja Olderskog Albertsen (maja.o.albertsen@menon.no), Menon Economics AS, Sørkedalsveien 10B, 0369 Oslo

Abstract

Vistad, O. I., Pedersen, S., Wold, L. C., Nerdrum, L., Handberg, Ø. N. og Albertsen, M. O. 2020. Prepared trails for recreational use of snowmobiles, Norway. Effect studies. NINA Report 1887. Norwegian institute for nature research

In 2015 the *Off-road motor act* was altered in order to give the municipalities a possibility to establish permanent trails for recreational snowmobiling. NINA and Menon economics are responsible for mapping and judging the implementation and effects of the law change. We present findings on both various national parameters, and on how interests like outdoor recreation, biodiversity, and partly commercial activity are affected in two chosen municipalities, Trysil and Tydal, by exploring the local planning and implementation processes. In 2020 a survey was conducted in these two municipalities, among inhabitants and owners of second homes, to ask their opinions.

The national mapping shows that 34 municipalities have established recreational snowmobile trails, summed up to 2509 km. Most likely, the total use of snowmobiles has increased, an assumption based on both these new trails and a moderate increase in registered snowmobiles. We cannot estimate whether the level of illegal driving (off-road) has increased or not, neither how snowmobile trails has influenced commercial activity (except rein-herding).

In Tydal and Trysil we have primarily focused on the local planning processes, and how the legal guidelines/rules are complied with. In both municipalities the main driving forces for track establishment have been snowmobile-clubs, politicians and partly landowners (Tydal). Compared to local politicians, the municipal administrations have taken a broader societal perspective in the planning. Although opinions on snowmobile trails vary, we find a relatively low level of conflict in both municipalities. Both municipalities have conducted resource- and time-consuming processes, in a factual and open way. Establishing a network of snowmobile trails will influence other interests in the actual areas, and we see a clear local consciousness for these concerns. A special 'limitation' in Tydal concerns Sami reindeer herding. Their interests are now taken care of through full Sami influence on opening and closing the trails (when needed). Nevertheless they experienced late involvement in the process, and to little influence on locating the trails.

Both municipalities have mapped and categorized (MC) their outdoor-recreation areas (OR), since OR is a central 'consideration' issue in the planning. We still see that extensive OR areas are influenced by tracks. Generally we propose the OR MC are completed for the whole municipality, with OR qualified staff, independent (and prior to) of the political process dealing with snowmobile trails. Survey findings show that frequent skiers more often oppose such trails, indicating an influence on OR.

Both municipalities have located the trails outside protected areas and have used existing data sources on biodiversity. Several stakeholders (Tydal) ask for an improved knowledge base, especially concerning fauna. We do not have a sufficient empirical base to judge whether fauna is considered sufficiently.

Tydal has decided on a more extensive net of snowmobile trails than Trysil, and all consequence analysis are tied to each of the many sub-trails. Overall effects are not considered for any other societal interest. We suggest that a large scale impact assessments based on standardized criteria should be generally required.

Off-road motorized activity has a clear conflict potential. However, Tydal and Trysil show that snowmobile trails can be established without causing great local conflicts. The survey shows a clear acceptance for the established tracks, especially among inhabitants but also among a majority of second home owners. The majority of local inhabitants are also in favour of expanding the trail network, while a majority of second home owners oppose it.

Odd Inge Vistad (odd.inge.vistad@nina.no) and Line Camilla Wold (line.wold@nina.no), NINA, Vormstuguvegen 40, NO-2624 Lillehammer. Simen Pedersen (simen@menon.no), Live Nerdrum (live.nerdrum@menon.no), Øyvind Nystad Handberg (oyvind@menon.no) and Maja Olderskog Albertsen (maja.o.albertsen@menon.no), Menon Economics AS, Sørkedalsveien 10B, NO-0369 Oslo

Innhold

Sammendrag	3
Abstract	5
Innhold	7
Forord	10
1 Innledning	11
1.1 Bakgrunn for oppdraget.....	11
1.2 Det juridiske og faglige grunnlaget for opprettelse av løyper	11
1.3 Problemstillinger	14
2 Metoder	16
2.1 Overordna vurdering.....	16
2.2 Samarbeid mellom Menon Economics og NINA	16
2.3 Nasjonal kartlegging hos kommuner med rekreasjonsløyper	16
2.4 Djupdykk i Trysil og Tydal.....	17
2.4.1 Bakgrunn for valg av kommuner.....	17
2.4.2 Metoder og datasøk.....	17
3 Rekreasjonsløyper: Nasjonal gjennomgang	20
3.1 Kommuner som har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring.....	20
3.2 Løypeomfang og snøskuteraktivitet i kommunene som har etablert skuterløyper for rekreasjonskjøring	23
3.2.1 Kilometer snøskuterløype	23
3.2.2 Antall registrerte snøskutere.....	26
3.3 Oppsummering om effekter på kjøreomfang, samt drøfting av effekter på næring og omfang av ulovlig kjøring.....	27
3.3.1 Omfang av kjøring.....	27
3.3.2 Næringsaktivitet	29
3.3.3 Omfang av ulovlig kjøring	31
4 Trysil kommune – et grundigere innsyn	34
4.1 Prosessen med etablering av snøskuterløyper.....	34
4.2 Utredningsarbeidet	35
4.2.1 Det faglige grunnlaget og kommunens vurderinger knyttet til friluftsliv.....	36
4.2.2 Det faglige grunnlaget og kommunens vurderinger knyttet til naturmangfold....	38
4.2.3 Det faglige grunnlaget og kommunens vurderinger knyttet til næring	40
4.3 Høringsrunden og innspill knytta til friluftsliv, naturmangfold og næring	40
4.3.1 Høringsuttalelser – friluftsliv/støy.....	41
4.3.2 Høringsuttalelser – naturmangfold	41
4.3.3 Høringsuttalelser – næring	41
4.4 Evaluering etter to år	42
4.4.1 Evalueringsprosessen oppsummert	42
4.4.2 Høringsrunden tilknyttet evalueringen.....	42
4.4.3 Evalueringen og den videre politiske behandlingen.....	43
4.5 Andre forhold av relevans for friluftsliv, naturmangfold og næring	46
4.6 Intervju med utvalgte informanter	46
4.7 Oppsummering og diskusjon – Trysil	47
5 Tydal kommune – et grundigere innsyn	51
5.1 Historie, løypenett og saksbehandling i kommunen	51
5.1.1 Kort oppsummering om de vedtatte rekreasjonsløypene i Tydal.....	52

5.1.2	Proessen	52
5.2	Det faglige grunnlaget i Tydal	54
5.3	Konsekvensvurdering	59
5.4	Høring og sluttbehandling i kommunen – 2016-2017	60
5.4.1	Høring	60
5.4.2	Politisk behandling	60
5.5	Klager og klagebehandling	62
5.5.1	Innkomne klager	62
5.5.2	Formannskapetets behandling	63
5.5.3	Svar på klagesak fra settefylkesmann	63
5.6	Ny behandling i 2019 og 2020	64
5.6.1	Rådmannen og formannskapet forbereder saken	65
5.6.2	Sluttbehandling	66
5.7	Intervju med utvalgte informanter	68
5.8	Oppsummering og diskusjon – Tydal	69
5.8.1	Prosess	69
5.8.2	Diskusjon og vurdering	70
6	Spørreundersøkelse	71
6.1	Om undersøkelsen	71
6.2	Hvem er respondentene i undersøkelsen?	71
6.3	Kjennskap til snøskuterløypene	72
6.4	Hytta/boligens nærhet til snøskuterløypene	72
6.5	Vinteraktiviteter	73
6.6	Snøskuter i husstanden og bruk av snøskuterløypene	74
6.7	Innstilling til og opplevelse av snøskuterløypene	77
6.8	Grunnleggende innstilling til snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen	79
7	Samla vurdering	83
7.1	Hvor mange kommuner har vedtatt løyper i tråd med det nye regelverket?	83
7.2	Hvordan har regelendringene bidratt til omfang av snøskuterløyper og registrerte snøskutere?	83
7.3	Hvordan har tilgang på løyper påvirket utvikling i snøskuterbruk?	84
7.4	Hvilken effekt har regelendringen hatt på næringslivet?	84
7.5	I hvilken grad bidrar løypene til økt eller redusert ulovlig kjøring?	85
7.6	Nærblick på Trysil og Tydal - Prosess, aktører og interesser	85
7.7	Spørreundersøkelsen	86
7.8	Trysil og Tydal: Friluftsliv og reiseliv	86
7.9	Naturmangfold	89
7.10	Reindrift	89
7.11	Sluttvurdering – om evaluering, utmarka, rettferdighets- og nærhetsprinsippet	89
8	Konklusjoner	91
8.1	Det nasjonale bildet	91
8.2	Det lokale bildet	92
8.2.1	Spørreundersøkelsen i Tydal og Trysil	92
8.2.2	Prosess og innhold. Erfaringer og læring	93
9	Referanser	95
10	Vedlegg	96
Vedlegg 1	Spørreskjema til kommunene som har etablert snøskuterløyper	96
Vedlegg 2	Kommunal oversikt ut fra nasjonal kartlegging	106
Vedlegg 3	Resultater fra spørreundersøkelse i kommunene (nasjonal kartlegging)	124
Vedlegg 4	Intervjuguide kvalitative intervjuer	132
Vedlegg 5	Løypeforslag Trysil kommune	133

Vedlegg 6 Tydal: Høringsrunden og innspill til reindrift, friluftsliv, naturmangfold og næring (2016-17)	135
Vedlegg 7 Tydal: Sluttbehandling i kommunen 2017.....	142
Vedlegg 8 Tydal: Ny behandling i 2019 - 2020	145
Vedlegg 9 Kart over beite- og kalvingsområder, og flytt- og trekkleier for reindriftnæringa i deler av Tydal	149
Vedlegg 10 Forskrift og kart over vedtatte løyper i Tydal kommune (2020).....	152
Vedlegg 11 Spørreundersøkelse til innbyggere og hytteeiere i Tydal og Trysil	156
Vedlegg 12 Resultatet T-test: Tenkte påstander om snøskuterløypene	161

Forord

I juni 2015 ble det vedtatt endringer i regelverket for motorferdsel i utmark. Det ble åpnet for at kommunene kan etablere løyper for fritidskjøring med snøskuter. Reglene for hvordan dette skal skje er nedfelt i motorferdselloven §4a, og i motorferdselforskriften §4a.

Det ble tidlig bestemt at den nye praksisen skulle evalueres; bl.a. hvor mange og hvilke kommuner som benytter muligheten, omfanget av løyper, utviklingen i antall snøskutere i kommunen, samt måten kommunen gjennomførte arbeidet med å etablere løypene (etter §4a). NINA har fått ansvaret for arbeidet, og samarbeider med Menon Economics.

Arbeidet vårt er fordelt over fire år. Det har vært en del av mandatet å gi årlige nasjonale oversikter (siden 2017) om hvordan muligheten for å etablere rekreasjonsløyper har blitt utnyttet av kommunene. For å kunne gå grundigere inn i det kommunale arbeidet valgte vi ut to kommuner for nærstudier og i sluttfasen av prosjektet fikk vi tilleggfinansiering til en brukerundersøkelse i de samme to kommunene, Tydal og Trysil.

Det er mange vi vil takke for bidrag og samarbeid i gjennomføringen:

- Miljødirektoratet ved Marit J. Birkeland, Terje Qvam og Kari Kveseth, for oppdraget og god dialog, - Administrasjon og rådmannstab i Tydal og Trysil for tilgang til saksdokumenter, - Bidrag fra fylkesmenn og saksbehandlere i alle kommuner som har etablert skuterløyper, - Alle informanter i Trysil og Tydal, og - Norstat for godt samarbeid om brukerundersøkelsen i Trysil og Tydal.

NINA takker Menon Economics for godt samarbeid, og også takk til Annegrete Bruvoll, Siri Voll Dombu, Jan Espen Riiser og Sunneva Juliebø (alle fra Menon Economics) som har bidratt inn i den nasjonale kartleggingen som er gjennomført i evalueringsperioden.

November 2020
Odd Inge Vistad
prosjektleder

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for oppdraget

I 2016 bestilte Klima og miljødepartementet en evaluering av lovendringen fra 2015, som åpnet opp for etablering av rekreasjonsløyper for snøskuter. I oppdragsbrevet («*evaluering av nye regler om snøscooterløyper*») fra departementet til Miljødirektoratet (datert 19.08.2016) ble oppdraget formulert slik: «*...Evaluering av effekten av de nye reglene for snøscooterløyper for fornøyleskjøring, herunder antallet kommuner med løyper, omfanget av løyper, utvikling i snøscooterbruken og virkninger for friluftslivet*». Og videre ble Miljødirektoratet bedt om å «*fra og med 2016 gjøre en løpende evaluering frem til og med 2020*». Når det gjelder innholdet ellers ble det bedt om informasjon om virkningene på:

- «*Friluftsliv (...konflikt mellom friluftsliv og snøscooterkjøring... i hvilken grad friluftslivet endrer seg... holdninger til motorisert ferdsel endrer seg.)*
- «*Naturmangfold (...skader på vegetasjon... forstyrrelser på dyreliv ... også som følge av eventuell ulovlig kjøring)*
- «*Konsekvenser for naturbasert reiseliv... lokal næringsvirksomhet inkludert reindrift ... om løypene genererer lokal næringsinntekt ... negative konsekvenser for naturbaserte reiselivsbedrifter.*»

Avslutningsvis ble direktoratet bedt om å finne «*en hensiktsmessig avgrensning av evalueringen etter midlene som er til rådighet*». Miljødirektoratet lyste videre ut oppdraget.

Utlysningsteksten fra Miljødirektoratet formulerte oppdraget slik: «*Oppdraget gjelder evaluering av effekten av de nye reglene for snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Evalueringen skal omfatte en redegjørelse for antall kommuner med løyper, omfang av snøskuterløyper, utvikling i snøskuterbruk, om løypene bidrar til økt eller redusert ulovlig kjøring, samt informasjon om virkningene for friluftsliv og naturmangfold.*» De første punktene om kommuner og løyper er i stor grad en kartlegging, mens de siste punktene er mer utfordrende å gi gode svar på. Se problemstillingene i kapittel 1.3.

Rapportstrukturen er slik:

Den nasjonale gjennomgangen per 2020 om hvilke kommuner som har etablert løyper m.m. er presentert i kapittel 3. Kommunens arbeid med å etablere rekreasjonsløyper er underlagt et regelverk ('begrensninger' og 'hensyn') nedfelt i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. (se kap. 1.2). Å vurdere hvordan arbeidet med å etablere løyper er løst i kommunene er tidkrevende. Vi har derfor måttet begrense oss til to kommuner (se kap. 2.3 og kap. 4, 5 og 6). I kapittel 7 diskuterer vi funnene både fra den nasjonale gjennomgangen og dypdykket i de to kommunene, mens vi i kapittel 8 forsøker å gi litt mer konkrete og kortfattede svar på spørsmålene om omfang og virkninger på hhv. friluftsliv, naturmangfold, næring og erfaringer ellers fra arbeidet.

1.2 Det juridiske og faglige grunnlaget for opprettelse av løyper

Norge har hatt et strengt regelverk der motorferdsel i utmark er forbudt (jf. §3 LOV-1977-06-10-82). Det har imidlertid vært enkelte unntak, både for motorferdsel i utmark generelt og for snøscooterkjøring spesielt. Hovedprinsippet for unntak har vært 'nyttekjøring', og noen slike formål har et generelt unntak i §4 (politi, ambulanse, redning m.m.), andre nyttebehov ('særskilte grunner') kan innvilges av kommunen etter søknad, jfr. §6. I tillegg er det åpnet for unntak i §5, gjennom vedtak i kommunestyret. Dette gjelder f.eks. mulighet for faste løyper for snøskuter i seks kommuner i Nord-Troms og i hele Finnmark fylke. Fylkesmannen må godkjenne løypene som ev. kommunestyrene har fremmet forslag om. Denne tillatelsen er fortsatt gjeldende, men opphører juni 2021, fordi dette hensynet nå skal ivaretas gjennom endringene av juni 2015, nedfelt i §4a (LOV-1977-06-10-82). Det samme kravet om endring vil gjelde dagens godkjente isfiskeløyper. Disse løypene har forankring i Motorferdselsforskriften §8, og gjelder «*avgrensede områder med viktige fiskevann som ligger mer enn 5 km fra brøytet veg...*». Det var fylkesmannen som kunne godkjenne slike løyper etter innstilling fra kommunene.

I perioden 2000 – 2003 (senere utvidet til 2005) ble det gjennomført en forsøksordning ved å prøve ut nye måter å praktisere motorferdselsloven på (i 8 inviterte kommuner). En viktig overordnet målsetting med forsøket var at formålsparagrafen i motorferdselloven skulle oppfylles bedre enn før (§ 1. *Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen*). Hovedgrepet i forsøket var først og fremst å ta i bruk plan- og bygningsloven for å se om forvaltning av motorferdsel i utmark etter den loven kunne ivareta det samfunnsmessige helhetssynet på en bedre måte. Ved å sonere arealene i kommunene med hensyn til om motorferdsel skulle tillates eller ikke, ønska en å oppnå en kanalisering av motorisert ferdsel til områder som var mindre sårbare og hvor negative effekter på naturmiljøet skulle reduseres. Gjennom prosessene i plan- og bygningsloven med avveining av interesser og etablering av arealsoner mht. motorisert ferdsel, ville en redusere konfliktene med andre brukerinteresser og dermed oppnå bedre ivaretagelse av menneskelig trivsel ved utøvelse av ulike friluftaktiviteter. Et viktig element i forsøket var knytta til arealsoneringen og at det skulle gis mulighet for å etablere egne løyper for rekreasjonsformål.

Åtte kommuner var altså invitert (Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal, Fauske og Kautokeino). Av ulike grunner trakk Kautokeino seg ut, og Sirdal, Lom og Røros etablerte ikke egne løyper. Stor-Elvdal fikk sin ene løype godkjent først helt på slutten av prøveperioden. Et forsøk med rekreasjonsløyper ble derfor gjennomført bare i Vinje, Hattfjelldal og Fauske (se evalueringsrapporten til Skår og Østdahl 2005)

I mai 2013 sendte regjeringen (sammen med forslag om nå vedtatte lovendring som tillater kommunene å kunne etablere snøskuterløyper for rekreasjonsløyper) invitasjon til landets kommuner om deltakelse i forsøksordning med snøscooterløyper. Forsøket skulle omfatte 40 kommuner og være gjeldende for 2014-2018. 108 kommuner meldte sin interesse og regjeringen gjorde da om ordningen slik at alle kommuner som ønsket, kunne få delta – total 108. Forslaget var tuftet i forsøksloven (forsøksloven 26. juni 1992 nr. 87) og skulle gi kommunene anledning til å åpne snøscooterløyper gjennom planvedtak i plan og bygningsloven. Sivilombudsmannen anså forsøksordningens omfang å ligge utenfor de rettslige rammene som forsøksloven setter og forsøksordningen ble derfor stoppet.

I stedet ble det vedtatt en lovendring som trådte i kraft i 2015 der kommunene også fikk den avgjørende myndighet for å godkjenne snøskuterløyper for rekreasjonskjøring (forankra i nye §4a), inkludert omgjøring eller avvikling av de eksisterende snøskuterløypene i Nord-Troms og Finnmark, isfiskeløyper, og rekreasjonsløyper i de kommunene som var med på forsøket med rekreasjonsløyper for snøskuter i perioden 2001-2005 (med endelig frist for omgjøring eller avvikling 15. juni 2021).

Løypene skulle etableres etter føringene i Motorferdselsforskriften §4a. På bakgrunn av denne har Miljødirektoratet laget en egen veileder for kommunenes arbeid med å 'Fastsette snøskuterløyper' (<https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/motorferdsel/fastsette-snoskuterloyper/>). Her er det presisert hvilke begrensninger som gjelder og hvilke hensyn som skal tas. Begrensninger i adgangen til å fastsette snøskuterløyper, sier at løyper:

- 1) ikke kan legges i verneområder/foreslåtte verneområder
- 2) ikke kan legges i nasjonale villreinområder
- 3) at snøskuterløyper ikke skal være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften
- 4) at løypene ikke skal kreve terrenginngrep.

Under overskriften Hensyn kommunen plikter å ta, er det bl.a. vist til egne veiledere og/eller føringer for friluftsliv, for støy og for naturmangfold (som er de mest relevante for denne gjennomgangen): «Kommunen bør ikke fastsette løyper som er til vesentlig ulempe for de nevnte hensynene».

Et oppfølgende brev fra KLD - Klima- og Miljødepartementet (4. oktober 2017) til Fylkesmannen i Troms (med kopi til alle fylkesmannsetatene og Miljødirektoratet) hadde tittelen: *Spørsmål om lovtolkning og prøving av skjønn i klagesaker etter motorferdselsforskriften*, nettopp for å

presisere hva som skal forstås med 'hensyn' – særlig knyttet til friluftsliv. Essensen i brevet ligger i disse setningene (våre understrekinger):

«Innledningsvis finner vi grunn til å påpeke at bakgrunnen for endringene i motorferdselloven i 2015 (de nye reglene om snøscooterløyper) var et ønske om kommunal forvaltning av motorferdsel i utmark og økt kommunalt ansvar og råderett i eget lokalmiljø... Sammen med endringene i forvaltningsloven § 34 som trer i kraft 1. januar 2018, som pålegger statlige organer å legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret ved prøving av kommunens frie skjønn, tilsier dette at Fylkesmannen generelt er tilbakeholden med overprøving av kommunale vedtak om snøscooterløyper.

Hensynsreglene i motorferdselloven § 4a fjerde ledd og forskriften for bruk av motorkjøretøyer i utmark § 4a femte ledd er ikke absolutte forbudsregler. Det betyr at kommunen i utgangspunktet kan legge løyper i for eksempel viktige friluftslivsområder, dersom den etter en konkret vurdering finner at det foreligger andre hensyn som etter kommunens skjønn er så tungtveiende at hensynet til friluftsliv må vike.

I de aller fleste tilfelle vil vurderingen av om det er grunnlag for å oppheve vedtaket bero på om kommunen har gjort en saklig og forsvarlig vurdering og avveining av de ulike hensynene mot hverandre, herunder vurdert muligheten for avbøtende tiltak og mindre konfliktfylte løsninger.

Departementet vil bemerke at lovgiver har gitt hensynet til friluftsliv en særstilling fremfor de andre hensynene, jf. motorferdselloven § 4a fjerde ledd tredje setning og den tilsvarende bestemmelsen i forskriften ("Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet"). Dette betyr fortsatt ikke at det er forbudt å la friluftinteressene vike for andre hensyn. Bestemmelsen må først og fremst forstås slik at den stiller ekstra strenge krav til vedtakets begrunnelse der det er friluftslivshensyn som berøres. Vedtaket må inneholde en grundig vurdering av støy og andre ulemper for friluftsliv, av de andre relevant hensynene i saken, og kommunens avveining av disse.»

I tillegg til hensynsreglene (friluftsliv, støy, naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og -miljø, sikkerhet for de som kjører og andre) som brevet fra KLD omhandler, kommer altså de absolutte begrensningene nevnt i punktene 1-4 over.

For å imøtekomme både kravene som begrenser (verneområder, villreinområder, reindrift, terrenngrep) og ivareta hensynene (friluftsliv, støy, naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og -miljø, sikkerhet for de som kjører og andre) må det foreligge et kunnskapsgrunnlag. For å vise hvordan kunnskap brukes i de kommunale prosessene går vi nokså detaljert inn i arbeidet i to kommuner: Tydal og Trysil (se mer i kap. 1.4). Samtidig som regelverket framhever særlig hensyntaken til friluftslivet, gis kommunene stort handlingsrom for å prioritere snøskuterløyper foran f.eks. friluftsliv, også om det får relativt store konsekvenser for sistnevnte. Dette kommer tydelig fram i KLDs presisering om at Fylkesmannen bør være tilbakeholden med å overprøve kommunenes vedtak. Disse forholdene gjør det vanskeligere for oss å konkludere om kommunene har tatt «nok» hensyn til friluftsliv eller ikke. Vi kan forsøksvis vurdere **hvilke konsekvenser** løypetraseer i de valgte kommunene har for friluftslivsinteresser, vurdert mot det faglige grunnlaget og høringsuttalelser. Vi kan også ta utgangspunkt i hvorvidt konkretiseringene i veilederen fra Miljødirektoratet er hensyntatt eller ikke og vurdere hvorvidt løypene bryter med disse anbefalingene:

- *«Kommunen bør ikke legge snøskuterløyper i viktige eller svært viktige friluftslivsområder slik de er kartlagt etter Miljødirektoratets veileder [M-98-2013 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder](#).*
- *Kommunene bør holde store, sammenhengende vinterfriluftsområder frie for snøskuterløyper».*

Se mer i punktet om friluftsliv og støy nedenfor.

Reindrift og annen næring

Overfor reindrift er det ekstra strenge krav ('begrensninger', ikke bare 'hensyn'), om å «ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften». Veilederen sier: «Kommunen må vurdere konsekvensene for reindriften når den starter arbeidet med å planlegge snøskuterløyper. Løyper som virker inn på reindriftenes særverdi- og minimumsområder, vil normalt anses for å være til vesentlig skade og ulempe for reindriften. Med særverdiområder menes flyttlei, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder, samt områder i og ved anlegg til merking, skilting og slaktning. Minimumsbeiter er det årstidsbeitet som begrenser distriktets reintall. Kommunene skal spesielt ta hensyn til viktige vinterbeiteområder.»

Når det gjelder hensyn til næringer ellers så er det ikke spesielle føringer som er lagt på kommunen.

Friluftsliv og støy

Det primære kunnskapsgrunnlaget for friluftsliv skal være kommunens arbeid med «Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder», basert på DN-veileder M98 (DN 2013). Denne skal først og fremst hjelpe kommunene med å «...å identifisere, utvikle og ivareta arealer for friluftslivet». Men resultatet av kartlegging og verdsetting er ikke en 'friluftslivsplan' for kommunen, men et rent friluftslivsfaglig kunnskapsgrunnlag som skal brukes inn i framtidig arealbruk og arealplanlegging (herunder ev. etablering av skuterløyper). Det er ikke krav om friluftslivsfaglig kompetanse for arbeidet med kartlegging/verdsetting, men det er sterkt anbefalt i veilederen. Primært skal kommunen lage en arbeidsgruppe med representanter fra kommuneadministrasjonen og relevante lag og foreninger. Verdsettingen blir en sortering mellom tre kategorier områder: svært viktige, viktige og registrerte friluftslivsområder. Miljødirektoratet har laget et kriteriesett for verdsettingen og en skal synliggjøre hvilke kriterier som er brukt slik at konklusjonene blir etterprøvbare. I §4a i Motorferdselloven heter det: «Før fastsetting av løypene skal kommunen utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges, og vurdere disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen».

For støy har Miljødirektoratet en oppdatert veileder fra januar 2018, tilpassa arbeidet med planlegging av snøskuterløyper (se <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/motorferdsel/fastsette-snoskuterloype/>).

Naturmangfold

Miljødirektoratet har en egen veileder om «Naturmangfold og planlegging av snøskutertraseer». Innledningsvis heter det her: «Det er en forutsetning at kommunene utreder virkningene løypene vil ha for naturmangfold i influensområdet til snøskuterløypene». Under overskriften Kunnskapsgrunnlag er følgende sagt: «Utredningen skal ta utgangspunkt i kunnskap som er tilgjengelig. Der slik kunnskap ikke foreligger om viktige forhold må det i nødvendig grad innhentes ny kunnskap.»

1.3 Problemstillinger

Miljødirektoratet formulerte utlysingen slik:

«Oppdraget gjelder evaluering av effekten av de nye reglene for snøskuterløyper for fornøyelseskjøring. Evalueringen skal omfatte en redegjørelse for antall kommuner med løyper, omfang av snøskuterløyper, utvikling i snøskuterbruk, om løypene bidrar til økt eller redusert ulovlig kjøring, samt informasjon om virkningene for friluftsliv og naturmangfold.»

Vi har tilpasset problemstillingene litt, og presenterer de slik:

1. På nasjonalt nivå skal vi kartlegge:

- Hvor mange og hvilke kommuner har vedtatt løyper i tråd med det nye regelverket?
- Hvordan har regelendringene bidratt til omfang av snøskuterløyper?
- Hvordan har tilgang på løyper påvirket utvikling i snøskuterbruk?
- I hvilken grad bidrar løypene til økt eller redusert ulovlig kjøring?

- Hvilken effekt har regelendringen hatt på næringslivet?

2. På lokalt nivå (Trysil og Tydal):

- Hvordan er arbeidet med å etablere rekreasjonsløyper gjennomført i to utvalgte kommuner (Trysil og Tydal) sett opp mot regelverkets § 4a i motorferdsforskriften
 - Bakgrunn for å ville etablere rekreasjonsløyper?
 - Samspillet mellom administrasjon (saksforberedelser) og politiske vedtak?
 - Høringer?
 - Faglig grunnlag knytta til forskriftens krav om Begrensninger og Hensyn for arbeidet?
 - Klager og klagebehandling?
 - Endringer i løpet av studieperioden – evt. hvorfor og hvordan?
- Hvordan blir etablering av skuterløypene vurdert fra interessene reindrift¹, friluftsliv og støy, naturmangfold og avstand til verneområder (se føringer for disse temaene i kap. 1.2)
- Hvilke effekter kan vi avdekke for andre næringer i de to studiekommunene (særlig ved å studere relevante høringsinnspill).

NINA er prosjekteier og samarbeider med Menon Economics for gjennomføring av den samlede evalueringen. Arbeidsdelingen er vist i kapittel 2.2.

¹ Selv om effekter for reindrift ikke var spesielt vektlagt i bestillingen fra KLD/Miljødirektoratet så var det en så vesentlig del av den kommunale prosessen i Tydal, at det måtte inkluderes.

2 Metoder

2.1 Overordna vurdering

Deler av mandatet vårt har vært mulig å svare godt på, andre deler vanskelig og dels umulig. Vi har hatt dialog med SNO, og benyttet statistikk fra Politiet bl.a. for vurdere omfanget av ulovlig kjøring. Når SNO eller Politiet ikke kan gi entydige svar, så kan heller ikke vi. Effekter av snøskuterløyper på interesser som friluftsliv, naturmangfold, reindrift og annen utmarksnæring har vi studert indirekte, med mest vekt på om og hvordan kommunene har tatt hensyn til disse interessene i planleggingsarbeidet. Spørreundersøkelsen gir et bilde av hvordan innbyggere og hytteeiere i to kommuner opplever rekreasjonsløypene og bruken av disse. Pga. av slike metodiske og økonomiske rammebetingelser vil vi si at vi 'vurderer' og ikke 'evaluerer' den nye ordningen med rekreasjonsløyper for snøskuter. For å kalle det en 'evaluering' måtte vi ha gått grundigere inn i langt flere kommuner for å dokumentere bredden av erfaringer og effekter av ordningen.

2.2 Samarbeid mellom Menon Economics og NINA

Se problemstillingene i kapittel 1.3.

Menon Economics har gjennomført den brede nasjonale kartleggingen som skal svart på **problemstilling 1**. Menon har oppdatert med årlige innmeldinger (fra 2016/17) til Miljødirektoratet.

NINA har hatt et overordna ansvar for prosjektet og ellers arbeidet med de to utvalgte kommunene, Trysil og Tydal, altså **problemstilling 2**.

2.3 Nasjonal kartlegging hos kommuner med rekreasjonsløyper

Løpende i følgeevalueringsperioden fra 2016 til 2020, har Menon Economics kartlagt status i kommuner som har fattet vedtak om å etablere løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Hvert år har Miljødirektoratet sendt en e-post med spørsmål til fylkesmennene. Spørsmålene var:

- Hvilke kommuner i fylket du representerer har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring?
- Hvilke kommuner i fylket du representerer vurderer å etablere snøskuterløyper for rekreasjonskjøring?

Når vi hadde oversikt over kommuner som har vedtatt løyper startet kartleggingen. I starten av evalueringsperioden ble statuskartleggingene av samtlige kommuner gjennomført som telefonintervjuer (se Pedersen mfl. 2017, 2018, 2019). Vi ringte både kommuner som hadde nyetablerte løyper og kommuner som hadde etablert løyper foregående år (for å kartlegge endringer i disse kommunene). I evalueringsårene 2019 og 2020 valgte vi å sende ut spørreundersøkelse til representanter fra kommunene som hadde åpnet opp tidligere år (se vedlegg 1) og intervjuet de som hadde etablert løyper for første gang. Svarandelen på spørreundersøkelsene var 100 prosent begge år.

Kartleggingene har fokusert på å samle data om:

- Antall og hvilke kommuner som har vedtatt løyper
- Nivå og utvikling i omfanget av snøskuterløyper²
- Nivå og utvikling av omfanget av kjøring med snøskuter
- Nivå og utvikling av omfanget av ulovlig kjøring med snøskuter³

² I kapittel 3.2.1 blir det klargjort hvordan vi har regnet ut denne endringen, avhengig av hvilket løyperegime som gjaldt før 2015 (Nord-Troms/Finnmark, tidligere forsøkskommune, kommune med isfiskeløyper, andre kommuner)

³ Med ulovlig kjøring mener vi i denne sammenhengen snøskuterkjøring utenfor snøskuterløype som ikke er lovlig nyttekjøring.

- Næringsaktivitet relatert til snøskuter og rekreasjonsløyper

Vi har også samlet inn alle relevante dokumenter som er utarbeidet av og for kommunene. Utover spørsmålene (som er dokumentert i vedlegg 2) til kommunene har vi supplert med tilgjengelig og relevant statistikk:

- omfanget av registrerte snøskutere fra Statistisk sentralbyrå
- registrerte tilfeller av ulovlig kjøring fra Politidirektoratet
- regnskapsdata fra Menons regnskapsdatabase (renskede data fra Brønnøysundregisteret)

Vi har også hatt løpende dialog med SNO og Miljødirektoratet. I siste fase av evalueringen har vi gjennomført tre intervjuer med representanter fra Naturvernforbundet, Snøskuterklubbenes fellestråd og Innovasjon Norge på nasjonalt nivå:

Virksomhet	Navn	Dato
Naturvernforbundet	Christian Børs Lind	27. oktober 2020
Snøscooterklubbenes fellestråd	Erik Tangstad Kirkvold Frode Eyolf Rydningen	27. oktober 2020
Innovasjon Norge	Haaken Michael Christensen	28. oktober 2020

Personene vi har snakket med har kommet med innspill til diskusjonen rundt omfang av kjøring, ulovlig kjøring og næringsvirksomheter. Det er viktig å påpeke at aktørene kun har kommet med innspill og er ikke nødvendigvis enige i konklusjonene i rapporten.

Utover å svare ut evalueringsspørsmålene har vi samlet inn data som ikke direkte er benyttet til å svare ut evalueringsspørsmålene. Disse dataene er dokumentert i vedlegg 2 (gjennomgang av relevante forhold ved hver enkelt kommune som har etablert løyper) og vedlegg 3 (andre resultater fra spørreundersøkelsen til kommunene).

2.4 Djupdykk i Trysil og Tydal.

2.4.1 Bakgrunn for valg av kommuner

Vi har valgt ut Trysil og Tydal for en grundigere gjennomgang. Antallet er styrt av de økonomiske rammene. Det er litt tilfeldig at valget falt på de to, men selvsagt også prioritering av visse kriterier. Vi har lagt vekt på (for minst én av de utvalgte):

- Kommune som har lite erfaring med etablerte skuterløyper fra før (gjelder særlig Trysil, siden Tydal har hatt isfiskeløyper)
- Kommune med reindriftsinteresser, villrein- og /eller verneområder (se lista over «begrensninger») (Tydal: reindrift, verneområder – Trysil: verneområder)
- Kommune med potensial for kontaktløyper til nabokommuner og/eller Sverige (begge kommuner)
- Kommune der utmarksnæring er viktig (og gjerne i ulike former) (begge kommuner)
- Kommuner som har forskjellig omfang (mange/få) av planlagte/vedtatte snøskuterløyper (Tydal: omfattende løypenett – Trysil: begrenset løypenett).

Vi valgte altså to kommuner i Sør- og Midt-Norge som ikke før hadde vært forsøkskommuner med rekreasjonsløyper. Vi valgte også kommuner som ikke hadde pekt seg ut i media som kommuner med tydelig uttalte konflikter. Men vissheten om at rekreasjonsløyper for snøskuter kan være/er konfliktfylt må selvsagt ikke underslås, og det er lett å vise eksempler fra flere steder i landet.

2.4.2 Metoder og datasøk

Vi har gjort tre typer datainnsamling i «djupdykk-kommunene»:

- dokumentstudier

- kvalitative intervjuer med sentrale aktører og representanter for ulike interesser
- spørreundersøkelse til lokalbefolkning og hytteeiere

Dokumentstudier

De aktuelle dokumentene har særlig vært sakspapirer i den kommunale behandlingen som gjelder etablering av rekreasjonsløyper og den lokale forskriften.

I dokumentstudiene har vi lagt spesifikt vekt på det som framkommer om:

- Ønsker/drivkrefter for å få på plass skuterløyper, og den historiske prosessen i kommunene med å etablere skuterløyper
- Det faglige grunnlaget kommunen har basert seg på, særlig relatert til følgende interesser:
 - Friluftsliv - støy
 - Naturmangfold
 - Reindrift (og ev. annen utmarksnæring)
- Effektvurdering (for nevnte interesser) av løypeforslagene
- Høringsinnspill, relatert til evalueringstemaene
- Avsluttende behandling i kommunen
- Foreløpig/Endelig forskrift, med kart over vedtatte løyper
- Ev. klager og behandlingen av disse.

I hovedsak har disse dokumentene vært tilgjengelige på kommunenes hjemmesider i form av sakspapirer til møter i formannskap og kommunestyre. Noen sakspapirer har vi fått ved å be om innsyn. Gjennomgangen ble gjort i to omganger, våren 2018 (da første generasjon forskrift/løyper var på plass og første brukssesong av løypene var over) og sommeren 2020 (da begge kommuner hadde hatt diskusjoner om/gjennomført revisjon av løypenettet).

Vi går ganske grundig inn i disse kommunale prosessene og dokumentene. Gjennomgangen viser blant annet at det kreves et bredt og grundig arbeid for å imøtekomme de kravene forskriften stiller, særlig når løypeambisjonene er så omfattende som i Tydal. Det er mye informasjon som kommer fram i kommunens sakspapirer og ikke minst i høringsuttalelser. Men vi har ikke hatt mulighet til å gå grundig inn i eventuell etablering eller utvikling for næringer som helt eller delvis baseres på bruk, salg eller service av snøskutere.

For å gjøre gjennomgangen av Tydal mer leservennlig har vi lagt deler av beskrivelsen og dokumentasjonen til vedleggene 6-8.

Kvalitative intervjuer

Vi intervjuer representanter for ulike relevante interesser i to omganger; første gang etter første fulle skutersesong sommeren 2018, og så igjen de samme informantene i 2020. Disse informantene representerte skuterinteressene, friluftsliv, naturvern/naturforvaltning, utmarksnæring/reiseliv, kommuneadministrasjon og reindrift. Både av faglige og personvern-grunner holder vi informantene anonyme. Vi intervjuer fem informanter i Tydal og fire i Trysil, og vi fulgte en felles utarbeida intervjuguide for alle intervjuene (se Vedlegg 4). Guiden var overordna, og hovedpoenget var å gi alle mulighet til å snakke ganske fritt ut fra sitt ståsted og sine personlige vurderinger. En informant ble bytta ut ved andre gangs intervju (etter ønske fra vedkommende informant som ikke lenger satt i samme relevante verv i 2020). En informant falt også ut i 2020 pga. manglende tilbakemelding etter flere invitasjoner. I 2020 var ambisjonen å høste av erfaringene med tre sesonger åpne skuterløyper, og særlig vurdering av effekter for friluftsliv, naturmangfold, reindrift og utmarksnæring. I og med koronasituasjonen ble det meste av skutersesongen 2020 uvanlig med nesten bare innenbygds bruk. Effekten av etter-intervjuene ble derfor noe redusert.

Spørreundersøkelse

Vi undersøkte nærmere hvordan lokalbefolkning og hytteeiere opplevde etableringen av snøskuterløypene i de to kommunene og utarbeida derfor et kortfatta spørreskjema. Undersøkelsen ble gjennomført telefonisk av analyseselskapet Norstat. Vi ønsket svar fra 400 respondenter i hver av kommunene og målpopulasjonen var lokalbefolkning og hytteeiere, 18 år eller eldre.

Fortrinnsvis ønsket vi en 50/50-fordeling på de to brukerinteressentene ⁴ – men vi var usikre på hvorvidt dette ville være mulig. I Tydal er befolkningstallet kun 768 ⁵, og snøskuterløypene ligger spredt i store deler av kommunen. Kommunen har 1544 fritidsboliger ⁶. Hele Tydal har derfor utgjort utvalgspopulasjonen. Trysil er på den annen side langt større både hva gjelder befolkning og antall fritidsboliger. Kommunen har 6 620 ⁷ innbyggere og 6813 ⁸ fritidsboliger. I Trysil befinner imidlertid mye av bosettingene seg ganske langt fra løypetraseen og vi valgte derfor ut 18 grunnkretser ⁹ nærmest den etablerte traseen, som aktuell utvalgspopulasjon (gjelder både innbyggere og hytteeiere).

Totalt ble 5253 unike telefonnummer oppringt. Av disse var 27 ikke gyldige, 2870 svarte ikke, 512 ønsket ikke å delta i undersøkelsen mens 844 sa seg villig til å delta. 44 av disse avbrøt før undersøkelsen var ferdig slik at det endelige antallet respondenter var 800. Dette gir oss en svarprosent på 35. Fordelingen mellom respondenter fra hhv. Tydal og Trysil var lik, med 400 tilknyttet hver av kommunene (se for øvrig **Tabell 6.1**).

Data fra spørreundersøkelsen er analysert deskriptivt i SPSS. Utvalgsstørrelsen blir referert til i teksten som «N» og viser totalt antall respondenter som er med i analysen for det enkelte spørsmålet. For å se på forskjeller brukte vi i hovedsak deskriptive analyser, men også noe uavhengig t-test og kji-kvadrattest. Der signifikans er sjekket er dette oppgitt. Signifikansnivået var satt til $\alpha = 0,05$.

⁴ hytteeiere og befolkning

⁵ <https://www.ssb.no/kommunefakta/tydal>

⁶ <https://www.ssb.no/statbank/table/05467/tableViewLayout1/>

⁷ <https://www.ssb.no/kommunefakta/trysil>

⁸ <https://www.ssb.no/statbank/table/05467/tableViewLayout1/>

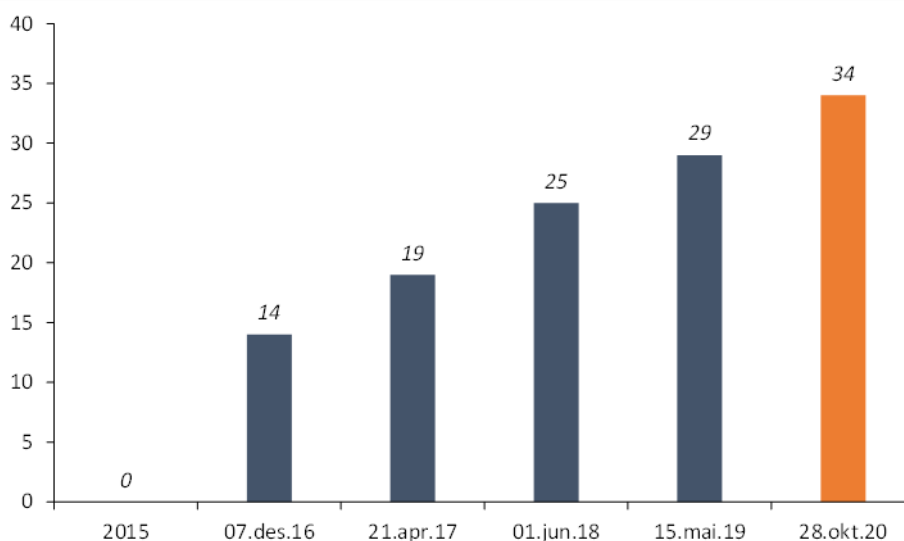
⁹ Hele delområde Ljørdalen og Østby, og grunnkrets Innbygda Øst i delområde Innbygda ble først prioritert. Deretter ble grunnkretsene Knetten, Ørådalen, Nybergsund Nord i delområde Nybergsund og grunnkretsene Grindbekken, Øverbygda og Flendalen i delområde Innbygda prioritert. En grunnkrets ble tømt (i samme rekkefølge som områder/grunnkretser er oppgitt) før den neste ble oppringt. Disse er brukt når det gjelder rekruttering av både fastboende og hytteeiere.

3 Rekreasjonsløyper: Nasjonal gjennomgang

3.1 Kommuner som har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring

Alle fylkesmenn svarte på henvendelsen fra Miljødirektoratet (se kapittel 2.3). Ifølge informasjonen vi innhentet, har 34 kommuner etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring per september 2020, en vekst på fem kommuner fra 2019, se **Figur 3.1**. De nye kommunene siden 2019 er Sør-Varanger, Hasvik, Lyngen og Hammerfest kommune i Troms og Finnmark og Beiarn kommune i Nordland. I sum hadde 14 kommuner etablert rekreasjonsløyper i 2016, året etter lovendringen, 19 kommuner i 2017, 25 kommuner i 2018, 29 kommuner i 2019 og 34 kommuner i 2020. Antallet og typen kommuner blir diskutert videre i kapittel 7.

Den kommunevise gjennomgangen er samla i vedlegg 2



Figur 3.1 Antall kommuner som har fastsatt løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter Kilde: *Me-non Economics*

I denne rapporten har vi oppdatert tilbakegående beregninger. Tallene som er presentert i **Figur 3.1** avviker derfor fra Pedersen mfl. (2018) og Pedersen mfl. (2019). Endringen består i at Porsanger kommune ble talt som en kommune som hadde fastsatt løyper fra og med 2018. I arbeidet med sluttrapporten har det derimot kommet fram at de ikke hadde fastsatt snøskuterløyper for rekreasjonsløyper, men benyttet muligheten forskriften gir for å åpne for kjøring på islagte vann for å raste, i Finnmark. Porsanger kommune er dermed ikke inkludert i antallet kommuner som har fastsatt løyper for rekreasjonskjøring, per dags dato.

Per september 2020 har følgende kommuner etablert løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter:

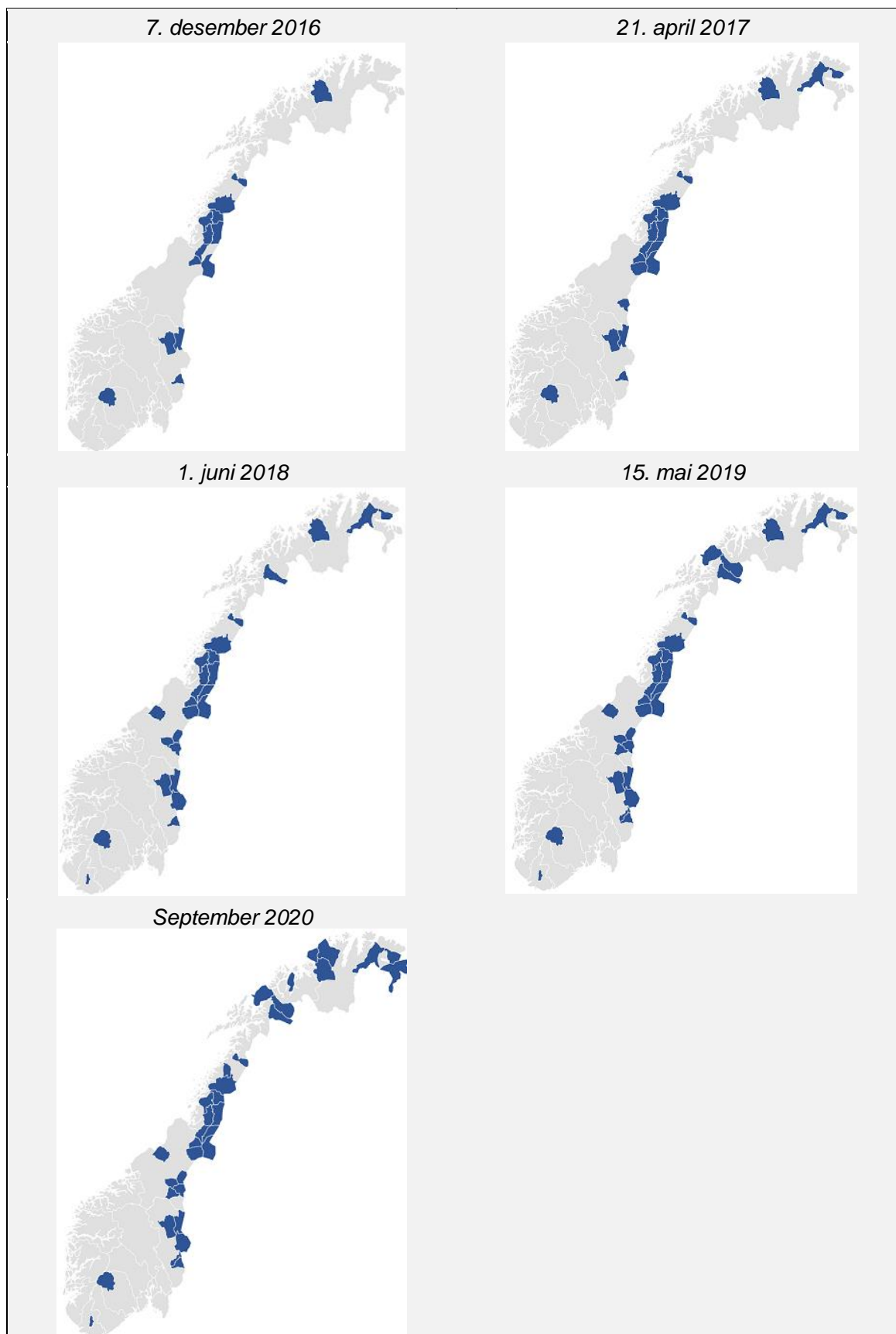
- Åsnes i Innlandet
- Våler i Innlandet
- Trysil i Innlandet
- Rendalen i Innlandet
- Engerdal i Innlandet
- Vinje i Vestfold og Telemark
- Hægebostad i Agder
- Åfjord i Trøndelag
- Holtålen i Trøndelag
- Selbu i Trøndelag
- Tydal i Trøndelag
- Meråker i Trøndelag
- Snåsa i Trøndelag
- Lierne i Trøndelag
- Røyrvik i Trøndelag
- Namsskogan i Trøndelag
- Grong i Trøndelag
- Vefsn i Nordland
- Grane i Nordland
- Hattfjelldal i Nordland
- Hemnes i Nordland
- Rana i Nordland
- Fauske i Nordland
- Beiarn i Nordland
- Vadsø i Troms og Finnmark
- Bardu i Troms og Finnmark
- Målselv i Troms og Finnmark
- Senja (tidligere Lenvik) i Troms og Finnmark
- Alta i Troms og Finnmark
- Tana i Troms og Finnmark
- Sør-Varanger i Troms og Finnmark
- Hasvik i Troms og Finnmark
- Lyngen i Troms og Finnmark
- Hammerfest i Troms og Finnmark

Figur 3.2 viser kart over kommuner som hadde åpnet opp på de ulike måletidspunktene.

I løpet av kartleggingen blant fylkesmenn har vi også blitt gjort kjent med at følgende 25 kommuner er i prosess med å anlegge løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter:

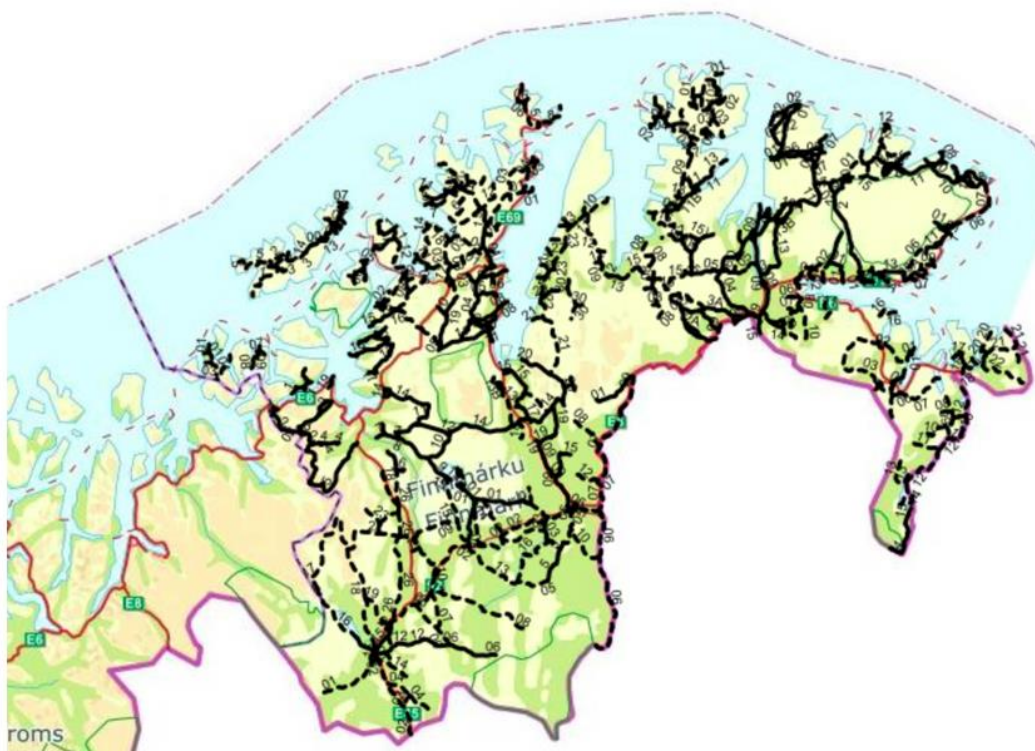
- Fyresdal kommune i Vestfold og Telemark
- Hjartdal i Vestfold og Telemark
- Kviteseid i Vestfold og Telemark
- Nissedal i Vestfold og Telemark
- Tokke i Vestfold og Telemark
- Høylandet kommune i Trøndelag
- Midtre Gauldal i Trøndelag
- Gildeskål kommune i Nordland
- Saltdal kommune i Nordland
- Kåfjord i Troms og Finnmark
- Skjervøy i Troms og Finnmark
- Storfjord i Troms og Finnmark
- Karasjok i Troms og Finnmark
- Gamvik i Troms og Finnmark
- Berlevåg i Troms og Finnmark
- Nordkapp i Troms og Finnmark
- Loppa i Troms og Finnmark
- Vardø i Troms og Finnmark
- Nesseby i Troms og Finnmark
- Kautokeino i Troms og Finnmark
- Båtsfjord i Troms og Finnmark
- Kvænangen i Troms og Finnmark
- Nordreisa i Troms og Finnmark
- Dyrøy i Troms og Finnmark
- Porsanger i Troms og Finnmark

Siden forskriftene som gjelder for kommunene i Nord-Troms og Finnmark oppheves sommeren 2021 er det grunn til å tro at de fleste kommunene i Nord-Troms og Finnmark vil etablere snøskuterløyper i tråd med det nye regelverket, før sommeren.



Figur 3.2 Kart over kommunene som har fastsatt løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter Kilde: Menon Economics

Kommunene i Nord-Troms og Finnmark har tidligere vært underlagt et annet regelverk enn øvrige norske kommuner. I disse kommunene kunne fylkesmannen tidligere godkjenne løyper etter forslag fra kommunestyrene. Ifølge en spørreundersøkelse mot kommunene fra Fylkesmannen i Finnmark i 2017 planlegger alle kommuner i Finnmark å gjennomføre prosess med å fastsette kommunal forskrift for snøskuterløyper etter Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og islagte vassdrag NF § 4a, det vil si i tråd med lovendringen. Samtlige kommuner i fylket har løypeforskrifter vedtatt av Fylkesmannen i dag. Enkelte kommuner kommuniserer et ønske om å få godkjent eksisterende løyper etter NF § 4a, andre ønsker nye løyper og åpning for rasting på islagte vann. Det er vanskelig å si om omfanget av løypenettet vil øke eller reduseres som følge av overgangen fra forskrift vedtatt av Fylkesmannen i Finnmark til kommunal forskrift. Uten at vi har fått bekreftet dette, er det sannsynlig at tilsvarende gjelder for kommunene i Nord-Troms, som tidligere var underlagt det samme regelverket som Finnmarkskommunene. Dagens løypenett for snøskuter i Finnmark er vist i Figur 3.3. Som vi kommer tilbake til i delkapittel 3.2.1 blir ikke videreføring av gamle rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring i Nord-Troms og Finnmark talt med når vi ser på effekten av lovendringen på den samlede lengden av snøskuterløyper.



Figur 3.3 Kart over alle etablerte snøskuterløyper i tidligere Finnmark fylke. Kartet viser løyper etablert med nytt og gammelt regelverk. Siden kun et fåtall av kommunene i Finnmark har gjennomført prosessen med å fastsette kommunal forskrift for snøskuterløyper, etter Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og islagte vassdrag NF § 4a, representerer kartet i stor grad løyper etter gammelt regelverk. Kilde: Nordatlas.

3.2 Løypeomfang og snøskuteraktivitet i kommunene som har etablert skuterløyper for rekreasjonskjøring

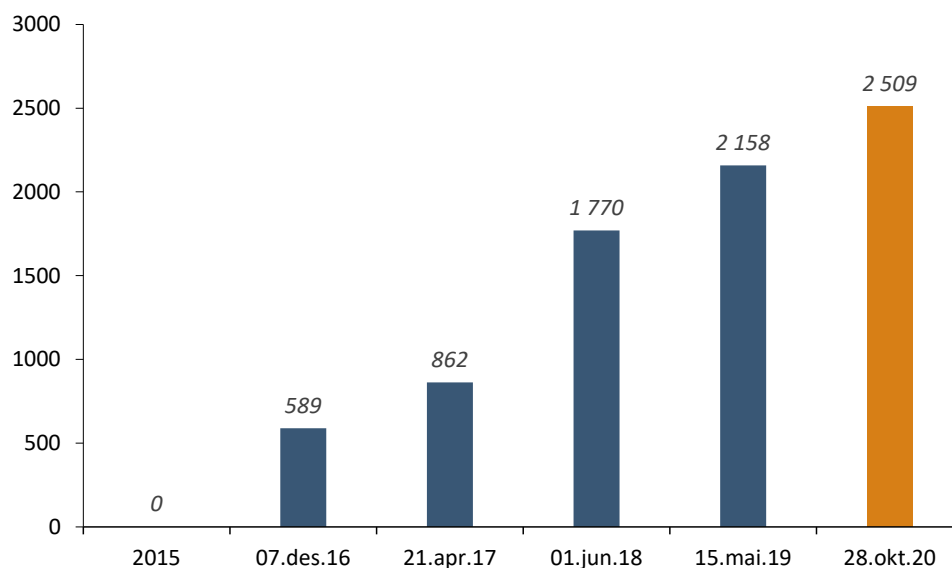
I dette kapitlet gjennomgås ulike indikatorer på snøskuteraktiviteten i de kommunene som har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring.

3.2.1 Kilometer snøskuterløype

Gjennom spørreundersøkelsen og telefonintervjuene har vi blant annet fått informasjon om hvor mange kilometer løype for rekreasjonskjøring med snøskuter som er etablert i de ulike kommunene i forbindelse med lovendringen. Antall kilometer med etablerte rekreasjonsløyper alene sier

ikke noe om aktivitetsomfanget, men er likevel en indikator på muligheter til å kjøre snøskuter. Måten løypenettet i de ulike kommunene er lagt opp vil også kunne påvirke skuteraktiviteten. For eksempel vil gjennomgangsløyper i kommunen til nabokommuner/Sverige sannsynligvis gi mer bruk per km løype enn løyper som ikke er koblet opp mot et større løypenett.

Figur 3.4 viser totalt antall kilometer løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Per september oktober 2020 har vi kartlagt et omfang for kilometer løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter tilsvarende 2509 kilometer. Økningen fra 2019 til 2020 skyldes i hovedsak at nye kommuner har kommet til (forklarer om lag 4/5 av økningen), men også at kommunene som etablerte løyper før 2020 har utvidet løypenettet siden forrige registrering (forklarer siste 1/5 av økningen).



Figur 3.4 Totalt antall kilometer etablerte løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Kilde: Menon Economics

Vi har også oppdatert tidligere beregninger. Tallene som er presentert i **Figur 3.4** avviker derfor noe fra Pedersen mfl. (2018) og Pedersen mfl. (2019). Avvikene skyldes at vi i tidligere beregninger ikke har regnet med at Vadsø har fått godkjent en løype på syv km. Vi avslutter dette delkapittelet med å tydeliggjøre metoden for beregningene i **Figur 3.4**.

Vi skal anslå effekten av lovendringen på løypeomfanget, målt som differansen mellom antall kilometer løyper på måletidspunktet med lovendring (den observerbare situasjonen) og antall kilometer løyper uten lovendring (en begrunnet hypotetisk referansesituasjon). Vi har kategorisert kommunene i fire ulike grupper etter følgende prinsipper:

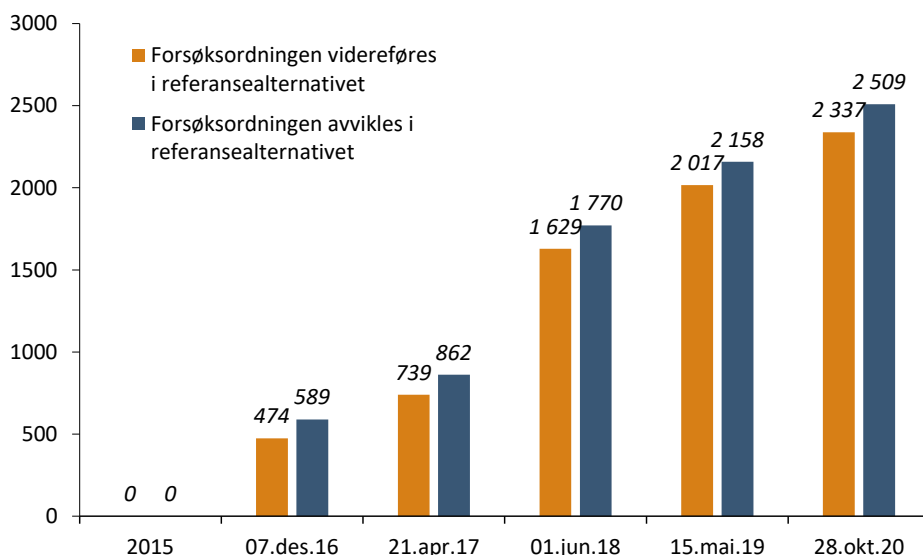
- **De som ikke hadde etablert snøskuterløyper før 2015.** For disse kommunene vil alle de etablerte løypene bli talt med. Et eksempel på dette er Trysil kommune som tidligere ikke hadde snøskuterløyper og nå har etablert en trasé på cirka 55 kilometer. Alle de nyetablerte 55 kilometerne tilskrives lovendringen.
- **Tidligere forsøkskommuner.** Fire kommuner¹⁰ deltok i en forsøksordning som eksisterte fra 2001 til 2005 (men som har fortsatt til 2015). I vår hovedberegning legger vi til grunn at siden dette var en *forsøksordning*, skulle denne uansett avvikles. For forsøkskommunene har vi derfor lagt til grunn at de starter med 0 kilometer løyper for rekreasjonskjøring før lovendringen. For eksempel hadde Vinje kommune under forsøksordningen (før 2015) etablert 11 løypetraséer på til sammen 175 kilometer. I dag har kommunen 10 løyper på til

¹⁰ Kommunene var Vinje, Stor-Elvdal, Fauske og Hattfjelldal. Sirdal, Lom, Røros og Kautokeino var også invitert, men etablerte ikke egne rekreasjonsløyper.

sammen 150 kilometer. Vi legger da til grunn at lovendringen utløste 150 kilometer snøskuterløype i kommunen. I løpet av evalueringen har vi blitt kjent med at det er ulike meninger om hva som ville skjedd med forsøksordningen hvis de nye reglene ikke hadde blitt iverksatt. Alternativet for Vinje ville være å si at lovendringen har bidratt til en reduksjon fra 175 kilometer til 150 kilometer, altså en nedgang på 30 kilometer. Vi har derfor valgt å vise konsekvensene av begge tilnærminger, se **Figur 3.5**.

- **Kommuner som tidligere hadde og/eller har isfiskeløyper.** Ganske mange av kommunene som har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring har fra før isfiskeløyper fastsatt av Fylkesmannen. Enkelte av isfiskeløypene er foreløpig videreført i sin opprinnelige form og status, mens andre har blitt transformert til rekreasjonsløyper. En naturlig begrunnelse for en slik transformasjon er at rekreasjonsløypene kan yte to hensikter, både som transport til/fra vann med isfiskemuligheter, og til rekreasjonskjøring. Alternativet med at man viderefører fiskeløypene med sitt opprinnelige formål er at de kun kan benyttes til transport til/fra vann med isfiskemuligheter (krever kjøpt fiskekort). Et eksempel på en slik kommune er Snåsa kommune. Kommunen hadde før lovendringen etablert tre isfiskeløyper på til sammen 20 kilometer. Etter lovendringen har de totalt etablert 150 kilometer rekreasjonsløype. Arbeidet med å etablere 150 kilometer omfattet nyetablering av 130 kilometer og transformasjon av de 20 kilometerne isfiskeløype. Selv om de 20 kilometerne (som tidligere var isfiskeløyper) tidligere hadde et annet bruksområde legger vi til grunn at lovendringen har utløst 130 nye kilometer snøskuterløype i Snåsa. Effekten av lovendringen bør måles mot en hypotetisk referansebane uten lovendring. Vi mener det er mest sannsynlig at Snåsa uten lovendringen fortsatt ville hatt 20 kilometer isfiskeløype. Imidlertid kan de 20 kilometerne nå ha et større bruksområde enn tidligere, slik at *antallet kjørte kilometer* på denne løypen kan ha økt.
- **Kommuner i Finnmark og Nord-Troms (tiltakssonen).** Kommunene i Nord-Troms og Finnmark har tidligere vært underlagt et annet regelverk enn øvrige norske kommuner. I disse kommunene kunne Fylkesmannen tidligere godkjenne løyper etter forslag fra kommunestyrene. Løypene var åpne for allmenheten og kunne benyttes til rekreasjonskjøring. Sør-Varanger er et eksempel på en kommune som har tatt konsekvensen av lovendringen og etablert nye løyper i tråd med fastsatte krav. Før lovendringen hadde Sør-Varanger cirka 473 kilometer snøskuterløype til rekreasjonskjøring. I 2020 har Sør-Varanger til sammen 564 kilometer med rekreasjonsløyper. Alle løypene fra før lovendringen er videreført og i tillegg er 91 kilometer med nye løyper eller forlengelser av løyper vedtatt. Virkningen på kilometer snøskuterløyper til rekreasjonskjøring av lovendringen i Sør-Varanger er derfor vurdert til å være lik 91 kilometer.

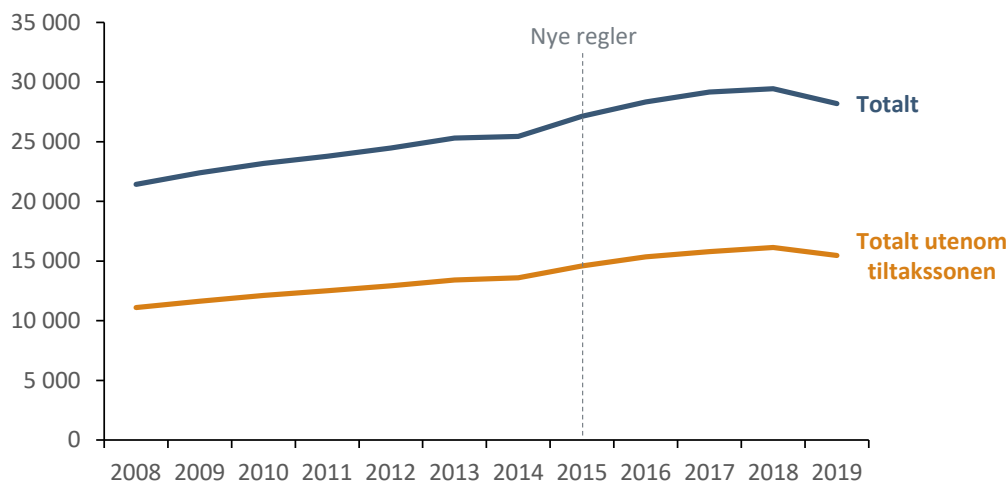
Med bakgrunn i usikkerheten om forsøksordningen ville blitt videreført har vi i **Figur 3.5** vist konsekvensen av begge tilnærminger. Som vi ser fra figuren er det relativt små avvik på beregnet netto økning i kilometer snøskuterløype avhengig av hvilken tilnærming som benyttes.



Figur 3.5 Totalt antall kilometer etablerte løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter. Kilde: Menon Economics

3.2.2 Antall registrerte snøskutere

En annen indikator på snøskuteraktivitet er antall registrerte snøskutere i kommunene som har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring. **Figur 3.6** viser antall registrerte snøskutere i disse kommunene i perioden 2014-2019. Kommunene har jevnt over hatt økning i antall registrerte snøskutere fram til 2018.¹¹ Vi ser at det var en tilsvarende vekst også i årene før 2015. Mange kommuner viser derimot et fall i antall registrerte snøskutere fra 2018 til 2019. Årsaken til denne utviklingen er usikker. En forklaring kan være at flere av de som har kjøpt seg snøskuter i kommunene har funnet ut at snøskuterkjøring ikke er en aktivitet de ønsker å fortsette med. En annen kan være at flere deler på snøskuterne. En tredje forklaring kan være at flere av de som bruker snøskuter i kommunen er bosatt i andre kommuner (eksempelvis hyttefolk). Utviklingen i registrerte snøskutere kan også påvirkes av befolkningsutvikling (for eksempel at eiere av snøskutere flytter ut av disse kommunene), befolknings sammensetning, velstandsutvikling, snøforhold, snøskuterpriser, økt grad av registrering, drivstoffpriser osv.



Figur 3.6 Antall registrerte snøskutere i kommunene som har etablert rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring. Kilde: Statistisk sentralbyrå, kildetabell 07832, bearbejdet av Menon Economics.

¹¹ Med eller uten lovendringen forventes det at antall registrerte snøskutere vil øke, se Bruvoll m.fl. (2014) og (2015). Vårt funn er imidlertid at Bruvoll mfl. sine forventninger til vekst i registrerte snøskutere er betydelig høyere enn det vi observerer.

3.3 Oppsummering om effekter på kjøreomfang, samt drøfting av effekter på næring og omfang av ulovlig kjøring

Dette kapitlet drøfter i hvilken grad endringene i løypeomfang og antall registrerte snøskutere siden 2014 beskrevet i kapittel 3.1 og 3.2 kan indikere de nye reglens effekt på: 1) omfang av snøskuterkjøring, 2) næringsaktivitet og 3) ulovlig kjøring.

3.3.1 Omfang av kjøring

I det følgende drøfter vi i hvilken grad endring i antall kilometer med snøskuterløyper og endring antall snøskutere kan indikere endring i omfang av kjøring, som følge av etablering av snøskuterløyper.

Kilometer med snøskuterløyper

Som vist i **Figur 3.4** har antallet kilometer med snøskuterløype økt med 2 509 kilometer siden 2014, gitt antagelsene beskrevet i delkapittel 3.2.1. Det vil si at på nasjonalt nivå har antall kilometer helt klart økt siden lovendringen.¹²

For kommunene som ikke hadde etablerte snøskuterløyper før lovendringen i 2015 viser oversikten en økning på 1519 kilometer løype fra 2016 til 2020, hvor den største økningen kom i 2018, siden syv kommuner¹³ åpnet til sammen 321 kilometer snøskuterløype. Av kommunene som tidligere hadde isfiskeløyper ser vi også stor vekst, også når man ikke regner med tidligere isfiskeløyper som nye løyper. Siden 2015 er det etablert over 1200 kilometer snøskuterløyper i tråd med nytt regelverk i disse kommunene, fordelt på tolv kommuner.¹⁴ Fra de tre forsøkskommunene som videreførte ordning med rekreasjonsløyper ved lovendringen¹⁵ ser vi også en økning i antall kilometer løype som etableres. De har til sammen hatt en økning på 172 kilometer løype, hovedsakelig i Vinje, som økte med 150 kilometer siden 2015. Kommunene i Nord-Troms og Finnmark har sett en svakere økning enn de tre foregående gruppene, med til sammen 209 kilometer nye løyper. Dette skyldes nok at kommunene i Nord-Troms og Finnmark har hatt relativt velutvikla løypenett for rekreasjonskjøring siden 1970-tallet, og de som har etablert rekreasjonsløyper har i stor grad brukt samme (eller utvida/forkorta) løypenett.

Antall snøskutere

Antall registrerte snøskutere i kommunene med registrerte løyper har som vist i **Figur 3.6** totalt steget siden ordningen ble innført i 2015. De siste to årene viser imidlertid oversikten at man i flere av disse kommunene har opplevd en reduksjon i antall snøskutere. Dette kan ha sammenheng med at de siste vintrene har vært kortere og mindre snørike enn tidligere. En forutsetning for å kjøre snøskuter er at man har nok snø, og om dette uteblir vil ikke løypene kunne holdes åpne. Dårlig snøsesong kan derfor være grunn til at færre snøskutere har blitt kjøpt. I Engerdal snøscooterforening åpnet ikke løypene for 2018-2019 sesongen for fullt før helt i slutten av januar 2019 (Engerdal Snøscooterforening 2020).

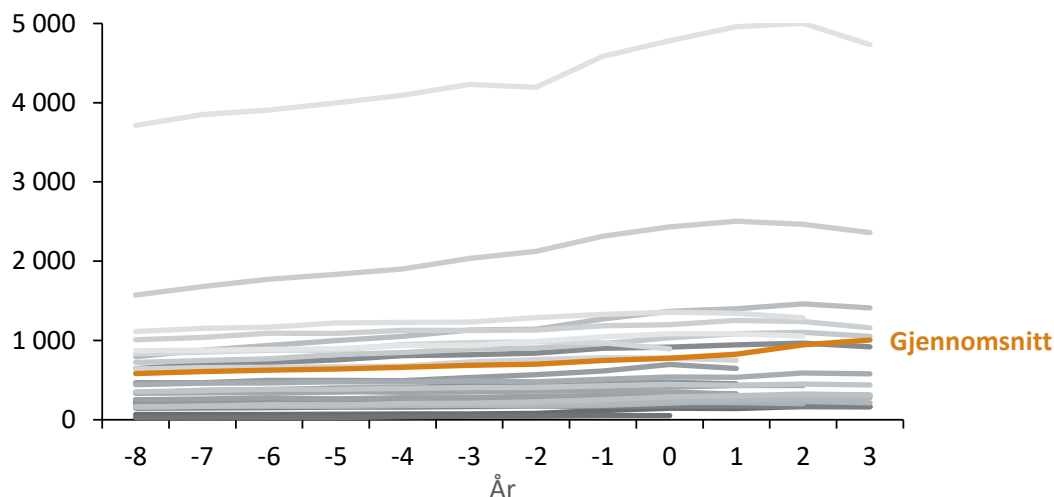
Figur 3.7 og **Figur 3.8** viser endringen i antall snøskutere i hver kommune, normalisert slik at år 0 er det året kommunen etablerte snøskuterløyper. Figurene viser at det har vært en økning i antall snøskutere, økningen har imidlertid vært begrenset.

¹² Om man antar at løypene i forsøkskommunene ikke ville blitt nedlagt blir det 172 færre kilometer økning i snøskuterløyper.

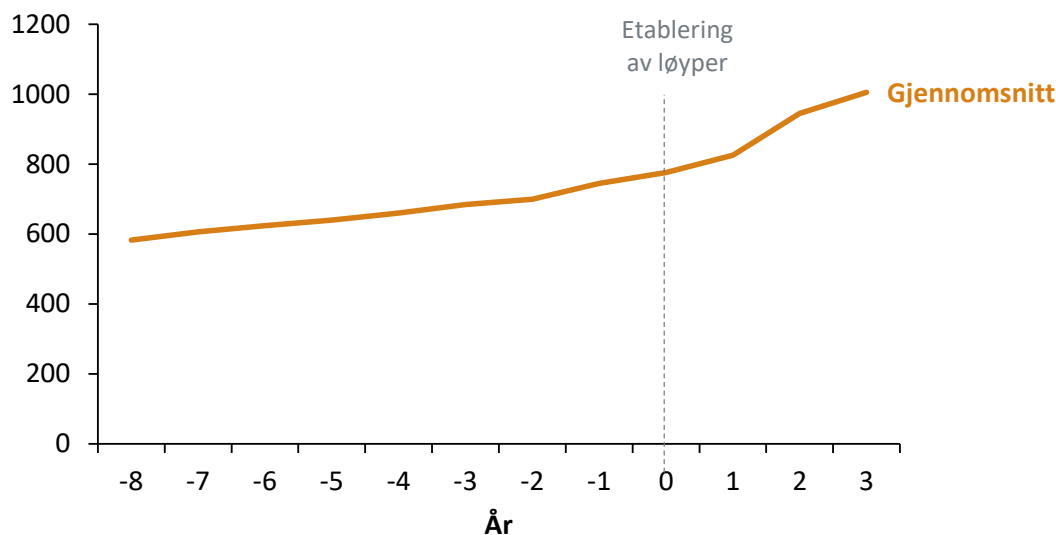
¹³ Trysil, Engerdal, Hægebostad, Åfjord, Selbu, Meråker og Rana.

¹⁴ Omfatter også tidligere forsøkskommuner Hattfjelldal og Fauske.

¹⁵ Vinje, Hattfjelldal og Fauske.



Figur 3.7 Antall snøskutere i hver kommune som har åpnet opp løyper - x-aksen angir år, normalisert slik at år 0 er året kommunen etablerte snøskuterløyper. N=34. Kilde: Statistisk sentralbyrå, kildetabell 07832, bearbeidet av Menon Economics



Figur 3.8 Gjennomsnittlig antall snøskutere i hver kommune som har åpnet opp løyper - x-aksen angir år, normalisert slik at år 0 er året kommunen etablerte snøskuterløyper. N=34. Kilde: Statistisk sentralbyrå, kildetabell 07832, bearbeidet av Menon Economics

Endring i omfang av kjøring

Etablering av snøskuterløyper er ment å legge til rette for rekreasjonskjøring med snøskutere. Derfor er det grunn til å tro at flere eller lengre løyper fører til mer kjøring. Denne virkningen reduseres i den grad denne kjøringen erstatter eksisterende, ulovlig kjøring med snøskuter. Utviklingen i antallet nyregistrerte snøskutere viser antall registrerte snøskutere har økt, men at økningen er begrenset. Det kan imidlertid ha bidratt til at de registrerte snøskuterne benyttes hyppigere.

For kommunene i Nord-Troms og Finnmark og for kommunene som har vært forsøkskommuner er det vanskelig å si hvordan lovendringen har påvirket omfang av kjøring. For de andre kommunene vurderer vi at, alt annet likt, er det større grunn til å tro at etablering av løyper fører til økt omfang av kjøring snarere enn redusert, eller uendret omfang. Dette er fordi løyper nettopp

er ment å legge til rette for snøskuterkjøring. Vi konkluderer derfor med at etablering av snøskuterløyper trolig har ført til økt omfang av snøskuterkjøring. Det er usikkert hvor stor økningen er.

3.3.2 Næringsaktivitet

Etablering av løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter kan påvirke lokalt næringsliv. På den ene siden kan løypene, gjennom stimulering til økt omfang av snøskutere og kjøring (se delkapittel 3.3.1) føre til økt behov for snøskuterforhandlere og for tjenester som service. Etablering av løyper kan også stimulere til reiselivsaktører som tilbyr snøskutersafari eller lignende, med tilhørende tilbud for tilreisende, som overnatting. Kommunene som har etablert snøskuterløyper er i stor grad distriktskommuner med begrensede muligheter til vekst og ny næringsaktivitet. Slik sett kan snøskuterløyper utløse nye muligheter og skape flere arbeidsplasser.

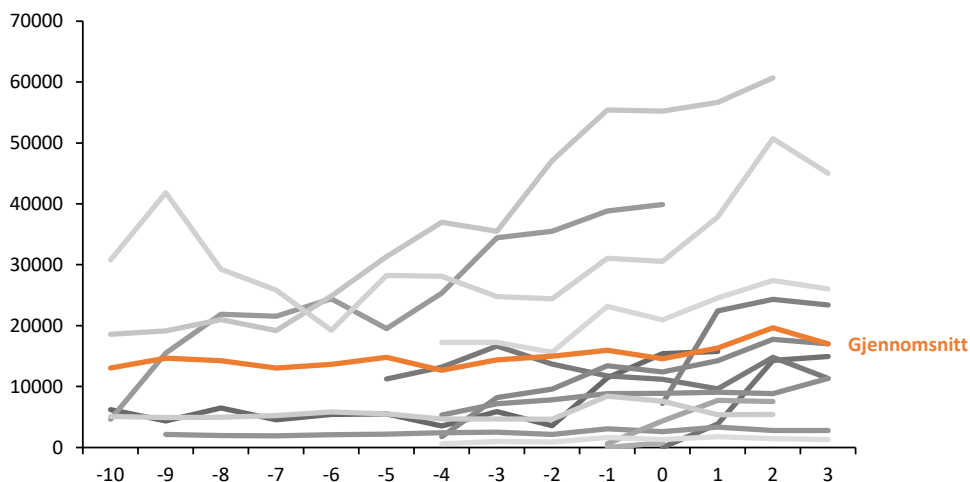
På den andre siden kan økt omfang av snøskuterkjøring ha negative konsekvenser for annet reiseliv hvor naturbruk og naturopplevelser er sentralt. Naturbasert reiseliv er i global vekst og det er et uttalt næringspolitisk satsningsområde for Norge (Handberg m.fl. 2020). I områder hvor reiselivet tilbyr opplevelser til fots, sykkel, ski eller lignende kan løyper og snøskuterkjøring føre til støy, endring av utsikt (løype og skutere) og lysforurensning for turistene. Dette kan redusere opplevelsen og dermed etterspørselen, som vil kunne ha negative konsekvenser for reiselivsaktørene.

Utover lokale konsekvenser, kan etablering av snøskuterløyper ha konsekvenser for omdømmet til Norge som en naturvennlig og bærekraftig reiselivsdestinasjon. Å oppleve naturen er den viktigste motivasjonen for turister i Norge (Innovasjon Norge 2019), og opplevelse av uberørt natur er en viktig del av det norske reiselivsproduktet. Motorisert ferdsel i naturen kan bidra til å svekke dette omdømmet, og slikpåvirke næringsaktiviteten negativt.

I hvilken grad eventuelle positive eller negative næringseffekter er sterkest er et empirisk spørsmål vi ikke har hatt ressurser til å gå nærmere inn på.

Figur 3.9 presenterer endring i omsetning blant bedrifter identifisert med virksomhet basert på snøskuter i kommunen. Vi har sett bort fra næringsvirksomhet i Nord-Troms og Finnmark, siden omsetningen sannsynligvis ville vært den samme uten nye regler. Totalt 18 bedrifter er oppgitt, hvorav over halvparten er innen handel eller reparasjon av motorvogner. Ellers er det oppgitt tre overnattings- og serveringsvirksomheter, et alpinanlegg og enkelte utleie- og maskinservicebedrifter. Figuren presenterer omsetning for disse i årene før kommunen har etablert løyper (år<0) og etter at løypene er etablert (>0). Figuren viser ingen klar trend før og etter etablering (gjennomsnitt i oransje), men en liten positiv effekt. Den negative trenden fra år 2 til 3 kan være knyttet til vanskelige forhold for snøskuterkjøring de siste par vintrene (se delkap.3.3.1).¹⁶

¹⁶ Alle data er fra før Korona-innstrammingene.



Figur 3.9 Endring i total omsetning blant bedrifter respondentene i spørreundersøkelsen har oppgitt er relevante for snøskuterkjøring i kommuner (utenfor tiltakssonen) som har etablert snøskuterløyper - x-aksen angir år, normalisert slik at år 0 er året kommunen etablerte snøskuterløyper. Hver grå linje utgjør en bedrift, N=18. Kilde: Svar fra spørreundersøkelse til kommunene og Menons regnskapsdatabase

Figuren er et resultat av bedrifter respondentene fra kommunene (se Vedlegg 1) i spørreundersøkelsen har oppgitt er relevante for snøskuterkjøring. Kommunerepresentantene er spurt om det er etablert kommersielle turtilbud med skuter knyttet til rekreasjonsløypene, som guiding, og om det etablert næringsvirksomheter knyttet til salg, service eller utleie av snøskutere. Det er grunn til å tro at de som har svart på spørsmålene i kommunene ikke har full oversikt over alle relevante bedrifter. Derfor kan listen med bedrifter være ufullstendig. Oversikten dekker heller ikke bedrifter som mulig kan påvirkes negativt av etablering av løyper. Slik sett skal man ikke legge for stor vekt på denne sammenstillingen.

3.3.3 Omfang av ulovlig kjøring

Med ulovlig kjøring mener vi i denne sammenhengen snøskuterkjøring utenfor snøskuterløype som ikke er lovlig nyttekjøring. I **Figur 3.10** viser vi et bilde av spor etter snøskuterkjøring som ser ut til å være avledet ulovlig kjøring fra en etablert snøskuterløype.



Figur 3.10 Eksempel på snøskuterkjøring som ser ut til å være ulovlig kjøring, avledet fra en etablert snøskuterløype. Kilde: Statens naturoppsyn/ Miljødirektoratet

Uten omfattende undersøkelser av kjøringens mønster i kommunene, vil det være vanskelig å konkludere om etablering av snøskuterløyper fører til mer, mindre eller uendret omfang og eventuell alvorlighet av ulovlig kjøring. Det kan også være betydelige variasjoner i dette mellom kommuner, større områder og over tid (innad i sesong). Vi mangler empirisk grunnlag for å konkludere. I det følgende presenterer vi resultatene av hva kommunene mener om dette, hva politiets registrerte ulovlig snøskuterkjøring indikerer, og først en beskrivelse av tilsyns- og kontrollaktiviteten til SNO.

Statens naturoppsyn sin tilsyns- og kontrollaktivitet

SNO er tilsynsmyndighet etter motorferdselloven, i det naturoppsynsloven § 2 første ledd pålegger oppsynet å føre kontroll med at bestemmelsene gitt i eller i medhold av bl.a. motorferdselloven blir overholdt.

Grunnlaget for SNO sin kontrollaktivitet er å forebygge negative konsekvenser som motorferdsel kan medføre for naturmiljøet og å avdekke ulovlig kjøring. Hovedfokuset for SNO ved kontroll vil derfor være på kjøring som finner sted utenfor løypene. Kontrollaktiviteten er utpreget risikobasert, slik at ressursene rettes dit det er størst fare for regelbrudd og der det er størst risiko for skade på naturmangfold.

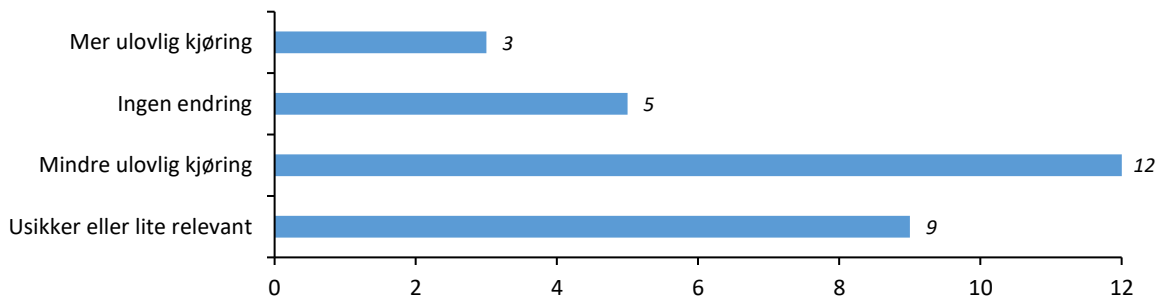
Fra og med 2015 har regjeringen gjennom Statsbudsjettet vektlagt behovet for økt kontroll av motorferdsel i utmark. I Klima- og miljødepartementets budsjettet for 2020 heter det: *"Omfanget av ulovleg motorferdsle er framleis for høgt. Den forsterka innsatsen frå naturoppsynet knytt til kontroll av både lovleg og avdekking av ulovleg motorferdsle vil derfor bli ført vidare."*

I samtaler med representanter fra SNO i løpet av evalueringsperioden framkommer det at totalomfanget av ulovlig kjøring med motorkjøretøy er vanskelig å tallfeste. Bakgrunnen for det er at oppdagelsesrisikoen er svært lav. Ut fra tilstedeværelse i utmarksområder og kartlegging av

sporaktivitet på vinterføre, er det SNO sitt inntrykk at ulovlig bruk av snøscooter er betydelig i enkelte regioner, men det er vanskelig å si noe om den er økende eller synkende. Utviklingen i antall registrerte avvik og anmeldelser har i stor grad sammenheng med tilgjengelige ressurser til kontroll. SNO brukte totalt ca. 227 ukeverk på kontroll med motorisert ferdsel i utmark og vassdrag i 2018.

Resultater av spørreundersøkelsen: kommunenes meninger om endring i ulovlig kjøring

Fra de kommunene som har svart på den web-basert spørreundersøkelsen, mener tre at det har blitt mer ulovlig kjøring, 12 mener det har blitt mindre og 8 mener at det er ingen eller svært usikker endring, eller at spørsmålet ikke er relevant for kommunen (se **Figur 3.11**). Dette er basert på respondentenes inntrykk og flere uttrykker stor usikkerhet ved disse vurderingene.



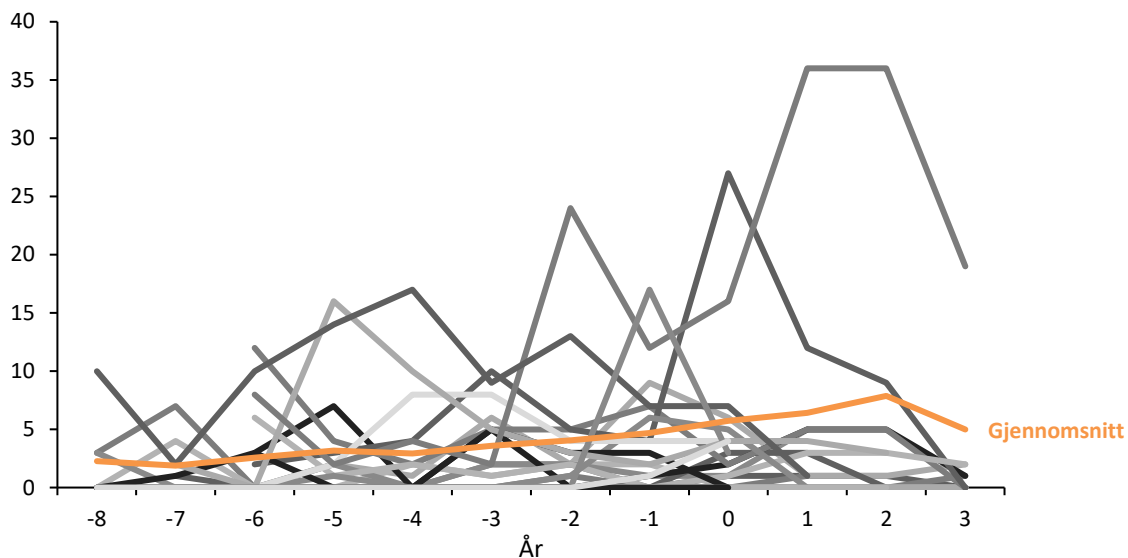
Figur 3.11 Kommunenes mening om: «hva er din oppfatning av omfanget av ulovlig kjøring i dag sammenlignet med før lovendringen?» N=29. Kilde: Spørreundersøkelse til kommunene, bearbeidet av Menon Economics

Som grunn for at oppfattet ulovlig kjøring er redusert peker enkelte respondenter på selvjustis i snøskutermiljøet, hvor kjørere følger med på hverandre og selv sanksjonerer ulovlig kjøring. En motivasjon for dette kan være at negativ publisitet rundt ulovlig kjøring også kan få negative konsekvenser for de som kjører lovlig, slik at det også vil være i deres interesse å redusere den ulovlige kjøringen. For at dette skal ha en effekt må ulovlig kjøring kunne observeres av andre, observatøren må ha vilje til å gripe inn og sanksjonsmulighetene til å redusere den ulovlige kjøringen. Der de som kjører ulovlig er en del av et snøskutermiljø (f.eks. en snøskuterklubb), vil også kollektiv negativ holdning til ulovlig kjøring i miljøet kunne redusere omfanget av ulovlig kjøring på sikt.

Registreringer i straffesakregisteret: registrert ulovlig snøskuterkjøring

Politiet registrerer løpende ulovlig snøskuterkjøring gjennom saker i deres straffesakregister PAL STRASAK. Statistikkgruppen «6001 snøscooterkjøring, ulovlig (§ 3)» omfatter i hovedsak snøskuterkjøring utenfor dedikert løype uten dispensasjon (vår litt forenklete forklaring), men også andre former for ulovlig snøskuterkjøring. Dermed inkluderer denne indikatoren mer enn det vi er interessert i å måle, for eksempel kjøring uten hjelm og promillekjøring. Datagrunnlaget er derfor noe upresist for å indikere den ulovlige kjøringen vi ønsker å avdekke her. En annen utfordring for datagrunnlaget er at omfanget av kontrollvirksomhet (og dermed sannsynligheten for å avdekke ulovlig kjøring) kan endre seg med etablering av løyper for rekreasjonskjøring.

Figur 3.12 viser antallet registrerte tilfeller av (den brede forståelsen av) ulovlig kjøring per kommune i grått, og gjennomsnittet for alle kommuner med rekreasjonsløyper i rødt. Årene er normalisert, slik at år null er det året snøskuterløyper ble etablert i hver av kommunene, som varierer fra 2015 til 2019. For eksempel er år null i Trysil 2018, mens år null for Vinje er 2016. Figuren forteller oss at antall registrerte tilfeller av ulovlig kjøring har økt, men vi kan ikke si i hvilken grad økningen skyldes lovendringen i seg selv, økt kontrollvirksomhet eller andre forhold. Vi kan altså ikke si noe om snøskuterkjøringen utenfor godkjent løype uten dispensasjon har økt. Vi ser også at utviklingen i registrert ulovlig kjøring i kommunene varierer.



Figur 3.12 Antall registrerte tilfeller av ulovlig kjøring for kommunene som har etablert løyper for fornøyleskjøring med snøskuter - år er normalisert slik at år 0 representerer året kommunene etablerte snøskuterløype. N=34. Kilde: Politidirektoratet (PAL STRASAK), per oktober 2020. Bearbeidet av Menon Economics.

Oppsummering og drøfting av kapittel 3 kommer i kapittel 7.

4 Trysil kommune – et grundigere innsyn

I Trysil kommune gjorde kommunestyret vedtak om at det skulle etableres snøskuterløyper for fornøyelseskjøring 8. november 2016.

«Det åpnes for snøskuterløyper i Trysil kommune begrenset til Ljørdalsfjøret. Det utarbeides forskrift og plankart med bestemmelser for dette. Ordningen evalueres etter to år. På sikt ser vi dette som en betydelig mulighet for utvikling av næring rundt denne aktiviteten. Det vil bli et fint supplement til andre tradisjonelle, fysiske friluftsinnteresser og kunne tiltrekke seg nye grupper besøkende. Målet er oppstart fra og med vintersesongen 2017/2018.»

(vedtak i kommunestyret i Trysil 8.11.2016)

Trysil er en stor utmarkskommune med et areal på over 3000 km². Det var ingen snøskuterløyper i Trysil i forkant av vedtaket. Begrunnelsen for etablering av snøskuterløyper var tuftet på at det lenge hadde vært et ønske fra noen interessenter om å få til løyper som kunne knyttes til løypenettet i Sverige, og at løypene ville kunne gi grunnlag for nye næringer i lokalsamfunnene (saksframlegg August 2016). Som eksempler på sistnevnte ble utleie av snøskutere, opplagring, snøskuterverksted, parkering, servering og guiding trukket fram. Den vedtatte etableringen av flyplass i Sälen (Sverige) og markedspotensialet knytta til økt mengde turister i områdene Sälen-Trysil var også et argument i favør av næring i fbm. løyper (saksframlegg August 2016).

4.1 Prosessen med etablering av snøskuterløyper

I forbindelse med den varslede forsøksordningen (altså før 2015) hadde Trysil kommune vedtatt planprogram for kommunalt forsøk med snøskuterløyper. I planprogrammet var forsøket begrenset til Ljørdalfjøret. Saken ble «lagt på is» juni 2014, i påvente av lovendringen. Da lovendringen ble vedtatt (2015) ble arbeidet i Trysil tatt opp igjen. Det var da tre ulike leder/interessenter som hadde sendt søknad til kommunen om å få løyper og som kunne være aktuelle:

1. Løype i Ljørdalen, Initiativtaker: Ljørdalen snøscooterklubb.
2. Løype i Vestre (det framkommer ikke i saksframlegg hvem som var initiativtaker eller hvilket område dette gjelder – men annen informasjon tilsier at dette er det samme som senere blir omtalt som Vestre Trysil med løyper i Søre Osen-området)
3. Løype i Flendalen mot Ljørdalen, initiativtaker: UL Flendølen/Prosjekt Flendalen.

I desember 2015 kom rådmannen med sin første innstilling knytta til den nå vedtatte lovendringen. Rådmannen frarådet etablering av snøskuterløyper for fornøyelseskjøring i kommunen, med argument om at det på lang sikt ville...

«...kunne føre til en dreining fra tradisjonelt, bærekraftig friluftsliv mot et motorisert friluftsliv, med potensielt negative konsekvenser for folkehelse og øvrige friluftsinnteresser». (saksframlegg desember 2015)

Saken ble tatt opp i *Hovedutvalget for forvaltning og teknisk drift* (heretter HFDT) i februar 2016 og her falt rådmannens innstilling (4 mot 3 stemmer). Utvalgets innstilling ble at Trysil skulle igangsette arbeidet med lokale kriterier og løype-alternativer for snøskuterløyper. Den 16.2.2016 skulle HFDTs innstilling opp i kommunestyret. Her ble saken vedtatt utsatt med 13 mot 12 stemmer, og rådmannen ble bedt om å utrede og gi svar på en rekke spørsmål knytta til flere forhold, blant annet: kostnader, effekten for næringsutvikling og forholdet til annen næring (inkl. bærekraftig reiseliv), folkehelse, terrengslitasje/forsøpling i fbm. rasting, håndheving av regelverk knyttet til konsekvenser for friluftsliv og naturmangfold, ulykker, ulovlig jakt, juridiske ansvarsforhold, muligheter for etablering av en tidsbegrenset forsøksordning m.m.

I august var rådmannens tilleggsutredning klar (saksframlegg August 2016). Her ble alle spørsmål stilt i kommunestyrevedtaket i februar besvart og de ulike forholdene vurdert. Vurderingene var relativt kortfattede. Av relevans for dette oppdragets mandat kan nevnes at friluftslivsbegrepet, forstyrrelse av friluftslivsinnteresser og endring til et mer motorisert friluftsliv – også omtalt i

samband med folkehelse – ble nevnt i den samlede vurderingen (se mer om dette i kap.4.2.1). Næringspotensialet ble også nevnt og rådmannen konkluderte at snøskuterløyper ville kunne gi grunnlag for ny næringsutvikling i lokalsamfunnene som er berørt av løypenettet. Samtidig ble det faktum at Trysil markedsfører seg som en bærekraftig, grønn reiselivsdestinasjon trukket fram som et mulig konfliktområde. Rådmannens innstilling til hvorvidt det skulle åpnes for snøskuterløyper i kommunene var den samme som i desember 2015:

«Rådmannen kan ikke se at utredningsarbeidet som er utført har medført nye momenter som tilsier at den opprinnelige innstillingen endres. Rådmannen foreslår at det ikke åpnes for etablering av snøskuterløyper for fornøyelseskjøring i Trysil kommune. Fornøyelseskjøring med snøskuter vil på lang sikt kunne føre til en dreining fra tradisjonelt, bærekraftig friluftsliv mot et motorisert friluftsliv, med potensielt negative konsekvenser for folkehelse og øvrige friluftssinteresser» (Saksframlegg August 2016)

Saken ble videre behandlet i HFTD i oktober 2016. Her falt rådmannens innstilling enstemmig – og et nytt forslag om å åpne for snøskuterløyper begrenset til Ljørdalsfjøret ble vedtatt¹⁷. I det vedtatte forslaget ble det også fastslått at ordningen skulle evalueres etter to år (se boks forrige side). Saken ble avgjort politisk i kommunestyret i november samme år. I tillegg til HFTD sin innstilling, ble det fremmet forslag om å...

- a) følge rådmannens innstilling om å ikke etablere snøskuterløyper
- b) åpne for snøskuterløyper i alle de tre områdene som hadde meldt interesse.

Kommunestyret vedtok altså HFDT sin innstilling med klar overvekt (16 mot 9 stemmer).

I Trysil er det ikke laget en selvstendig konsekvensutredning (i form av en egen rapport) knyttet til snøskuterløypene. Saksframleggene som rådmannens administrasjon la fram til møtene der saken ble behandlet kommunalt, inneholder imidlertid rådmannens vurderinger/utredninger. I enkelte spørsmål har rådmannen innhentet uttalelse fra relevante aktører¹⁸. Rådmannen har lagt fram vurderinger/utredninger i fire saksframlegg i perioden desember 2015 til august 2017, se **Tabell 4.1**.

Tabell 4.1 Rådmannens saksframlegg og møtedatoer for behandling i hovedutvalget for forvaltning og teknisk drift og i kommunestyret

Referanse	Saksframlegg	Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift (HFTD)	Kommunestyret
Desember 2015	15.12.2015	03.02.2016	16.02.2016
August 2016	12.08.2016	12.10.2016	08.11.2016
Mars 2017	16.03.2017	19.04.2017	---
August 2017	08.08.2017	06.09.2017	---

4.2 Utredningsarbeidet

Det «formelle» utredningsarbeidet i forbindelse med snøskuterløypa i Ljørdalen startet i desember 2016¹⁹. Den kommunale arbeidsgruppa besto av representanter fra plan, miljø, landbruk og juridisk rådgivning (saksframlegg mars 2017). Arbeidet med å kartlegge og verdsette friluftsområder startet også opp (knyttet til områdene der en ønsket å etablere leden).

¹⁷ Det ble også fremmet forslag om å åpne opp i alle de tre områdene. Dette falt med 1 mot 5 stemmer i favør av det vedtatte forslaget.

¹⁸ Blant annet er kartlegging og verdsetting av friluftslivsområde gjort i samarbeid mellom Trysil kommune og Arkitektbua as.

¹⁹ Det ble jo også gjort vurderinger i fbm. med utsettingen i februar 2016 – omtalt over.

4.2.1 Det faglige grunnlaget og kommunens vurderinger knyttet til friluftsliv

I rådmannens saksframlegg fra desember 2015 ble friluftslivet nevnt flere ganger. Innledningsvis ble friluftslivsbegrepet problematisert: det faktum at noen anser snøskuterkjøring å være friluftsliv, mens andre mener at snøskuterkjøring ikke er det og at skuterkjøring kan ødelegge for (det tradisjonelle) friluftslivet. Støy og ulovlig kjøring ble framhevet som to viktige forhold som berører friluftslivet, og støy ble presentert å stå i direkte motsats til det tradisjonelle friluftslivet fordi stillhet er et viktig aspekt for mange friluftslivsutøvere. Videre ble det påpekt at moderne firtaktere er lite støyende sammenlignet med totaktere, men at spørsmålet om støy likevel vil være et sentralt spørsmål. I tillegg til å berøre friluftslivsutøvere, ble også fastboende og hytteeiere nevnt i denne sammenheng. Det ble presisert at kommunen måtte kartlegge friluftslivsområder og utrede støy i et eventuelt videre arbeid med løyper - også i influensområdene rundt løypa.

Det er ikke utarbeidet støysonekart (eller tilsvarende) for områdene langs snøskuterledene. I saksframlegg august 2017 ligger *T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging* vedlagt. Det er imidlertid ikke mulig å si noe om hvordan denne er benyttet for å vurdere støy knytta til leden, mest sannsynlig er det lagt ved fordi den ene høringsuttalelsen referer til veilederen.

Trysil har også vært opptatt av folkehelse i sine vurderinger/utredninger – de spilte inn dette som et tema de ønsket skulle være inkludert allerede i forbindelse med den varslede forsøksordningen i 2013. Folkehelse er indirekte knyttet til friluftsliv, da opplevelse av friluftsliv/natur og/eller lystbetonte «fritidsaktiviteter» (snøskuter) kan gi psykisk og fysisk velvære. Fordi dette ikke direkte handler om friluftslivet, går vi ikke nærmere inn på disse vurderingene, men folkehelse var vurdert innledningsvis i prosessen (både av rådmannen, og det ble hentet inn uttalelse fra kommuneoverlegen – saksframlegg august 2016).

I rådmannens første innstilling (desember 2015) var hensynet til det tradisjonelle friluftslivet trukket fram som selve begrunnelsen for innstillingen om å ikke etablere snøskuterløyper for fornøyleseskjøring. Rådmannen anså at snøskuterløyper ville kunne føre til at det tradisjonelle, bærekraftige friluftslivet på sikt ville bli mindre, mens det motoriserte økte – dette kunne igjen ha negative effekter på øvrige friluftslivsinteresser (se sitat forrige side). Det ble referert til erfaringer fra Finnmark og Sverige, og at en har sett nettopp en slik dreining i disse områdene.

Trysil kommune hadde før arbeidet med snøskuterløypene ikke kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder. I første omgang ble områder i Ljørdalen kartlagt/verdsatt (Arkitektbua & Trysil kommune 2017) – fordi det var tidspress knyttet til etablering av snøskuterløypa. I delrapporten anses det tilstrekkelig å gjennomføre «en forholdsvis enkel kartlegging og verdsetting hvor en arbeidsgruppe bestående av representanter fra kommuneadministrasjonen, samt enkelte ressurspersoner gjennomfører prosessen på kort tid» (Arkitektbua & Trysil kommune 2017, s. 5). Dette ble begrunnet med at kommunearealet er stort, innbyggertallet relativt lavt, kommunen har få tettsteder og arealene er relativt oversiktlige (Arkitektbua & Trysil kommune 2017). Det ble spesifisert at kartleggingen ikke er en plan, men et verktøy for å vise særlig viktige friluftslivsområder i kommunen. Miljødirektoratets veileder ble lagt til grunn for arbeidet.

Fordi kommunen har store utmarksarealer²⁰ har de valgt å kun klassifisere arealene som friluftslivsareal dersom det er «noe ekstra med området» (Arkitektbua & Trysil kommune 2017, s. 7). Dette eksemplifiseres med at det må være «en viss form for tilrettelegging, økt bruk, spesiell funksjon eller at området tilbyr noe som ikke er lett tilgjengelig andre steder i kommunen» (Arkitektbua & Trysil kommune 2017, s. 7). Trysil har videre vurdert områdene i nærheten av grender, tettsteder og hytteområder som viktigste prioritering. Det listes opp eksempler på forhold som kan være aktuelt å registrere – eksempelvis skøytebaner, akebakker, opplyste skiløyper, tilrettelagte

²⁰ Dette presiseres også i rådmannens saksframlegg mars 2017: «når det gjelder friluftslivsområder kan det argumenteres for at hele Trysil er et eneste stort friluftslivsområde. Kommunen er imidlertid på størrelse med Vestfold fylke og har en befolkning på bare 6550, sel om trafikk av hyttefolk drar opp folketallet i perioder. Det har derfor ingen hensikt å kartlegge hver kvadratmeter av kommunen, da brukerfrekvensen i store deler av kommunen er svært lav.» (rådmannens saksframlegg mars 2017)

turområder (eks. hundekjøringsleder) etc.²¹ Skiløyper som ikke er opplyst er eksplisitt uttalt å ikke være tatt med i registreringen – med mindre de har noe «ekstra», som for eksempel belysning.

Syv av de 13 kriteriene i miljødirektoratets veileder har blitt vurdert i kartleggingen i Trysil: brukerfrekvens, regionale og nasjonale brukere, opplevelseskvaliteter, symbolverdi, funksjon, egnethet og tilrettelegging. Karakter 4,5/5²² for et av kriteriene eller for gjennomsnittsverdien for alle kriterier samlet resulterte i at del-området ble gitt verdien *A svært viktig*. Karakter 3/3,4²³ for et av kriteriene eller for gjennomsnittsverdien for alle kriterier ga verdien *B viktig*. Karakter 2 for et av kriteriene eller for gjennomsnittsverdien for alle kriterier samlet ble gitt verdien *C registrert*. Øvrige ble gitt verdien *D ikke klassifisert*. Det ble videre presisert at noen justeringer må påberegnes ettersom kartleggingen av resten av kommunen ikke ble gjennomført på samme tidspunkt, samtidig som det står i rapporten at områdene i Ljørdalen er vurdert opp mot andre områder i kommunen. Det er altså litt uklart om områdene rundt snøskuterløypene er vurdert opp mot resten av kommunen eller ikke.

I Ljørdalen ble det registrert seks friluftslivsområder:

- 2 store turområder med tilrettelegging (Solberglia/Ryskdalen og hytteområder i Ljørdalen øst)
- 2 særlige kvalitetsområder (Fulufjellet nasjonalpark og Bråtåfallet)
- 1 leke/rekreasjonsområde (Ljørdalen skole)
- 1 nærturterreng (Brurunden med badeplass i Ljøra)

Solberglia/Ryskdalen og Brurunden ble verdsatt som **viktige** friluftslivsområder. Fulufjellet nasjonalpark, Bråtåfallet, Ljørdalen skole og hytteområdene i Ljørdalen øst ble verdsatt som **svært viktige** friluftslivsområder. Karaktersetningen for de syv kriteriene for hver av disse seks områdene er ikke vist i delrapporten. Kart som viser friluftsområdene i Ljørdalen vises i **Figur 4.1**.

I saksframlegg mars 2017 påpeker rådmannen at tre av de kartlagte friluftsområdene potensielt kan bli påvirket av forslaget til snøskutertrase: Brurunden, Ljørdalen øst og Solberglia/Ryskdalen. Kommunens vurdering av dette var følgende:

- **Brurunden:** Området ville kunne påvirkes både støymessige og det kunne potensielt oppstå konflikter mellom myke trafikanter og snøskutere. Det ble påpekt at området imidlertid ikke var støyfritt i utgangspunktet, da de ligger nær vei og trafikk. Hastigheten ble foreslått nedsatt til 30 km/t, da ville støyen reduseres
- **Ljørdalen Øst:** Området (som består av hyttefelt og et relativt omfattende nett av løyper²⁴) ville potensielt kunne påvirkes av støy, men påvirkningen ble vurdert å være begrenset på grunn av avstanden til foreslått trase.
- **Solberglia/Ryskdalen:** De topografiske forholdene i området ble vurdert å tilsi at leden ikke ville påvirke området, den ene skiløypa som går i området er også vurdert å ligge for langt unna den foreslåtte traseen.

Rådmannen skriver videre (saksframlegg mars 2017) at alle de store skiløypenettene i Trysil ligger inne på www.skisporet.no og de har derfor innhentet data fra denne siden. Rådmannen skriver at den foreslåtte snøskuterleden medfører to krysninger av skiløyper (begge vest for Hollsetra) fordi det ikke er mulig å legge løypa utenom skiløyper i disse områdene. Fartsgrensen er foreslått til 20 km/t, både av sikkerhetshensyn og for å redusere støy.

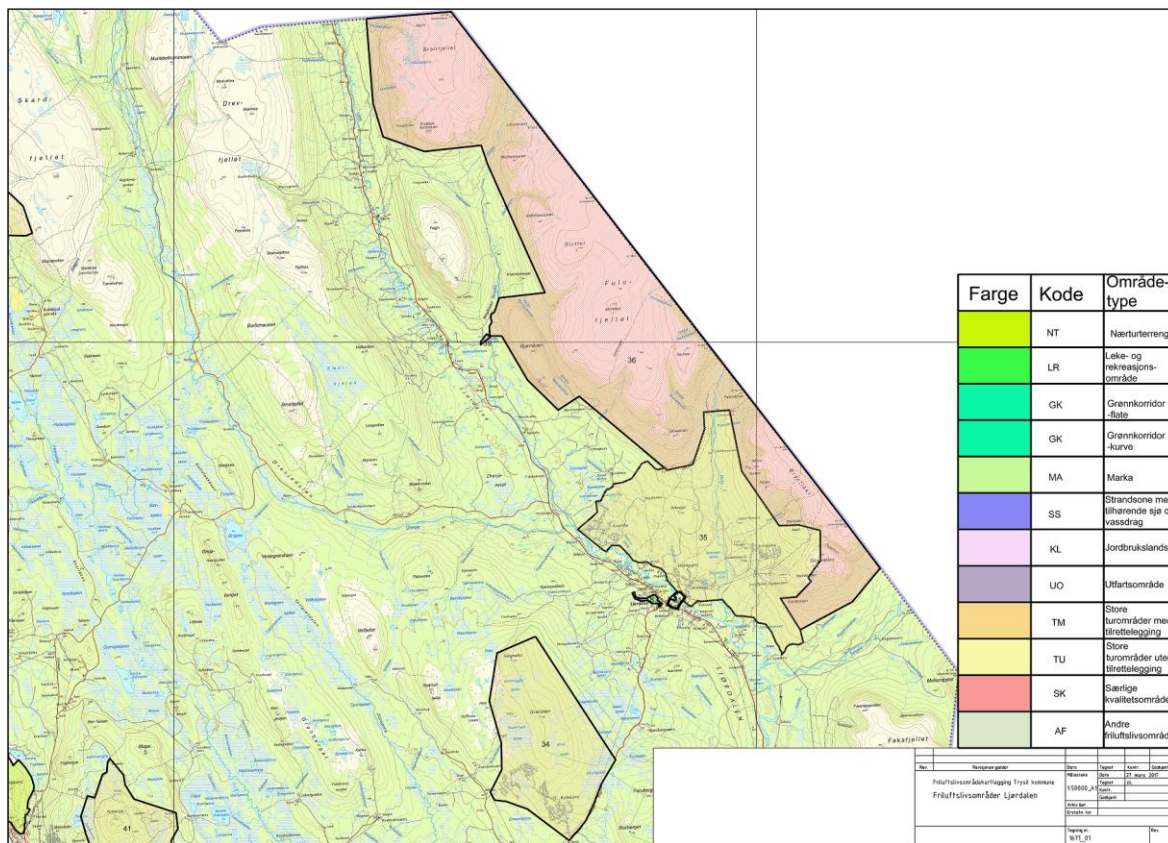
Kommunens siste kommentar angående friluftsliv (saksframlegg mars 2017) er at foreslått løype er vurdert å ikke være i konflikt med friluftslivsinteresser, dette fordi store deler av leden går i et område som er lite brukt vinterstid.

²¹ Det listes også opp flere eksempler og det påpekes også at lista på ingen måte er uttømmende.

²² Avhengig av hvilket kriterium det var snakk om.

²³ Avhengig av hvilket kriterium det var snakk om.

²⁴ Vi må anta at det er snakk om skiløyper.



Figur 4.1 Kartlagte og verdsatte friluftsområder i Ljørdalen i Trysil, hentet fra **delrapport Ljørdalen** (Arkitektbua as i samarbeid med Trysil kommune). Solberglia/Ryskdalen (sørligste område med gulgrønn skravur) og Brurunden (det østligste området av de to små «midt på kartet») ble verdsatt som viktige, Fulufjellet nasjonalpark (det store området langs grensa med rød skravur), Bråtåfallet (det bittelille området helt tett på Fulufjellet nasjonalpark, sør for Fregn), hytteområdene i Ljørdalen øst (det relativt store området helt tett på nasjonalparken med gulgrønn skravur) og Ljørdalen skole (det vestligste området av de to små «midt på kartet») ble verdsatt som svært viktige.

4.2.2 Det faglige grunnlaget og kommunens vurderinger knyttet til naturmangfold

Når det gjelder naturmangfold er det ikke nevnt noe spesifikt knyttet til dette i de to innledende saksframleggene fra rådmannen (saksframlegg desember 2015, saksframlegg august 2016). Det konstateres «krav» fra forskriftene om at kjøring kun skal skje på snødekt mark, at terrengingrep skal være minimalt, at løypene skal tidsbegrenses (ingen kjøring etter 5.mai) av hensyn til yngle-/hekketid og at det skal tas hensyn til naturmangfold. I saksframlegg mars 2017 henviser kommunen til lov om forvaltning av naturens mangfold. Rådmannen noterer at prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8-12 skal legges til grunn i saksbehandlingen, og de videre vurderingene er knyttet opp mot hver enkelt av de nevnte paragrafene. I forhold til § 8 om vitenskapelig kunnskap vises det til at det har blitt innhentet kunnskap fra følgende kilder:

- Artskart i artsdatabanken (www.artsdatabanken.no)
- Naturbasen (www.naturbase.no)
- Kommunal database for viltdata

Kommunen anser at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for dette tiltaket.

Rådmannen viser til at den foreslåtte traseen går nær tre verneområder: Smoldalen naturreservat, Granåsen naturreservat og Granbekken-Drevja naturreservat. For alle disse tre naturreservatene har kommunen vurdert at støy ikke vil påvirke verneformålene for reservatene, og at

leden er lagt så langt unna vernegrensene som mulig, topografisk og med tanke på å unngå terrenginngrep (saksframlegg mars 2017). Foreslått avstand fra løypa ved rasting er 15 meter, noe som også vil være i god avstand fra vernegrensene.

Rådmannen påpeker (saksframlegg mars 2017) at forslaget til snøskuterled går nær tre registrerte naturtyper:

- **Slåttkjølen** som er en rikmyr vurdert som *svært viktig*
- **Skårbekken** som er en gammel barskog vurdert som *viktig*
- **Ljøra ved Vika** som er av type kroksjøer/flomdammer/meandrerende elveparti vurdert som *viktig*.

Kommunen påpeker at leden går langs vei som ligger tett på Slåttkjølen og de vurderer at vegetasjonen vil kunne påvirkes ved rasting/stopp, aktuelle tiltak skisseres som skilt som viser forbud mot rasting/stopp eller omlegging av leden. Ved Skårbekken går leden langs ubrøytet vei og kommunen vurderer at rast/stopp er lite sannsynlig på grunn av topografiske forhold; foreslått tiltak er likevel å skilte forbud mot rast/stopp. Ved Ljøra ved Vika påpeker kommunen at de anser at en snøskuterled i utkanten av området vil ha begrenset påvirkning på områdets kvaliteter.

Når det gjelder påvirkning på dyreliv påpeker rådmannen (saksframlegg mars 2017) at foreslått trase går nær hi-lokaliteter for bjørn i enkelte deler langs traseen (i de bratte liene vest for Skåret). Kommunen vurderer at ledens lokalisering litt innpå platået medfører at det er lite sannsynlig at bjørnehi(ene) forstyrres.

Det er fastlagt i nasjonal forskrift at kjøring ikke er tillatt etter 30.april, av hensyn til hekke- og yngletid. Ljørdalen snøscooterklubb er ansvarlig for å vurdere snøforholdene gjennom sesongen og sørge for stenging av løypa når snødekket ikke er tilstrekkelig, noe som betyr at løypa ikke nødvendigvis vil være åpen til 30.april.

Når det gjelder § 9, som omtaler føre-var-prinsippet, vurderer kommunen at «*kunnskapsgrunnlaget om mulige virkninger er tilstrekkelig*» (saksframlegg mars 2017). I denne sammenheng viser kommunen til at temaet ulovlig kjøring har vært oppe til grundig vurdering og at dette er et forhold som vanskeliggjør vurderingene knytta til naturmangfoldloven. Kommunen referer til at SNO påpeker at ulovlig kjøring er et stort problem i mange kommuner, videre at i behandlingen må kommunen forutsette at brukerne av traseen følger bestemmelsene som vil framkomme i forskriften. I saksframlegget fra august 2016 hadde rådmannen blitt bedt om å utrede hvorvidt snøskuterledene kunne tenkes å brukes til kriminell aktivitet, der smugling og ulovlig jakt ble trukket fram som eksempel. Rådmannen innhentet uttalelse fra både politiet og SNO, og begge instanser responderte at dette er et lite problem.

§ 10 omhandler samlet belastning, og her vurderer kommunen at snøskuterløypene vil «*...ha en viss virkning på økosystemet i området vinterstid. Virkningen er imidlertid begrenset til selve traseen, og dens nærområde (...). Selve snøskuterkjøringen vurderes ikke å ha særlig innvirkning på økosystemet. Det er ikke villrein eller tamrein i området, og de andre artene påvirkes i begrenset grad av motorstøy så lenge den foregår langs en bestemt og forutsigbar trase. Men der hvor folk stopper og tar pause, særlig på rasteplasser og utsiktspunkter vil det nødvendigvis kunne bli noe påvirkning av dyrelivet i området rundt, i form av menneskelig aktivitet.*» (saksframlegg mars 2017).

Når det gjelder § 11 om at tiltakshaver skal dekke kostnadene ved å hindre og begrense skade på naturmangfoldet, gjør kommunen følgende vurdering: «*Her vil tiltakets mulige skadevirkning primært kunne begrenses ved fysisk plassering i traseen og tilrettelegging av ulike tiltak i traseen. For eksempel kan det være aktuelt å legge klopper enkelte steder for å unngå skade på bæresvak mark. Løypa må stenges dersom snødekket står i fare for å bli for dårlig, og det vil naturlig nok påløpe kostnader forbundet med tilsyn slik at løypa kan stenges på rett tidspunkt for å unngå skade.*» (saksframlegg mars 2017).

§ 12 omhandler miljøforsvarlige teknikker og driftsformer og om dette sier kommunen «*det anses at dette kan ivaretas gjennom de begrensinger som ligger i nasjonalt lovverk, sammen med det som er foreslått i lokal forskrift. Det er et krav at hele traseen skal være dekket av et solid snølag for å være åpen. Løypa blir løpende sloddet og preparert slik at snølaget skal være solid og tåle trafikkslitasjen gjennom vinteren. Dersom deler av traseen står i fare for å bli uten snødekke, skal løypa stenges. Ved denne type tilrettelegging er det også en fare for at det kan skje noe forsøpling i og ved løypa (...). Det er her foreslått en begrensning i stopp- og rasteavstand ut fra løypa på maksimalt 15 meter. Dette gjør at eventuell opprydding blir enklere og mer oversiktlig enn om rasteavstand er 30 meter (...). I tillegg er det lagt opp til tre tilrettelagte rasteplasser i løypa, og det er trolig at mange vil holde seg til de tilrettelagte rasteplassene.*» (saksframlegg mars 2017).

4.2.3 Det faglige grunnlaget og kommunens vurderinger knyttet til næring

Når det gjelder næring er det i all hovedsak to forhold som framkommer i rådmannens saksframlegg: hvorvidt snøskuterløyper for fornøyleskjøring er forenlig med Trysils markedsføring som bærekraftig reiselivsdestinasjon og hvorvidt snøskuterløypene kan bidra til økt næringsgrunnlag i Trysil/Ljørdalen.

Allerede i rådmannens første saksframlegg (desember 2015) ble det påpekt at Trysil markedsfører seg som en bærekraftig, grønn reiselivsdestinasjon og at snøskuterløyper kunne være i strid med kommunenes reiselivsstrategi og Trysil som reiselivsdestinasjon. Slagordet for Trysil som destinasjon er «naturens egen fornøylespark». Rådmannen ble bedt om å utrede hvordan det eksisterende reiselivet i kommunen så på snøskuterløyper opp mot merkevaren, og innhentet derfor uttalelse fra Destinasjon Trysil (saksframlegg august 2016). Destinasjon Trysil meldte at deres andelseiere var positive, men når det gjaldt forholdet til bærekraftig reiseliv oppga destinasjonsselskapet at de hadde for lite kjennskap til å kunne vurdere om snøskuterløypene ville kunne forsvares gjennom de kriteriene og prinsippene som ligger til grunn for bærekraftige reisemål²⁵. Rådmannen vurderte det dithen at snøskuterløyper kan komme i konflikt med kriteriene for bærekraftig reisemål (saksframlegg august 2016).

Mulighetene for lokal verdiskaping i form av muligheter for skuterutleie, opplagring, verksted og guidete turer ble tidlig presentert som delvis årsak til ønske om å etablere snøskuterløyper i Trysil. Rådmannen ble bedt om å utrede næringsutviklingseffekten av å opprette snøskuterløyper og svarte i august 2016 at den ikke er mulig å oppgi/utrede på forhånd. Rådmannen uttalte at erfaringer fra Sverige tilsa at en måtte anta at effekten er større ved tung satsing, samtidig som det kan medføre negative effekter på andre næringer. Rådmannen viste videre til Ljørdalen snøscooterklubb sitt egeninitierte svar på spørsmålet om næringsutviklingseffekt og referer til brev datert 24.05.16, der de skriver: «*for Ljørdalføret kan vi overhodet ikke se annet enn en positiv næringseffekt av en scooterled. Bilverkstedet vil være vår base og her vil det bli vinter- og sommeropplag, reparasjon og eventuelt salg og utleie av scooter. De vil videre bli økt salg av drivstoff og handling i butikk, dessuten vil det bli økt behov for overnatting. Ut fra nevnte kan vi ikke tenke oss annet enn en økonomisk bærekraft...*» (hentet fra saksframlegg august 2016).

Det er ikke reindrift i Trysil kommune.

4.3 Høringsrunden og innspill knytta til friluftsliv, naturmangfold og næring

For å sikre tidlig medvirkning, inviterte rådmannen i januar 2017 alle som ønsket det, å komme med innspill – dette allerede før det forelå noe førsteutkast til løyper, forskrift e.l. og dermed også før den offisielle høringsrunden startet. Det som ble spilt inn i denne fasen er også inkludert i gjengivelsen av høringsuttalelsene under. Utover vinteren gjennomførte kommunen flere

²⁵ Da Trysil er sertifisert som Bærekraftig reisemål gjennom Innovasjon Norges pilotprosjektet med samme navn, er det antatt at det er de ti prinsippene i pilotprosjektet rådmannen referer til – se for øvrig [visitnorway: https://www.visitnorway.no/om-norge/barekraftig-reiseliv/](https://www.visitnorway.no/om-norge/barekraftig-reiseliv/)

befaringer, var i dialog med flere sektormyndigheter og med Ljørdalen Snøscooterklubb, og det ble avholdt et åpent informasjonsmøte i Ljørdalen (saksframlegg mars 2017). I mars ble det første utkastet til forskrift og kartfestet trase godkjent i HFDT, og i etterkant av dette (april) lagt ut til offentlig ettersyn.

I Trysil var antall innspill/høringsuttalelser få. Totalt kom det inn syv innspill i forkant av høringsrunden og 12 innspill i den offisielle høringsrunden. Tre interessenter har sendt innspill av mer eller mindre lik art ved begge anledningene. Fem av interessentene har uttalt seg om flere enn et av de tre temaene (friluftsliv/støy, naturmangfold, næring).

I saksframleggene fra mars 2017 og august 2017 har kommunen gitt en skriftlig vurdering til de fleste av de innkomne innspillene/høringsuttalelsene – både innspill og tilsvaret bli kortfattet gjort rede for under.

4.3.1 Høringsuttalelser – friluftsliv/støy

Det var til sammen åtte innspill/høringsuttalelser knytta til friluftsliv/støy. Fem av innspillene omhandlet støy. Støyproblematikk pga. nærhet til hytter/boligområder og fartsgrenser (høyere hastighet medfører mer lyd) var de rådende bekymringene i innspillene. Rådmannens tilsvaret på disse innspillene var noe varierende. Støyproblematikken erkjennes helt klart i enkelte av tilsvarene og den ene tilførselsløypa ble tatt ut i endelig løypetrase på grunn av støy. To av innspillene etterspurte støysonekart. Til dette svarte kommunen at det ikke er påkrevd med støysonekart, men at maksimale støygrenser i en upublisert veileder fra Miljødirektoratet var lagt til grunn for avstands- og støyvurderinger.

4.3.2 Høringsuttalelser – naturmangfold

De var fire innspill/høringsuttalelser knytta til naturmangfold. Det ene innspillet omhandlet støy i relasjon til verneområder og er således relatert både til friluftsliv og naturmangfold. To av innspillene uttrykte bekymring knyttet til forstyrrelse av vilt (rype, skogsfugl – spillområder, perleugle, spurveugle – hekkeområder, rådyr). Det ene innspillet ble besvart av kommunen med at snøskutertraseen er vurdert opp mot viltinteresser. De to andre innspillene var knyttet til verneområder, der det ene påpeker støy i verneområdene (Smoldalen, Granåsen, Granbekke-Drevja). Kommunens tilsvaret var at de erkjenner støypåvirkningen, men at den er vurdert å ikke komme i konflikt med verneformålene. Det andre innspillet kom fra fylkesmannen i Hedmark (nå Innlandet) og er mer en stadfesting av at de mente traseen så ut til å være lagt i tråd med nasjonal forskrift om å ikke ligge i verneområder. De påpekte også at det oversendte materialet ikke gjorde dem i stand til å vurdere om det vil være påkrevd med terrenginngrep og oppgave at de la til grunn at eventuelle behov for dette måtte omsøkes. Kommunen besvarte ikke dette spesifikt.

4.3.3 Høringsuttalelser – næring

Det var tre innspill knytta til næring. To av innspillene omhandlet endringer/utvidelse av leden for å øke de næringsmessige ringvirkningene av snøskuterløypa. Kommunen ga tilsvaret til det ene innspillet som går på at det mangler dokumentasjon dersom kommunen skal kunne vurdere en utvidelse. Interessenten ble bedt om å kartfeste traseen, samt gjøre en rekke vurderinger av ulike forhold knyttet til skiløyper, sikkerhet, skiltplan m.m. Det siste høringsinnspillet omhandlet eventuelle konsekvenser, samarbeid og erstatning for tap av produksjon knyttet til skogdrift i trase-områdene. Her svarte kommunen at innspillet vil bli oversendt til Ljørdalen snøscooterklubb som aktuell avtalepart.

4.4 Evaluering etter to år

4.4.1 Evalueringsprosessen oppsummert

I vedtaket om opprettelse av snøskuterløyper i HFTD datert 06.09.17 ble det altså nedfelt at ordningen skulle evalueres etter to år. Den 31.10.19 inviterte Trysil kommune alle om å komme med innspill på opplevelsen av løypene de to første vintersesongene. I invitasjonen ble det presisert at alle innspill var velkomne, men kommunen nevnte også tre overordnede temaer, og åtte underpunkter som de var spesielt interessert i – se boks under. Det ble presisert at listen over spørsmål/tematikk ikke var uttømmende.

Utdrag fra kommunens invitasjon til innspill til evalueringen

1. Driften av løypa i forhold til den lokale forskriftens bestemmelser
 2. Forholdet til andre naturbrukere, miljø og naturmangfold
 3. Næring:
 - er det etablert ny næringsvirksomhet som følge av snøskuterleden
 - har leden bidratt til å styrke eksisterende næring
- Kjennskap til negative episoder/enkelthendelser
 - Positive og negative erfaringer
 - Hvordan naboer og grunneiere har opplevd eventuell støy fra og aktivitet langs leden i forhold til det de hadde forventet?
 - Forsøpling langs leden
 - Forhold knyttet til naturmangfoldet; herunder både fugle- og dyreliv, vegetasjon, bekker/vassdrag etc.
 - Dialogen mellom grunneiere og snøskuterklubben om rydding, merking og andre tilfeller hvor dialog er viktig og påkrevd (eks. klopplegging og enkle bruer, støy, uønskede hendelser, dialog om skogsdrifter etc.)
 - Hvordan trafikk og kryssing av veger har fungert? Har det vært noen ulykker eller uheldige episoder?
 - Har Tolletaten gjort noen erfaringer i forhold til uønsket innførsel av tollpliktige varer over grensa ved leden

Invitasjonen ble sendt direkte til 79 unike adressater – bedrifter, enkeltpersoner, foreninger og kommuner. Invitasjonen ble også publisert på kommunens hjemmesider. Høringsfristen ble satt til 15.11.19. Det kom åtte høringsuttalelser/innspill. To av disse var fra offentlige etater, to fra hytte/velforeninger, en fra næringsaktør, en fra en organisasjon og to fra privatpersoner. I slutten av januar presenterte plan og miljøavdelingen evalueringen av løype-ordningen. I kommunens samlede evaluering (*Evaluering av ordningen med snøskuterløyper i Ljørdalen* – Arkivsak: 2020/542) er det innledningsvis en kortfattet beskrivelse av prosessen med opprettelse av snøskuterløype. Deretter er hver av høringsinnspillene gjengitt kortfattet og kommunen har gitt sin vurdering til hvert innspill. I tillegg til de åtte høringsinnspillene er det referert fra et evalueringsmøte den 13.11.19 som kommunen har hatt med Ljøradalen snøscooterklubb. Avslutningsvis ligger en samlet vurdering basert på høringsinnspillene, samt egne punkt for økonomiske konsekvenser, administrative konsekvenser og konsekvenser for folkehelse.

Kommunen ser ikke ut til å selv ha gjort noen evalueringer av konsekvenser for friluftsliv, naturmangfold eller næring, men baserer sin vurdering på de innkomne innspillene. Kommunen oppsummerte at den overordnede oppfatningen av de to første årene med snøskuterløyper for fornyelseskjøring i Ljørdalen er positiv.

4.4.2 Høringsrunden tilknyttet evalueringen

Det var fire innspill relatert til friluftsliv. To av disse påpeker støyproblematikk, det ene viser til at det observeres færre skispor utenfor løyper og antar at dette er en følge av støy. Det andre

påpeker at snøskuterstøy er til sjenanse for stillheten i norske fjellområder. Kommunens tilsvar til disse er at forholdene er påpekt tidligere og at løypa er lagt med hensikt å unngå støykonflikter.

Det er to innspill som tar opp temaer knyttet til naturmangfold. Det ene er fra nasjonalparkstyret Fulufjellet som konstaterer at de ikke kan se at løypa er i konflikt med verneverdiene. Det andre påpeker at snøskuterløypa går i vinterbeiter for skogsfugl og at kommunen ikke har undersøkt hvorvidt løypa påvirker dette. Kommunen gir ikke noe tilsvar på dette.

Det er fire innspill som blant annet omhandler næring. Det ene innspillet er negativ til nærings-effekten av løypene og påpeker også utfordringen med å satse på et turistprodukt som ikke er miljøvennlig (utslipp) ift. framtidens turisme. Kommunens tilsvar er pragmatisk og konstaterer at utslippene fra snøskuter er små, samtidig som de erkjenner at de kunne være enkle å reversere. De svarer også at elektrifiserte skutere er på vei inn. De tre andre innspillene må sies å være positive når det gjelder næringspotensialet. Det ene er fra en næringsaktør som konstaterer at de har fått en tilleggsnæring og viser bl.a. til antallet skuterutleie de to foregående sesongene. Samtidig ble det uttrykt ønske om utvidelse av løype for å øke attraktiviteten og deres lønnsomhet. I tillegg påpekes at snøskuterløypene sammen med annen utvikling kan skape flere arbeidsplasser. Det andre er fra grendeutvalget som mener opprettholdelse av snøskuterløypene er viktig for utvikling av arbeidsplasser. I tillegg referer kommunen at snøscooterklubben er av den oppfatning av at de som selger bensin antageligvis har fått et mersalg og at den aktøren som driver utleie av snøskuter nok har fått et ekstra bein å stå på. Kommunen svarer at næring var en av de viktigste grunnene til opprettelse av løypene og at utvidelse av løypene vil bli vurdert dersom ordningen skal videreføres.

4.4.3 Evalueringen og den videre politiske behandlingen

I forbindelse med evalueringen kom det ønsker om endringer/utvidelser av løypenettet i Ljørdalen, og også ønsker om nye løyper i områdene Flendalen og Vestre Trysil. De to sistnevnte hadde som tidligere nevnt også blitt lagt fram som forslag i forbindelse med prosessen fram mot vedtak om etablering av snøskuterløyper i 2017. I forbindelse med evalueringen hadde kommunen mottatt nye henvendelser fra disse to, med forslag om løypetraseer. Disse inneholdt både skriftlige beskrivelser av løypene og kart over foreløpig planlagt løypetrase.

I etterkant av evalueringen skulle kommunen vurdere:

- Om det fortsatt skal åpnes for fornøyelsesløyper for snøskuter i kommunen.
- Om løypenettet i Ljørdalen skulle opprettholdes og om man skulle tillate utvidelser.
- Om det skulle åpnes for snøskuterløyper andre steder i kommunen.

I denne vurderingen (Evaluering av ordningen med snøskuterløyper i Ljørdalen, Arkivsak: 2020/542) ble flere forhold omtalt – i all hovedsak de samme som i forbindelse med prosessen fram mot vedtaket om åpning i 2017: friluftslivsbegrepet, friluftsliv og støy, folkehelse, sikkerhet og risiko, næring, Trysil som grønn reiselivsdestinasjon, tilkobling til snøskuternet i Sverige, drift og skjøtsel av løypene og kostnader i form av tid og administrasjon i kommunen. Sistnevnte punkt er viet mye plass og relativt grundige vurderinger, de øvrige er viet liten plass og ingen vesentlige nye aspekt er trukket fram sammenlignet med vurderingene som ble gjort i forkant av vedtaket om etablering av løypene i 2017.

På bakgrunn av opprettelsen, den 2-årige forsøksperioden og evalueringsarbeidet konkluderte rådmannen med at det ikke var tilkommet nye momenter som tilsa at den opprinnelige innstillingen om å åpne opp for snøskuterløyper skulle endres:

«Med de erfaringene som er gjort med leden i Ljørdalen og med all den dugnadsinnsats som er lagt ned i løypenettet tilrår rådmannen at dette tilbudet opprettholdes. Rådmannen foreslår også at man er positive til enkelte utvidelser av løypenettet her (dvs. i Ljørdalen) for å gjøre leden enda mer attraktiv utad.» (Evaluering av ordningen med snøskuterløyper i Ljørdalen Arkivsak: 2020/542)

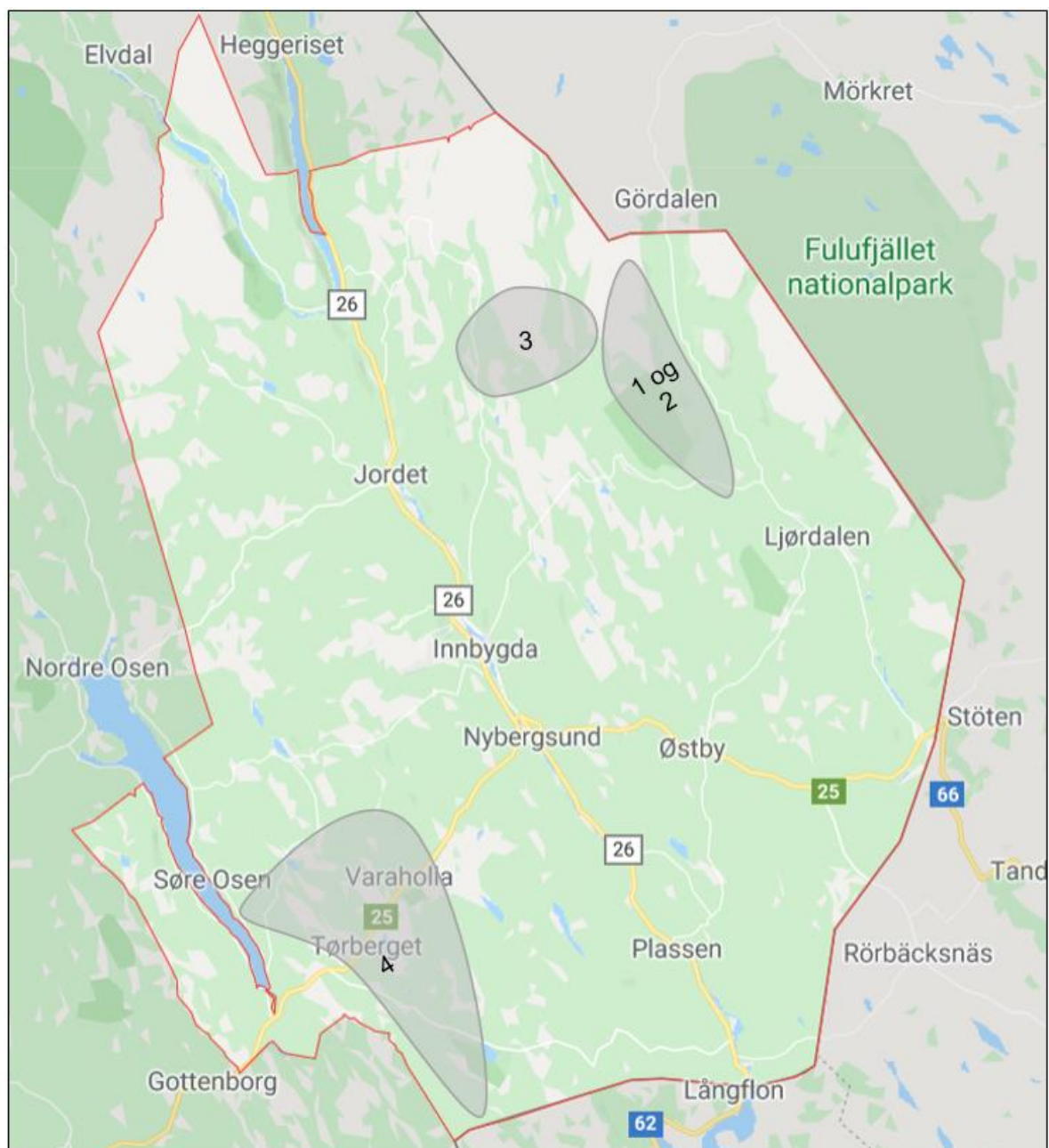
Rådmannen var altså negativt innstilt til å åpne opp for nye løyper. Dette var hovedsakelig begrunnet i at erfaringene fra prosessen med etablering av løypa i Ljørdalen var omfattende og krevende. Det var spesielt de administrative og ressursmessige kostnadene som ble vektlagt, samt det faktum at kommunen allerede hadde en del kostnader forbundet med den eksisterende løypa i Ljørdalen. Det framkom også at rådmannens begrunnelse fra den opprinnelige prosessen fremdeles var gjeldende: **at snøskuterkjøring på sikt vil kunne føre til en dreining fra tradisjonelt friluftsliv til et mindre bærekraftig og motorisert friluftsliv.** Med et løypenett begrenset til Ljørdalen mente rådmannen at en hadde et passelig supplement til det tradisjonelle friluftslivet, og et tilbud som kunne tiltrekke seg nye typer besøkende. Rådmannen skrev samtidig i sin vurdering at de var mer positive til løypeforslaget i Flendalen enn Vestre Trysil. Dette var blant annet begrunnet i at Flendalsforslaget kunne dra fordeler av samarbeid om drift av løypa med Ljørdalen og at de administrative kostnadene for kommunen vil bli langt lavere. Andre moment i negativ favør av Vestre Trysil-forslaget var krysning av RV 25, løypekrysninger mot Sverige og Åsnes kommune, samt eventuell konkurranse ledene imellom (samme kundegrunnlag i Ljørdalen som i Vestre Trysil). Rådmannens innstilling var altså at løypa i Ljørdalen skulle opprettholdes og at utvidelser og justeringer av denne skulle vurderes, mens de øvrige forslagene fra Flendalen og Vestre Trysil ikke skulle utredes videre.

29.januar 2020 ble saken tatt opp i HTFD og rådmannens innstilling ble nedstemt, det ble framsett to nye forslag. Forslaget som ble vedtatt gikk ut på at leden i Ljørdalen ble videreført og at muligheter for utvidelse ble utredet. I tillegg at administrasjonen skulle utrede og legge fram konkret plan for oppstart med snøskuterløyper både i Flendalen og Vestre Trysil etter innspill fra disse. Saken skulle være klart til behandling ved neste utvalgsmøte (planlagt i mars).

På grunn av den korte tiden til det neste møtet i mars bestemte rådmannen å utsette revidering av gjeldende forskrift og fokusere arbeidet på å utrede økonomisk konsekvens, plan- og muligheter knyttet til endringer i eksisterende løyper og opprettelse av nye. I planen deler rådmannen innspillene om snøskuterløyper i fire alternativer for å lette arbeidet med å vurdere kostnadene:

1. Omlegging/endringer av eksisterende led i Ljørdalen
2. Utvidelse av Ljørdalsleden med en ny løype sørover dalføret og inn Tangådalen mot svenskegrensen.
3. Flendalen
4. Vestre Trysil

De fire forslagene er ytterligere beskrevet i Vedlegg 5. Samlet utgjorde de nye forslagene 105 km løyper. Lengde på den eksisterende løypa i Ljørdalen er ca. 55 km. **Figur 4.2** viser en grovskisse av de tre områdene: 1/2 Ljørdalen lengst nordøst, 3 Flendalen vest for Ljørdalen og 4 Vestre Trysil i sør-vest. Kartet er inkludert for å illustrere i hvilke deler av kommunen det er løyper/ønsker om løyper.



Figur 4.2 Kartutsnitt over Trysil kommune og grovkisserte områder for snøskuterløypene i 1./2. Ljørdalen (nord-øst), 3. Flendalen (nord-vest) og 4. Vestre Trysil (sør-vest).

Vi kommer ikke til å gå inn på plan-, ressurs- og kostnadsvurderingene som kommunen har gjort fordi dette er mindre relevant ut fra oppdragets formål. Vi nevner helt kort at det gjøres relativt omfattende kostnadsvurderinger av de ulike alternativene. Verdt å merke seg er rådmannens vurderinger om at et av forslagene vil innebære en mindre omfattende utredningsjobb blant annet begrunnet i at de øvrige to forslagene berører områder som er avsatt til fritids- og turistformål. Rådmannens samlede vurderinger var at alternativene 2-4 ikke ble utredet videre dersom det ikke ble tilført økonomiske midler til avdelingen.

Saken ble tatt opp i HFTD igjen i mars. På dette møtet ble det forelagt et forslag fra initiativtaker for løypeforslaget i Flendalen at de kunne stille med økonomiske midler til utredningsarbeidet og det ble framsatt forslag fra medlemmer i utvalget der dette ble framsatt som en del av finansieringen. Kommunalsjefen gjorde da utvalget oppmerksom på at dette ville være finansiering av

en kommunal oppgave som kunne medføre at noen initiativtakere ble prioritert framfor andre. Utvalget kom da med et fellesforslag (etter å ha avholdt gruppemøte med alle medlemmer bak lukkede dører) og vedtok at det skulle igangsettes justeringer av løypa i Ljørdalen (alternativ 1) og at det skulle igangsettes utredning av løyper både i Flendalen (alternativ 3) og i Vestre Trysil (alternativ 4) så snart økonomiske midler var på plass. Initiativtakerne ble anmodet om å søke midler gjennom *Næringsfondet* og *Rasskiftet-fondet*, hvilket de også gjorde²⁶. Søknadene til nærings- og rasskiftet-fondet ble for øvrig vurdert å ikke være i tråd med fondenes vedtekter og ble avslått. På kommunestyremøtet i juni 2020 ble det lagt fram finansieringsforslag til å finansiere utredningene av forslag 3 og 4 gjennom å bruke midler fra en restpott avsatt avbøtende tiltak i regionskytefelt Østlandet og ved å omfordele 5 % av midler opprinnelig foreslått avsatt til en Korona-buffer. Det ser følgelig ut til å være en ganske sterk politisk vilje til å utvide snøskuterløypenettet i kommunen.

Per 10.08.2020 er utredningsarbeidet med de to nye løypene ikke startet opp. Den kommunale rådgiveren for natur- og miljøforvaltning utalte i nyhetssak 14.07.20 på kommunens hjemmeside, at utredningsarbeid tar tid og dersom det vedtas å åpne løyper i Flendalen og/eller Vestre Trysil, vil løypene tidligst åpne sesongen 2021/2022.

4.5 Andre forhold av relevans for friluftsliv, naturmangfold og næring

Vedlikehold av løypa skal i utgangspunktet foregå med snøskuter (ikke annen løypemaskin eller ATV). I løpet av de tre sesongene som til sammen har gått siden løypa ble åpnet, har vedlikehold, utbedring og preparering av løypa ført til seks søknader om dispensasjon fra motorferdselsloven. Det er søkt om bruk av gravemaskin og ATV i barmarksesongen, og løypemaskin i vinterseongen. I tillegg er det søkt om bruk av tre tilførselsløyper for å lette arbeidet med preparering av løypene. I alle sakene har Trysil kommune vurdert søknadene opp mot naturmangfoldloven § 8-12 og de mener paragrafene følges. Noen av sakene krever politisk behandling før vedtak og dette ble overholdt. Kommunen gir dispensasjon for alle de seks søknadene. I begrunnelsene fra kommunen er det vektlagt at den samlede belastningen ikke blir nevneverdig større av de omsøkte tiltakene, at antallet turer er begrenset, at kjøretøyene som benyttes er skånsomme, at stein som flyttes skal plasseres i terrenget rundt eller at framkomsten i terrenget kan gjøres relativt skånsomt. I et tilfelle er evt. forstyrrelse av nærliggende hi-lokalitet for bjørn vurdert. Kommunen gir også pålegg om at eventuelle kjøreskader skal utbedres så langt det er mulig. I søknaden om bruk av tilførselsløyper for å lette arbeidet med preparering av løypene vinterstid (datert november 2019), søkte også Ljørdalen snøscooterklubb om endringer og utvidelser av løypa. Kommunens svar var at disse ikke blir behandlet før ordningen er ferdig evaluert.

Så vidt vi kjenner til er det kun en aktør som driver utleie av snøskutere i noe særlig omfang tilknyttet snøskuterløypa i Ljørdalen²⁷. Av høringsinnspill fra denne aktøren framkom det at de hadde utleie av snøskutere ca. 175 ganger første sesongen (2018) og 198 ganger andre sesong (2019).

4.6 Intervju med utvalgte informanter

Informantene i Trysil bekrefter vårt inntrykk av at Trysil tradisjonelt sett ikke er noen «skuter-kommune» - med referanse til eksempelvis Engerdal der tradisjonen for snøskuterbruk er langt større. Det er noen mindre miljøer i Trysil som er engasjerte i snøskuter.

Alle informantene, uavhengig av hvilken side av debatten de selv/organisasjons de representerer står på, var av mer eller mindre samme overordnede oppfatning når det kommer til hvordan innstillingen til snøskuterløyper i kommunen var ved oppstart av prosessen. Alle opplevde at det

²⁶ I etterkant ble det påklaget lovlighetskontroll av dette vedtaket både knyttet til finansiering av kommunale oppgaver (jamfør kommunalsjefens påpekning) og i fht. det å gjennomføre gruppemøtet med alle medlemmer av utvalget utenfor kommunestyresalen (møterommet). Førstnevnte klage ble avvist. Sistnevnte ble tatt til etterretning, men med merknad om at det å lukke møtet ikke hadde ført til at opplysninger som er omfattet lovbestemt taushetsplikt i hht. §11-5 ble offentliggjort.

²⁷ Det kan være andre aktører vi ikke har kjennskap til.

var delte meninger i kommunen, der noen var for og noen imot. Imidlertid er det ingen av informantene som ga uttrykk for at det var store og opphetede kontroverser rundt temaet. En nevnte at det nok kan være personlig motstand mot løypene, men at folk likevel ser at det kan være positivt for lokale næringsinteresser. Et annet forhold som kom til uttrykk var oppfatningen om at folk generelt ikke motsetter seg så mye så lenge det ikke påvirker dem personlig. Informantene oppga at de opplevde den generelle holdningen i kommunen å være relativt lik eller i noe større favør av snøskuterløypene, da vi gjennomførte oppfølgingsintervjuene sammenlignet med første intervjurunde to år tidligere. Større grad av aksept for snøskuterløypene ble kanskje særlig knyttet til kommunepolitikere.

Graden av støy var et tema i samtlige samtaler med informantene. De som er for snøskuterløyper mener at de nye firetakene medfører langt mindre støy enn de eldre modellene med totakere – og mer eller mindre implisitt sier de at det vil bli flere av førstnevnte etter hvert. Det framheves også at det er gjort vurderinger knyttet til støy nettopp ved å ta hensyn til avstand til hytte-/boligområder da løypetraseen ble valgt. Uavhengig av ståsted nevnte de fleste at det å holde snøskuterløypene unna hytteområder, boligområder og der folk ferdes, var viktig for å unngå konflikter. Samtidig påpekte de som er imot rekreasjonsløypene at dette går utover stille områder lengre unna folk og dermed at det blir færre slike områder. Hensynet til folk – altså hytter, boliger og skiløyper – opplevdes i større grad ivaretatt enn kvaliteten «fred og ro», mente motstanderne. Samtidig uttrykte de at den etablerte traseen ikke er den verste, dersom det nå først skal være løyper.

Interessentene i favør av snøskuterløypene mente at næringspotensialet er viktig og viste også til at løypene har hatt betydning for næring i form av salg av hyttetomter, snøskuterutleie og guidete turer. Interessentene som er imot stiller imidlertid spørsmål ved dette og er av den oppfatning at virkningen på næring er veldig begrenset per i dag (2020). Motstanderne sa videre at den type næring ikke er i tråd med en bærekraftig framtidig turisme og at urørt og stille natur vil være kvaliteter som potensielt vil bli enda mer ettertraktet i framtida. Det er en ganske tydelig forskjell i hvorvidt næringspotensialet oppleves realistisk eller ikke, mellom de som er for og de som er imot snøskuterløypene.

Ingen av informantene sa at ulovlig kjøring er et spesielt stort problem, selv om de fleste nevner at det har vært noen enkelttilfeller. Løypene oppleves av samtlige å generere lite trafikk utenom den lovlige traseen. Det ble uttrykt at guidete turer kan bidra til at det blir færre tilfeller av ulovlig kjøring. Blant motstanderne er det en frykt for at omfanget av ulovlig kjøring vil øke etter hvert, begrunnet både i at skuterkjørerne holder seg i skinnen under «prøveperioden» og at det potensielt kan bli flere tilreisende brukere etter hvert, som ikke vil føle samme ansvar for å følge regelverket.

Tilhengerne av løypa er fornøyd med løypa slik den er i dag, samtidig uttrykkes det likevel et ønske om rundløyper og mulighet for tilknytning til løypenett både i Sverige, i andre deler av kommunen (Flendalen) og til andre kommuner (Våler, Engerdal). Dette blir ansett både å gjøre løypene mer attraktive for brukerne og også å øke næringsgevinstene i framtida. Oppfatningen er at løypa i dag for det meste brukes av lokalbefolkningen, samt noen hytteeiere og tilreisende. Motstanderne sier at vedtaket om oppstart av konsekvensvurdering knyttet til Flendalen og Vestre Trysil delvis ser ut til å være bunnet i en form for geografisk rettferdighetsprinsipp der noen interessenter med spesiell interesse blir tydelige stemmer i debatten. Når det gjelder evalueringen er det en informant som etterlyser evalueringskriterier, og stiller seg kritisk til hvor reell en evaluering blir når en ikke verken har målt på forhånd eller fastsatt kriterier for hva som skal evalueres.

4.7 Oppsummering og diskusjon – Trysil

Det er ingen sterk tradisjon for snøskuterkjøring i Trysil kommune og det har ikke tidligere vært noen form for snøskuterløyper i kommunen. Imidlertid var det interesse for løyper allerede da det ble varslet en forsøksordning med rekreasjonsløyper. Da lovendringen i stedet trådte i kraft

og det ble en mulighet for alle kommuner å etablere rekreasjonsløyper for snøskuter, så var det tre interessenter/forslag til løypetraseer som var aktuelle. Det virker som om det er noen mindre miljøer som har vært pådriverne for etablering av løyper i Trysil og det er næringspotensialet som har vært det mest framtrædende argumentet for løyper. Kommuneadministrasjonen har vært tilbakeholdne mot etablering av løyper, først og fremst begrunnet i en bekymring for dreining av friluftslivet i retning av mer motorisering på bekostning av det tradisjonelle friluftslivet og folkehelsen. Dette ble imidlertid ikke vektlagt i den politiske behandlingen; her ble heller lokale initiativ, supplement til tradisjonelt friluftsliv og næringspotensial vektlagt.

Det synes å ha vært en viss politisk usikkerhet/uenighet i forkant av vedtaket, der det fra deler av det politiske holdet ble etterlyst en forhåndsvurdering av ulike tema før en skulle avgjøre om eventuelt å gå videre med forslaget om etablering av snøskuterløyper. Imidlertid synes det som om det har blitt større politisk enighet om snøskuterløypene i løpet av de årene løypa har vært i drift, noe som kommer til uttrykk både i politiske avgjørelser og i intervjuer med informanter i Trysil.

Trysil må også sies å ha startet forsiktig i det de besluttet å kun jobbe med ett løypeforslag og evaluere dette etter to år, før de avgjorde eventuell videre drift. Løypa i Ljørdalen var også begrenset i omfang (lengde 55 km).

Ut fra motorferdsselforskriftens §4a så er det altså enkelte *begrensinger* som kommunen må innrette seg etter. I Trysil er det verneområder («*ikke legges i...*») som utgjør en mulig begrensningen, i tillegg til at det ikke skal gjøres terrenginngrep (se nedenfor). I tillegg kommer de *hensyn* som kommunen plikter å ta; i denne gjennomgangen særlig til friluftsliv og støy, og til naturmangfold. Kommunen opplyser i sine saksdokument at de har benyttet eksisterende kunnskap i form av artskart fra artsdatabanken, naturbasen og den kommunale databasen for viltdata. Løypene holdes utenfor verneområder og avstandskriteriene er overholdt. Det er tatt hensyn til verneområder og registrerte naturtyper. Det var enkelte innspill knytta til vinterbeiteområder for fugl og hilokaliteter for bjørn. Førstnevnte adresseres i liten grad av kommunen, mens hilokalitetene vurderes å ligge langt unna snøskuterløypa. Eventuelle generelle forstyrrelser på dyreliv er i liten grad inkludert i kommunens vurderinger. Kommunen ser, så langt vi kan vurdere, ut til å følge lovverk og gjøre naturfaglige vurderinger knyttet til naturmangfoldloven i forbindelse med søknad om dispensasjoner knyttet til drift av løypa i Ljørdalen. Imidlertid bør nevnes at det ble gitt tillatelse til flytting av enkelte steiner i et parti på 2-300 meter. Det er fastsatt fra miljødirektoratet at snøskuterløypene ikke skal kreve terrenginngrep og at løypene ikke skal medføre synlige, permanente spor i barmarksesong. Hvorvidt nevnte tillatelse medfører et terrenginngrep og er i strid med lovverket kan vi ikke fastslå ved å lese dokumenter. Kommunen skriver i vedtaket at terrengskader og skader på naturmangfoldet er de viktigste forholdene å vurdere i dette tilfelle. Deres vurdering er at flytting av «noen steiner» med gravemaskin, der steinene legges i naturlige søkk mellom annen stein eller i terrengsøkk, ikke vil medføre vesentlig terrenginngrep.

Den nasjonale forskriften sier at en skal ta «*særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet*» (§4a), og en skal ha kartlagt og verdsatt friluftslivsområdene der løypene planlegges. Trysil hadde før vedtaket kartlagt friluftslivsområder i Ljørdalen der løypa går, og har vurdert virkninger for friluftsliv, inkludert støy. Når det gjelder kartlegging og verdsettingen av friluftslivsområder ble denne gjennomført isolert, uten øvrig kartlegging i kommunen, så vidt vi kan skjønne. Det står i kartleggingen (Trysil kommune og Arkitektbua 2017) både at områdene er vurdert opp mot resten av kommunen, samtidig som det opplyses at det kan bli endringer da øvrige områder i kommunen ikke er kartlagt og verdsatt. Dette gjør det naturlig å reise spørsmål om arealene er vurdert helhetlig eller ikke. Det er også gjort en begrensning i hvilke arealer som skal klassifiseres som friluftslivsområder: nemlig de områdene det er noe «spesielt» med (tilrettelegging, økt bruk, spesiell funksjon etc.). Skiløyper er ikke inkludert som friluftslivsområder i kartleggingen, men kommunen viser i sine vurderinger til at det er hentet ut informasjon om skiløyper fra www.skisporet.no. Skiløyper er altså ikke innlemmet i kartleggingen av friluftslivsområder, og når det gjelder informasjon fra skisporet ser dette ut til å være brukt for å vurdere kryssninger av skiløyper og ikke andre hensyn. I kartleggingen av friluftslivsområder er også seks av de 13 kriteriene

foreslått i Miljødirektoratets veileder utelatt. Riktignok er det også spesifisert i veilederen at ikke alle kriterier må benyttes, men blant annet er kriteriene *lydmiljø* og *inngrep* utelatt. Det er også slik at områder nær grender, tettsteder og hytteområder har fått viktigste prioritet. Dette kan på mange måter sies å være en legitim prioritering – og også i tråd med miljødirektoratets veileder for etablering av løyper (FOR-1988-05-15-356). Samtidig er det verdt å påpeke at visse brukerpreferanser og friluftslivdimensjoner ikke vil bli inkludert når en gjør en slik avgrensning. Friluftslivskvaliteter som fred og ro, og større sammenhengende friluftslivsområder blir følgelig dels utelatt – noe som også er i strid med nasjonale føringer for etablering av snøskuterløypene. Her uttrykkes det jo nettopp at det ikke bør etableres snøskuterløyper i store, sammenhengende vinterfriluftsområder (FOR-1988-05-15-356). At etablering av snøskuterløypa i Ljørdalen nødvendigvis påvirket store inngrepsfrie områder med kvalitetene fred og ro var et tema som også kom opp i de kvalitative intervjuene. En kan få inntrykk av at kostnadseffektivitet/knapp tid har vært en faktor som har spilt inn og de avgrensningene som er gjort virker noe lettvinne, dog kan vi ikke bekrefte dette med sikkerhet. I hvilken grad dette gir utilsiktede og negative effekter for friluftslivet er heller ikke mulig å svare på. Kommunen adresserer støyproblematikk i sine vurderinger, men vi finner ingen støysonkart eller tilsvarende støyvurderinger. Støyvurderingene ser for det meste ut til å være vurdert opp mot bolig- og hytteområder, noe som er viktig – og som nevnt over, i tråd med veiledningen fra miljødirektoratet. Imidlertid ser vurderingene i mindre grad å bli vurdert opp mot friluftslivet for øvrig, men en kommende overgang til mer stillegående skutere (firedaktere) nevnes som et formildende argument. Samtidig vurderes områdene der løypa ligger å være lite brukt til vinterfriluftsliv, og dermed implisitt at snøskuterløypa medfører lite påvirkning på friluftsliv. Etter høringsrundene ble det gjort mindre justeringer av løypetraseen, hovedsakelig knyttet til den ene tilførselsløypa i sentrumsområdene. En samlet vurdering var her årsak til justeringen, og innspillene var hovedsakelig knyttet til sikkerhet, konflikt med friluftsliv og støy.

Når det gjelder evalueringen av løypa etter to års drift, ser kommunen i liten/ingen grad ut til å ha innhentet nye data eller selv undersøkt ytterligere løypas effekter på naturmangfold og friluftsliv. Dels har næring vært et moment. Det må likevel påpekes at dette i stor grad er basert på de innspillene som kommunen har fått og det har egentlig ikke framstått som et eget vurderingspunkt. Økonomi og administrative kostnader ser i all hovedsak ut til å være den viktigste grunnen til at rådmannen forslø å ikke utrede flere løyper/utvide løypenettet, sammen med en overordnet, generell friluftslivsbetraktning – nemlig at løypene kan medføre en vridning av friluftslivet i retning av mer motorisering – altså den samme begrunnelsen som rådmannen har hatt hele veien.

At en bestemmer at ordningen skal evalueres, men uten å definere hva som skal evalueres eller hvilke forhold en bør se på i en evaluering, mener vi gir risiko for tilfeldige funn og vanskeliggjør en konklusjon. Dette ble også påpekt i et av intervjuene. Det virker å ha vært noe politisk uenighet om hvorvidt løypenettet skulle utvides i etterkant av evalueringen, men dette ser i all hovedsak ut til å være knyttet til det økonomiske og hvordan en eventuelt skal finansiere videre arbeid med utvidelser av løyper, mer enn av hensyn til friluftsliv, næring og naturmangfold.

Næringspotensialet kan foreløpig kun vurderes opp mot løypa i Ljørdalen. Det kan se ut til at løypa har gitt en liten ekstraintekt til de som allerede driver med næring i området. Så vidt vi kan vurdere ser denne effekten ut til å være liten, foreløpig. Vi baserer denne vurderingen på informasjon fra intervjuene, høringsinnspill og det vi ellers har kjennskap til om næringsaktører i området. Næringspotensialet framsto som det viktigste argumentet for opprettelse av løypa fra politisk hold. I forbindelse med evalueringen ser næringseffekten i liten grad ut til å være vurdert utover at det har vært et tema i møte mellom snøskuterklubben og kommunen. En (den eneste?) næringsaktør i Ljørdalen spiller selv inn antall skuterutleie de to første sesongene i et høringsinnspill. Med tanke på at næring var et viktig argument kan det stilles spørsmål ved hvorfor næringspotensialet er mindre framtrødende i forbindelse med evalueringen og også i liten grad vektlegges som argument for vedtak om utvidelse av løypenettet. Det samme må sies for det faktum at forslaget om utvidelse av løypa i Ljørdalen opp mot Fulufjellet alpinanlegg og videre over mot Sverige – som var begrunnet nettopp i argument om økt næringspotensial – er det alternativet som ikke blir vedtatt, men en går heller for opprettelse av løyper andre steder i kommunen.

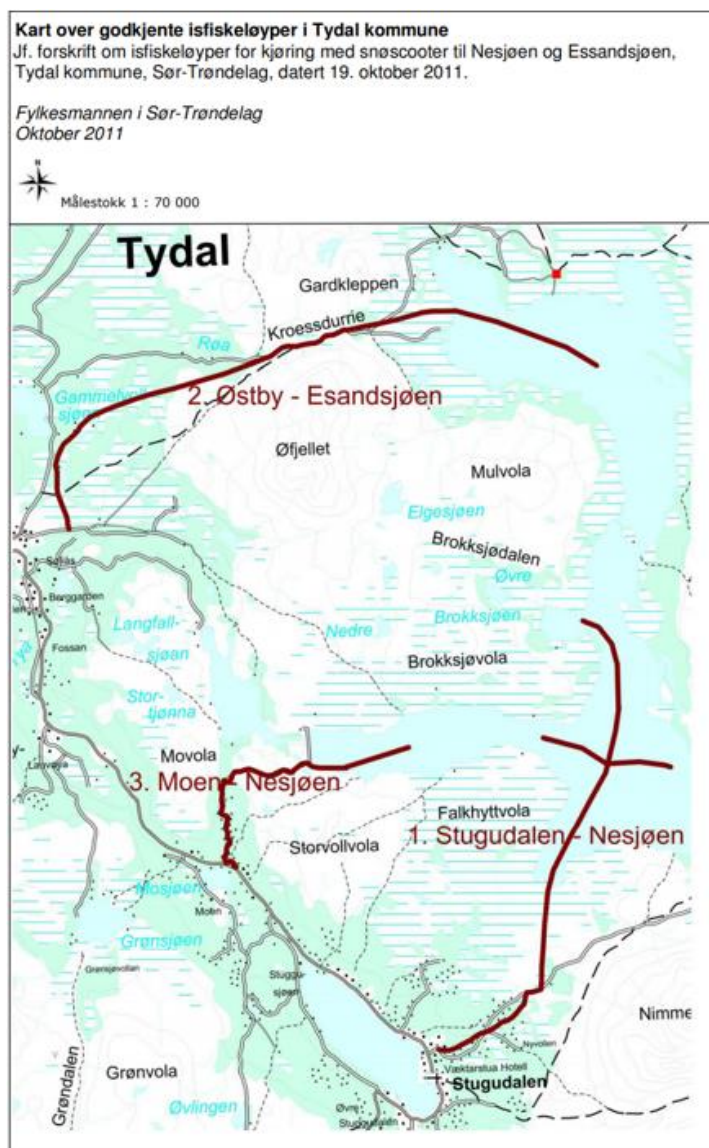
Rundløyper og tilknytning til Sverige ble også nevnt som noe som var ønsket i noen av intervjuene.

5 Tydal kommune – et grundigere innsyn

Dagens løypenett i Tydal er resultat av to runder med politisk behandling i kommunen; først fram til vedtak i februar 2017 og så nytt vedtak i februar 2020. Begge vedtakene ble pålagt av Fylkesmannen i (Sør-)Trøndelag.

5.1 Historie, løypenett og saksbehandling i kommunen

Som Trysil er også Tydal kommune en utmarkskommune, men langt mindre i utstrekning (vel 1300 km²). Kommunen har hatt tre godkjente isfiskeløyper fra 2011, fastsatt i egen forskrift av Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 19. oktober 2011.²⁸ Dette er følgende: 1. Stugudalen-Nesjøen, 2. Østby -Essandsjøen og 3. Moen – Nesjøen (se **Figur 5.1**). Disse tre løypene forblir foreløpig som de er, uavhengig av vedtakene om de nye rekreasjonsløyper for snøskuter, men traseene er delvis overlappende. Innen 15. juni 2021 må imidlertid alle kommuner med isfiskeløyper innarbeide disse i det nye rekreasjonsløype-systemet, eller avvikle dem.



Figur 5.1 De tre isfiskeløypene i Tydal, godkjent i 2011.

²⁸ Før den tid var det flere isfiskeløyper (fra slutten av 1990-tallet). Ifølge lederen i snøskuterklubben var det 11 slike løyper, på det meste. Strengere nasjonale føringer resulterte i de 3 isfiskeløypene fra 2011.

5.1.1 Kort oppsummering om de vedtatte rekreasjonsløypene i Tydal

I Tydal gjorde formannskapet (med delegert myndighet fra kommunestyret) vedtak om «Forskrift for kommunalt løypenett for snøscooter», den 22. februar 2017. Dette var den første kommunen i daværende Sør-Trøndelag som gjorde slikt vedtak. Det kom innsigelser fra Fylkesmannen mfl. på formannskapets vedtak. De løypene som kunne tas i bruk i 2018 og i 2019 (se **Figur 5.2**) var derfor mindre omfattende enn det vedtaket som ble gjort av formannskapet.

KMD utpekte Fylkesmannen i Troms som settefylkesmann for behandling av innsigelsen, og Tydal fikk svar derfra i mai 2018. I januar 2019 startet kommunen arbeidet med revisjon av løypenettet (ambisjonen vist i figur 5.9). I januar 2020 gjorde kommunestyret vedtak om et utvida løypenett, og det viktigste nye var løypene som koblet sammen de to tidligere 'isolerte' løypesystemene mellom Ås og Stugudal (**Figur 5.2**), altså nærmere ambisjonen en hadde alt i 2017 (**figur 5.3**). Etter vedtaket i januar 2020 (**figur 5.10**), har det igjen kommet klager på deler av vedtaket – fra Fylkesmannen, reindrifta og en hytteforening.



Figur 5.2 De to løypesystemene der det ble åpna løyper og som ble markedsført for bruk i 2018 og 2019, så lenge en hadde kjøpt 'Tydalskortet'.²⁹

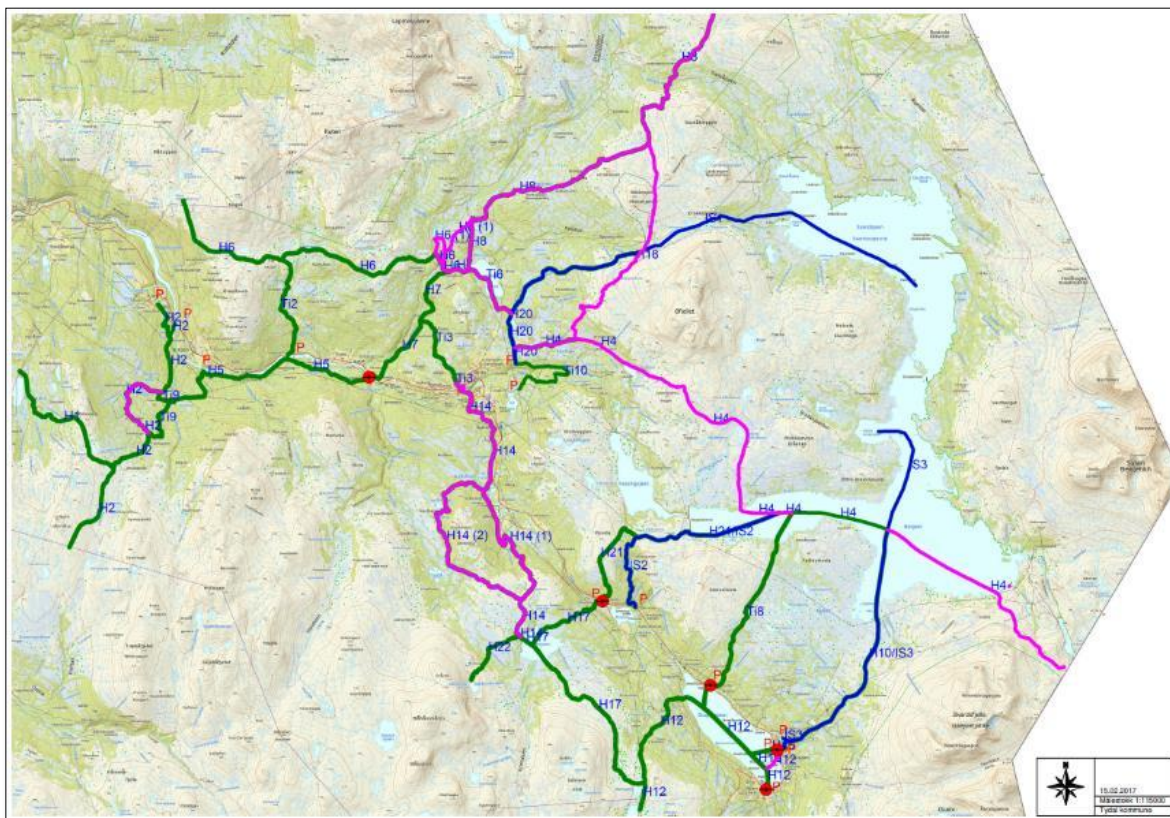
5.1.2 Prosessen

Tydal hadde ambisjon om, og har vedtatt et langt mer omfattende løypenett enn Trysil. I gjennomgangen av Tydal går vi ganske grundig gjennom den kommunale prosessen, med kunnskapsgrunnlag, høringsrunde og fram til første generasjonen løyper (i 2017). For lesbarhetens skyld gir vi en mer oppsummerende gjennomgang av det videre arbeidet i 2019 og til vedtak 2020. Alle traséer, delløyper og løypealternativer har et eget nummer (se **figur 5.3**). Det kan virke unødig detaljert at vi viser til disse numrene, men det er eneste måten å holde orden og tilstrekkelig presisjon i gjennomgangen. Og det er også nødvendig siden all kommunal behandling, konsekvensvurderingen, høringsuttalelsene, innsigelser og klager refererer til disse numrene. Og delvis kommer de samme løypetraséene (og da de samme numrene) opp igjen ved revisjonen i 2019-2020. Det er ikke gjort noen konsekvensvurdering der en ser på samlet effekt av alle løypetraséene.

Ut fra sakspapirer i den kommunale prosessen får en et godt bilde av saken og forhistorien. Pådriverne for rekreasjonsløyper var Tydal snøscooterklubb og Tydal grunneierlag. Fra før hadde Tydal som sagt isfiskeløyper, og tre av disse består stadig som sådanne. Forslaget til rekreasjonsløyper som ble sendt ut på første høring var et omfattende og sammenhengende nett av om lag 20 løypetraséer fordelt over store deler av kommunen (se **Error! Reference source**

²⁹ Det var flere traséer inne i løypekartet vedlagt vedtatt forskrift i 2017, og av ulike grunner ble ikke alle disse åpna – se delkapittel 5.5 Klager og klagebehandling

not found.). Med visse unntak var det, som sagt, en variant av dette nettverket en kom tilbake til i 2019.



Figur 5.3 Kart over hele nettverket av sammenhengende skuterløypetraseer som ble vurdert i Tydal i perioden 2015 til 2017. De blå traseene er de tre eksisterende isfiskeløypene (kart som ble lagt ved til siste behandling i formannskapet 22.02.2017)

Kommunen er altså gjennom en omfattende planleggingsfase av aktuelle skuterløyper, en effektivvurdering av framlagte løyepforslag (gjennomført av en uavhengig konsulent: Plankontoret i Rennebu (heretter referert som Bjerke og Kongsvik (2016)) og så en høringsrunde av disse. I flere høringsuttalelser ble det spurt om *Hvorfor* kommunen ville etablere egne løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter? Det ble f.eks. etterspurt en politisk debatt i kommunestyret før en bestemte seg for å planlegge snøskuterløyper. Rådmannen besvarte dette slik (i sin vurdering av høringsinnspillene):

«Det har tidligere vært et politisk vedtak ang. etablering av løyper i Tydal. Tydal kommune gjorde politisk vedtak i Formannskapet den 26.08.2013 om å delta i forsøksordning med etablering av snøscooterløyper, jfr. departementets invitasjon av 30.05.13³⁰... Tydal kommune har et politisk vedtak på at den ønsker snøscooterløyper... Kommunen vurderer det dit hen at det er sterke politiske signaler om etablering av rekreasjonsløyper i Tydal kommune. Det er derimot ikke lagt noen konkrete politiske føringer for hvordan kommunen ønsker å etablere løypenettet etter den nye §4a i forskriften. Det er ikke utarbeidet et planprogram eller lignende etter den nye, men det stilles ikke heller krav til dette siden dette ikke er en tradisjonell arealplan-prosess.»

Rent kronologisk kan prosessen i kommunen oppsummeres slik, fra 2014 til 2016):³¹

³⁰ Se også kapittel 1.2

³¹ Info henta fra presentasjonen for Fylkesmannen, holdt av Tydal kommunes saksbehandler Hilde Kirkvold (2016).

- Kommunen hadde en «flying start» pga. av ambisjonen om å bli en forsøkskommune (forankra i Planprogram av 27. mai 2014). Forsøket ble avvikla i juni 2014 og erstatta med nasjonal forskriftsendring 19. juni 2015.
- Kommunen hadde etablert en administrativ arbeidsgruppe i fbm. forsøksordningen. Denne gruppa fortsatte det videre arbeidet etter forskriftsendringen.
- Kommunen gjorde avtale med en ekstern konsulent: Plankontoret i Rennebu, om gjennomføring av konsekvensvurdering (februar 2015). Konsekvensvurderingen skulle gjøres når kommunen hadde løypeforslag klart.
- Kommunen avholdt møter med lag, foreninger, Tydal grunneierlag, reindriftsforvaltningen og reinbeitedistriktene³².
- Løypeønsker fra Tydal snøscooterklubb, og utkast til løyper sendt til alle grunneiere 29. juni 2015.
- Grunneierlaget ville ta arbeidet med løypene videre selv
- Forslag fra grunneierlaget mottatt 10. februar 2016
- Kommunene arrangerte nye møter med grunneierlag og reindrifta om det nye løypeforslaget.
- Møter med kartarbeid og befaring på Stugudalen juli 2016.
- Plankontoret (i Rennebu) får oversendt ferdig kartfestet forslag om løypenett, for å gjennomføre en «Utredning om virkninger» av de ulike løypene

Etter den tid har NINA fulgt prosessen:

- Plankontoret i Rennebu oversender sin konsekvensvurdering (Bjerke og Kongsvik 2016) til Tydal kommunen
- Rapporten fra Bjerke og Kongsvik (2016) blir vurdert av rådmannen, og Formannskapet vedtar høringsversjonen av løypenettet 5. desember 2016
- Forslagene til skuterløyper (etter formannskapets prioriteringer) blir sendt på høring 9. desember 2016
- Endelig behandling i Kommunestyret og så vedtak om forskrift i Formannskap februar 2017.
- Innsigelse fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag til noen av de vedtatte løypene
- Fylkesmannen i Troms (settefylkesmann) behandler innsigelsen og svarer kommunen mai 2018
- Forslag om revidert løypeplan høsten 2019. Ny konsekvensvurdering fra Plankontoret i Rennebu
- Vedtak i kommunestyret om revidert forskrift og løypenett januar 2020
- Klage på noen løyper fra bl.a. Fylkesmannen i Trøndelag

Gjennomgangen i dette kapitlet går delvis i detalj på forløpet, men for lesbarheten er detaljer om høringsuttalelsene, sluttbehandlingen i kommunen i 2017, og den nye behandlingen i 2019-2020, og ulike kart fra reindriftsområdet er lagt til som vedlegg 6, 7, 8 og 9. Følgende tekst bør likevel gi en forståelse av innhold og omfang.

5.2 Det faglige grunnlaget i Tydal

Nedenfor lister vi det spesifikke kunnskapsgrunnlaget som er brukt i 'Utredning om virkninger', bestilt av Tydal kommune fra Plankontoret i Rennebu (Bjerke og Kongsvik 2016). I tillegg til det spesifikke, sier de generelt at de viser til «*analyser, faglig skjønn og andre kjente opplysninger. Traseene er ikke blitt befart i terrenget i forbindelse med utredningen*». Vurderingen av virkninger blir gjort «...av hver løype som er foreslått», altså for hver av de 20 separate løypeforslagene, og ikke for løypene samla.³³

³² Vi kjenner ikke til hvem som møtte. Vårt intervju med en reindriftsaktør i 2018 avdekte at reindrifta kjente seg lite involvert i startfasen av løypeplanarbeidet.

³³ Det samme gjelder den neste 'Utredning av virkninger' (Grefstad 2019).

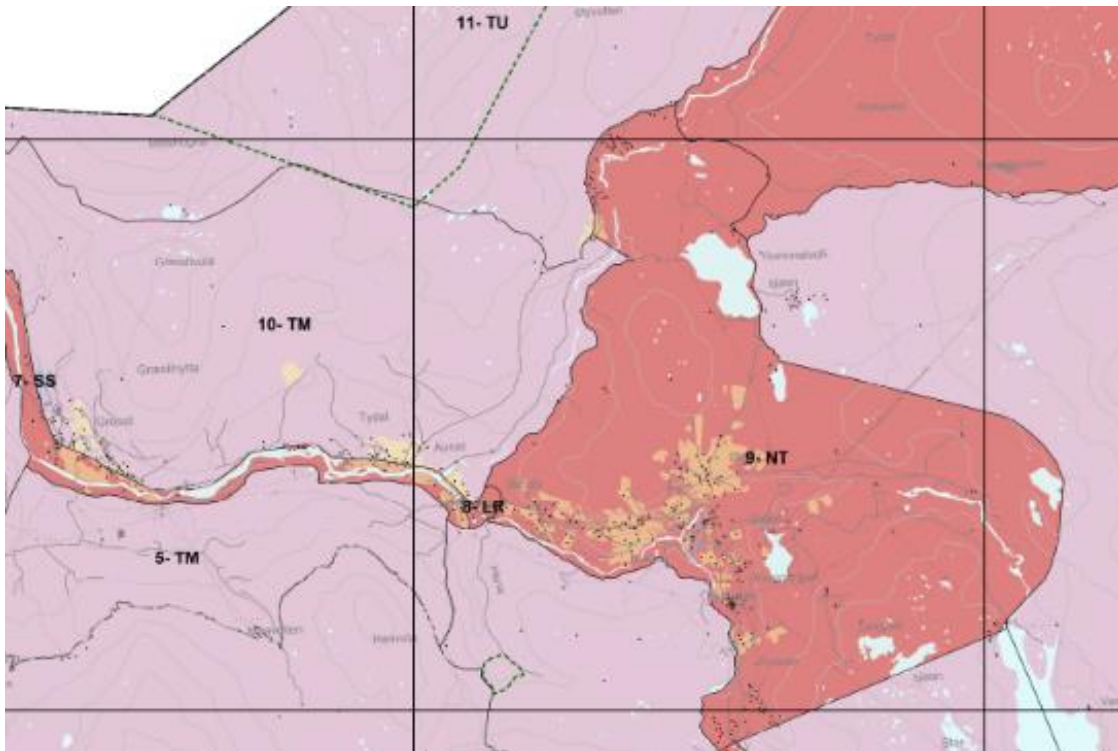
Friluftsliv

Kommunens utvalg for areal, miljø og teknikk vedtok 13. mars 2013 å starte arbeidet med å kartlegge/verdsette friluftslivsområder i kommunen, med en arbeidsgruppe på tre personer. Arbeidet skulle følge Miljødirektoratets veileder for kartlegging/verdsetting av friluftsområder (se kapittel 1.2). Ved framlegging av arbeidet med friluftslivsområder for høring 9. februar 2015 ble det lagt som premiss at dette var en temakartlegging og ikke en plan for friluftslivet. Dette er i tråd med ambisjonen i selve Veilederen fra Miljødirektoratet. Arbeidet skal være et kunnskapsgrunnlag og verktøy for alle typer arealplaner. Temakartleggingen omfatter et friluftslivskart, som gir en oversikt på områdenivå (A. svært viktige, B. viktige og C. registrerte friluftsområder i kommunen), fulgt av en tabell med 22 nummererte områder (finnes igjen på kartet) med omtale av hva slags områder det er, rangering av hvert område etter 13 kriterier (skårverdi 1-5), og samla verddivurdering (A, B eller C). Kommunen oppga at det ikke er brukt tid og ressurser på inntegning av eksisterende stier og skiløyper i kartet.³⁴

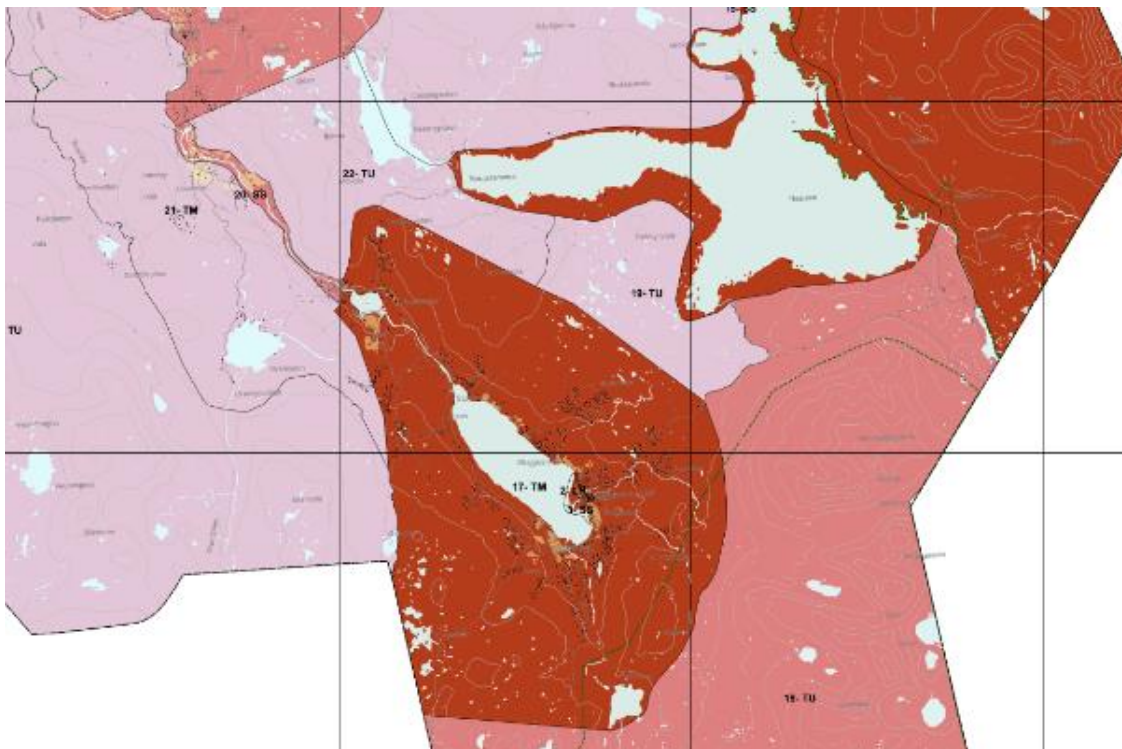
Gjennom høringsrunden for utkast til skuterløyper (se nedenfor) kommer det også inn noen kommentarer til kartet/arbeidet med friluftsområder i Tydal: Hovedkommentaren er at dette er en veldig grov kartlegging, som av og til gjør det vanskelig å vurdere graden av konflikt med friluftslivet for den enkelte foreslåtte skuterløype. Det påpekes også at det heller ikke alltid kommer fram om det er sommer- eller vinterfriluftsliv, eller både og, som er hovedkvaliteten for de enkelte friluftslivsområdene.

Når arbeidet med friluftslivsområdene er fullført og hørt, presiserer administrasjonen i saksframlegg til formannskapet (19.10.2015) at: « *Dette er en rent faglig kartlegging, hvor det ikke er tatt hensyn til andre interesser, administrative forhold eller planer. Avveiningen mot andre interesser må gjøres i kommunens planarbeid, enkeltsaksbehandling, og andre politiske prosesser.* » Og videre: « *Høy score på kartleggingen vil ikke nødvendigvis tilsi at utbygging ikke kan finne sted, men at hensynet til friluftslivet og evt. avbøtende tiltak i denne forbindelse skal være vurdert og begrunnet i saken mht. prioritering og valg av løsninger. F.eks. bør skiløyper og gangstier i hytteområdene på Stugudalen få høyere prioritet i utbyggingssammenheng* ». Nedenfor er det vist to utsnitt fra friluftslivskartet over registrerte og verdsatte friluftslivsområder (**figur 5.4** og **figur 5.5**), og kartutsnitt for «hele Tydal» som viser skiløyper, henta fra skisporet.no (**figur 5.6**).

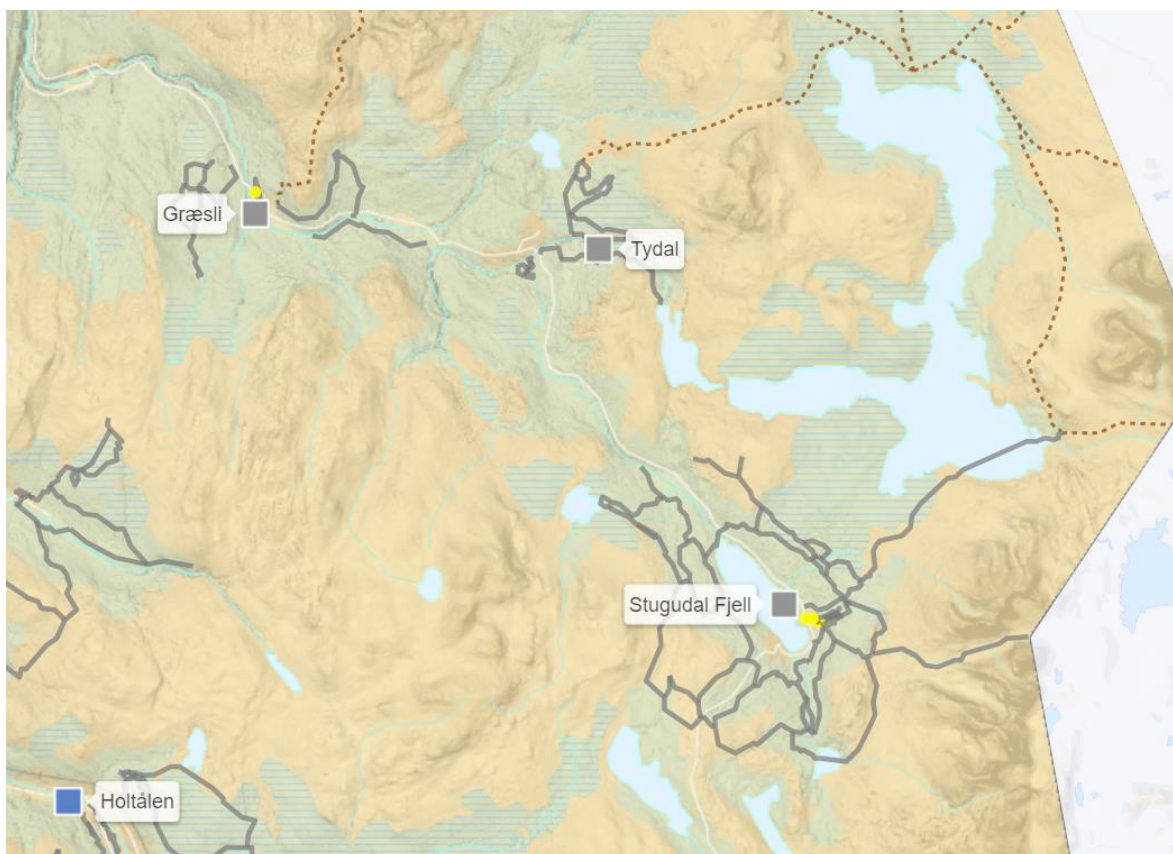
³⁴ Jfr. brev av 13.05.2015, fra kartleggingsansvarlig i kommunen, til Væktarhaugen hytteforening i forbindelse med høringa av arbeidet med friluftslivsområdene



Figur 5.4 Registrerte og kartlagte friluftslivsområder fra Gressli til Ås og videre østover. Mellommørkt: Viktig friluftslivsområde. Lyst: Registrert friluftslivsområde.



Figur 5.5 Registrerte og kartlagte friluftslivsområder i området Stugudalen - Nesjøen. Mørkt: Svært viktig friluftslivsområde. Mellommørkt: Viktig friluftslivsområde. Lyst: Registrert friluftslivsområde.



Figur 5.6 Utsnitt fra skisporet.no, med innregistrerte/oppkjørte skiløyper (grå strek), for det meste av Tydal kommune.

I «Utredning om virkninger» (Bjerke og Kongsvik 2016) står det følgende om datagrunnlaget for temaet «*Støy og andre ulemper for friluftsliv, bolig- og andre hytteområder*». Kilder:

- 1) Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i Tydal kommune.
- 2) Veiledning for utredning av støy ved planlegging av snøscooterløyper.
- 3) Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012).

Naturmangfold

I «Utredning om virkninger» (Bjerke og Kongsvik 2016) står følgende om datagrunnlaget for temaet «*Naturmangfold*». Kilder:

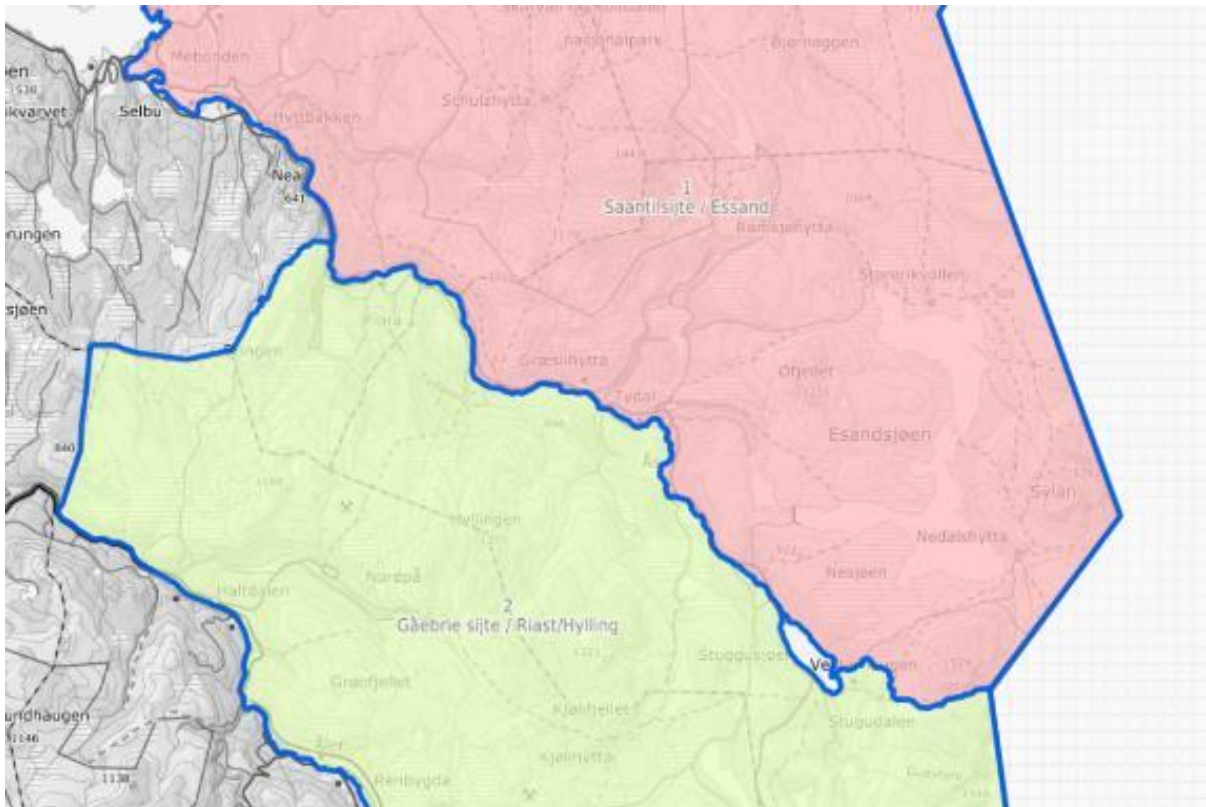
- 1) Naturbasen.no,
- 2) gislink.no,
- 3) Artsdatabanken.no.
- 4) Fylkesmannen i Sør-Trøndelag.

Altså; det refereres til de kunnskapsbasene som finnes. Det er vanskelig for oss å vurdere hvordan dette er brukt mer detaljert, og om dette er et godt (nok) kunnskapsgrunnlag. Da kommunen (Kirkvold 2016) sendte utkast til løypekart til Fylkesmannen ba de spesielt om at løypeforslagene ble vurdert opp mot hekkeplasser for rovfugl, spillplasser for skogsfugl, og hi/yngeplasser for rovdyr.

Reindrift

I **Figur 5.7** viser kart med grenser for de to reinbeitedistriktene i Tydal (Gåebrie Sijte og Saanti Sijte). I vedlegg 9 er aktuelle utsnitt av beiteområder, kalvingsområder, trekk- og flyttleier i Tydal. Disse kartene er allment tilgjengelig fra <https://kilden.nibio.no/>, som viser arealsituasjonen for

reinbeiteinteressene i Tydal. Dette har også vært en sentral kilde i utredningen fra Bjerke og Kongsvik (2016).



Figur 5.7 De to reinbeitedistriktene i Tydal, Essand/Saanti sijte og Riast-Hylling/Gåebrie sijte (henta fra <https://kilden.nibio.no/>)

I «Utredning om virkninger» (Bjerke og Kongsvik 2016) står følgende om datagrunnlaget for temaet «Reindrifft»: Kilder:

- 1) Kommuneplanens arealdel,
- 2) hensynssone for reindrifft (www.skogogland.no)³⁵

Det var også Plankontoret i Rennebu som konsekvensvurderte Kommuneplanens arealdel for Tydal (2012-2022), som de viser til ovenfor. I den KU'n har de ulike interesser fått hvert sitt korte delkapittel (inkl. naturmangfold, kulturminner, friluftsliv, næringsliv mfl.), mens reindrifft er viet et større hovedkapittel: «Konsekvenser for reindrifft er beskrevet i eget kapittel da reindrifftsinteressene er en viktig premissleverandør for arealforvaltningen i kommunen» (s. 2). Her må vi gå ut fra at dette også er lagt som premiss for hvordan Plankontoret har vurdert konsekvensene av rekreasjonsløyper for reindriffta.

Annen næring

På veiledningssidene til Miljødirektoratet er det ikke sagt noe om spesielle hensyn til næringsinteresser, utover reindrifft.³⁶ I denne gjennomgangen fanger vi opp næringsinteressene gjennom uttalelser fra høringsrunden (se vedlegg 6).

³⁵ Tilsvarende dagens <https://kilden.nibio.no/>

³⁶ <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/motorferdsel/fastsette-snoskuterloype/krav-til-utredning---veiledersteg/>

5.3 Konsekvensvurdering

Kommunen er altså pålagt både *begrensninger* og å ta *hensyn* (se kapittel 1.2), og å utrede og vurdere virkninger for spesifikke tema.

Utredningen fra 2016 er laga av Plankontoret i Rennebu (www.plankontoret.net), ved Bjerke og Kongsvik (2016), på oppdrag fra rådmannen i Tydal kommune. Rapporten har tittel «Forslag om opprettelse av snøscooterløyper i Tydal kommune. Utredning av virkninger». Innledningsvis sies det her (s. 4) at løypetraseene som «...vurderes og utredes er foreslått av grunneierne i områdene». Datagrunnlaget er langt på vei vist overfor, men metoden og vurderingene kommer nedenfor.

I rapporten har en «gjort en skalering av konsekvens/verdi og omfang som følger arbeidsmetodikk for konsekvensvurderinger beskrevet i Miljøverndepartementets veileder konsekvensutredning av kommuneplan. Hvor store virkninger hvert løypeforslag er vurdert å ha for hvert tema er markert med fargekoder» (Grønt: Ingen/små negative virkninger, Oransje: Middels negative virkninger, Rødt: Store negative virkninger). «Hvert løypeforslag er oppsummert med en samlet vurdering. Det er også vurdert avbøtende tiltak. Dette vil kunne legge premisser for utforming av bestemmelser om bruk av løypene» (Bjerke og Kongsvik 2016, s. 9).

I alt blir **20 løypetraseer vurdert separat**. På et oversiktskart i rapporten var disse 20 løypetraseene tegna inn, og med opplysning om at de til sammen utgjorde 210 km. Kartet har liten målestokk, men viser at de i stor grad henger sammen i et omfattende nettverk i kommunen. I gjennomgangen for hver av de 20 løypeforslagene er det brukt mer detaljerte kart.³⁷ I **figur 5.3** vises de samme traseene tydeligere, med påførte nummer (dette kartet var lagt ved forslaget til forskrift om kommunalt løypenett, i sakspapirene til kommunestyremøtet 22.02.2017).

Med 'konsekvensvurderingen' (Bjerke og Kongsvik (2016) bruker delvis det begrepet) var det vedlagt to kart over kommunen, med inntegna løypeforslag, for tema friluftsliv/støy i A3-format, Temakart støyvurdering og Temakart støyvurdering mot kartlagte friluftsområder. På det første er det inntegna støybuffer inntil 150 meter fra skuterløypa, og fargekode rødt for bygg < 50 meter fra løypa og fargekode blått for bygg som er mellom 50 meter og 150 meter fra løypa. På det andre kartet er skuterløypene inntegna og ei støysonegrense på 1400 m fra «viktige» og «svært viktige» friluftsområder markert. Flere av løypeforslagene går inn i nevnte kategorier friluftsområder eller innafor nevnte støysonegrense. Særlig gjelder dette (det som senere får navnet) 'Stugudalsrunden'. Med unntak av de vestre deltraseene ved Grønnsjøen, så er alle deltraseer her innafor de '**svært viktige**' friluftslivsområdene 17 TM (Stugudalen) eller 15 SS (Essand-Nesjøen), eller innafor 1400 m's grensa til disse.

Traseene nordover fra Ås og Aunet er innafor eller i grensa til det 'viktige' friluftslivsområdet 9 NT (Midtbygda), og den gamle isfiskeløypa (IS1) østover til/på Essandsjøen går inn i nevnte 15 SS (Essand-Nesjøen). Lenger vest og til Selbugrensa er en utenfor 1400 m's sona.

Rapporten vurderer altså hvert av de 20 forslagene, fagtema for fagtema og med en samla vurdering og anbefaling per trasé, inkludert ev. avbøtende tiltak. Men rapporten har ingen diskusjon / vurdering av løypene samla sett.

Konklusjoner i rapporten (jfr. figur 5.3):

Fire av de 20 traseene blir ikke anbefalt som skuterløyper, fordi de får 'store negative virkninger' som samla vurdering. Dette gjelder traseene **H1, H2, Ti9 og H4**; de tre første pga. store negative virkninger for **reindrifta**; den fjerde får store negative virkninger **for naturmangfold og for friluftsliv**, men det er konsekvensene for naturmangfold som er grunnen til den samla negative konklusjonen.

³⁷ I flere høringsuttalelser er målestokken likevel kritisert, siden det er vanskelig å lese ut av kartene hvor traseen er tenkt lagt, og tilsynelatende dårlig samsvar mellom tekstbeskrivelse og inntegning på kart (f.eks. for H14).

Også andre traseer får **'rød' konklusjon** (= store negative virkninger) på visse fagtema, men blir ikke frarådet i samla vurdering (pga. avbøtende tiltak). Dette gjelder:

- Reindrift: H6, H7, H17, H18
- Støy: Ti3, H10
- Reindrift og Naturmangfold: H8
- Friluftsliv og Støy: H12
- Reindrift, Naturmangfold og Støy: H14
- Friluftsliv: H20, Ti10, Ti8

Samlet sett er det 4 av 20 traseer som ikke får vurderingen store negative virkninger (rød) for noen av de aktuelle fagtemaene (reindrift, støy, naturmangfold, friluftsliv)

5.4 Høring og sluttbehandling i kommunen – 2016-2017

5.4.1 Høring

Før høringsrunden hadde formannskapet møte (05.12.2016) der en behandler hvilke traséforslag som skal sendes ut på høring og tidspunkt for når løypene bør stenges om våren

I saksframlegget til formannskapet foreslo rådmannen å legge hele utredningen ut på høring slik at alle kunne se konsekvensanalysen og de vurderinger som var gjort i forbindelse med hver enkelt løype. I alt var 210 km løyper vurdert. Rådmannen foreslo videre at fire løyper trekkes ut, nemlig de samme 4 som Bjerke og Kongsvik (2016) foreslo å droppe pga. stor konflikt (hovedårsak i parentes): **H1 (reindrift), H2 (reindrift), H4 (naturmangfold) og Ti9 (reindrift). I tillegg foreslo rådmannen å droppe tre alternative traseer fra forslaget: H6 (1) pga. støy, H8 (1) pga. naturmangfold og H14 (2) pga. naturmangfold og reindrift.**³⁸ Rådmannen gir faglige begrunnelser for å trekke ut disse traseene.

I det vedtatte høringsforslaget har formannskapet tatt inn igjen flere av traseene som rådmannen foreslo å droppe og en vedtok også lenger åpningstid utover våren. Men politikerne mente at reindriftsnæringa kunne når som helst få stengt løypetraser, ved behov. Det var altså forslag om et meget omfattende løypenett som ble sendt på høring, der de fleste alternativer som gikk til konsekvensvurdering var med. I denne fasen har en i stor grad sett bort fra vurderingene til Bjerke og Kongsvik (2016) for å se hvordan høringsinstansene ville vurdere alternativene. Se kart i **figur 5.3**.

I Vedlegg 6 presenteres innholdet i høringsdokumentet, og høringsinnspill for interessene reindrift, friluftsliv, naturmangfold og næring.

5.4.2 Politisk behandling

Både kommunestyret og formannskapet hadde saka oppe til endelig behandling 22.02.2017.³⁹ Formannskapet var delegert vedtaksmyndighet av kommunestyret, etter forslag fra ordfører. I kommunestyret ble så mange representanter erklært inhabile at KS ikke var vedtaksført.

Innstillinga til vedtak var basert på rådmannens nye og omfattende gjennomgang etter høringsrunden. Rådmannen poengterer sprikende synspunkter og de mange relevante interesser vedrørende de aktuelle løypeforslagene: Konsekvensutredningen fra Plankontoret (Bjerke og Kongsvik 2016) viser negative konsekvenser for enkeltinteresser for alle løypeforslag og det foreligger også negative merknader til alle løypeforslag. Dette må balanseres opp mot forventninger om vekst og utvikling av næringslivet. Rådmannen har derfor nøydt seg med å endre

³⁸ Alle løypealternativene (med nummer) er vist i **Figur 5.3**

³⁹ Sakspapirer er tilgjengelige på kommunens nettsider, ev. på forespørsel til kommunen.

forslaget der det er helt klart at nærings- og snøscooterinteressene må vike. Dette gjelder hensyn til naturmangfold, friluftsliv, reindrift og støy, samt total belastning på de nevnte interessene.

Rådmannen poengterer at stort sett alle negative merknader omhandler total belastning som et så stort løypenett kan påføre de ulike interessene. Det nevnes støy i forhold til bolig/hytteområder, direkte konflikt med friluftsliv, naturmangfold, sikkerhet, klima, reindrift. I tillegg omhandler noen av merknadene stengningstidspunkt, fartsgrenser og hvordan kontroll/tilsyn skal foregå. I sakspapirene innarbeidet rådmannen flere forslag til endringer av forskriften.

I Vedlegg 7 presenteres de faglige vurderingene og kommunens sluttbehandling i detalj.

Rådmannens innstilling og formannskapets vedtak

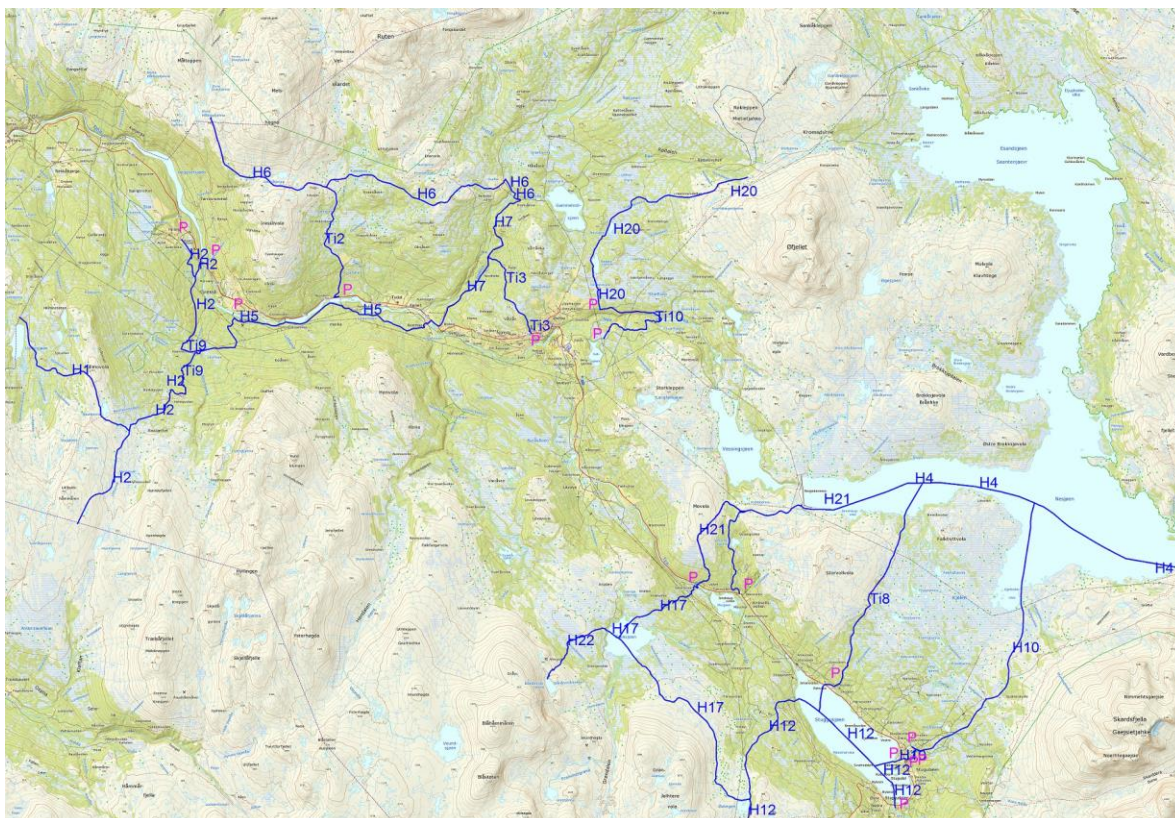
Løypeforslaget fra rådmannen ble slik (her organisert geografisk, jfr. Kartet i **Figur 5.8**)

- **H1, H2, H5, Ti9** (Usmesjøen-Henmo bru)
- **H6, H7, Ti2, Ti3** (Henmo bru/Ås sentrum - grense Selbu kommune)
- **Ti10 og H20** (Sellisjøen/Ol-Persbakken-Gamle reinstrøa ved Øyfjellet)
- Stugudalen: **Ti8, H17, H12** (Deler utgår ved Rotodden), **H10, H21, H22** (Grønsjøen-Blåhåmmårtjøenna), deler av **H4** (løype på Nesjøen, kryss H21-kryss H10)

Den 22. februar 2017 gjorde formannskapet **endelig forskriftsvedtak**, med løyper, tilnærmet i tråd med rådmannens innstilling (tre av fem medlemmer i formannskapet ble vurdert inhabile, slik at varaordfører og en vara tiltrer). I tillegg til rådmannens innstilling ble det gjort noen endringer (utvidelser):

- «1. §4 a. Løypenettet åpnes tidligst 1. desember og stenges **senest 5. mai**. Jfr. stengningsdato for isfiskeløypene. Begrunnelse: Reindriftas interesser er ivaretatt gjennom innsigelsesretten i forskriftens §4e.
2. Det utredes en ny trase fra Ol-Persbakka til Nesjøen snarest. Det samme gjelder en ny **Ti6** nord for Gammelvoldsjøen.
3. Løype **H4** fra kryss på Nesjøen (kryss H21- kryss H10) til molo Nedal innføres»

Det var tre ukers klagefrist på kommunestyrets vedtak (i tråd med forvaltningsloven).



Figur 5.8 Kartet over løyper som det ble gjort vedtak om 22. februar 2017 og som ble vedlagt den lokale forskrifta.

5.5 Klager og klagebehandling

5.5.1 Innkomne klager

Det kom inn sju klager på forskriftsvedtaket, to av dem med ønske om at klagen gis **oppsettende virkning**.⁴⁰ Det kom inn klager på 16 av 18 vedtatte løyper, og for 13 av disse ba en om oppsettende virkning. I tillegg til klage på traseene var det klage på åpningstidene (reindrift).

Her presenterer vi klagen som er relevante for interessene friluftsliv/støy, naturmangfold, verneområde og reindrift, og hvilke løyper det gjelder.⁴¹

Græsli idrettslag:

- Konflikt med skiløype. Løype **H5** er inntegna på vei som er skiløype om vinteren, som er offentlig støtta, og bør ikke være skuterløype.
- Konflikt med trimløype og om parkeringsplass. Løype **Ti2** følger vintertrimløype.

Øyfjellet grunneierlag:

- Konflikt med skiløype. **Ti10** (på nordsida av Nea) i samme trase som etablert skiløype.

Gåebrien sje:

- Konflikt med reindrift. Løypene **H1** og **H22**: Uakseptabelt med fornøyleskjøring over kote 600 moh (reinsamling tidlig på vinteren og vårvinteren).
- Konflikt med reinflytting. Løypene **H1**, **H2**, **H22**, **H17** og deler av **H12**.

⁴⁰ 'Oppsettende virkning' vil si at et vedtak (her i formannskapet i Tydal) ikke kan settes verk før klagesaken er behandlet og eventuelt forkastet.

⁴¹ Klagen er tilgjengelige på kommunens nettsider under Innsyn utvalg – Formannskapet 04.07.2017, som vedlegg.

- Åpningstida for løypene må endres til: tidligst 20. januar til senest 15. april.

Saanti Sijte:

- Konflikt med reindrift. Ikke gjort god nok reindrifsfaglig utredning. Ikke tatt i betraktning den samla belastningen.
- Konflikt med særverdiområder: Gjelder særlig løypene **H4, H6, Ti2, H7, H10, H20, H21 og Ti8**.
- Åpningstida for løypene må endres til: tidligst 10. januar til senest 15. april.
- Bes om at klagen gis **oppsettende virkning**.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag:

- Konflikt med friluftsliv og naturmangfold (rikmyr): Løype **Ti8**.
- Konflikt med reindrift: særverdi og minimumsområder. Innsigelser mot løypene **H1, H2 og Ti9, og H5, H6 og Ti2, og Ti2 og H22**
- Åpningstida for løypene må endres til: tidligst 10. januar til senest 15. april.
- Bes om at klagen gis **oppsettende virkning**.

Nasjonalparkstyret for Skarvan og Roltdalen og Sylan:

- Konflikt med verneområde: Løype **H6** er for nær verneområdet; bør ligge minimum 1,4 km fra nasjonalparken.

5.5.2 Formannskapetets behandling

I formannskapsmøte 4. juli 2017 gikk en gjennom klagen og gjorde følgende vedtak:

1. *Tydal formannskaps vedtak 22. februar 2017 om forskrift om kommunalt løypenett for snø-scooter, Tydal kommune, Sør-Trøndelag, fastholdes med følgende endringer i § 3:*

*Løype **H1** tas ut i sin helhet.*

*Beskrivelse løype **H2** skal lyde fra Hilmo etter gammel vegtrase til Seterdalsvegen eller fra parkeringsplass ved Hilmobrua etter Seterdalsvegen over Litjhynna og Storhynna forbi Hamervollen.*

2. *Løype **H6** flyttes slik at den i sin helhet kommer minst 1400 m fra verneområdegrensa, eller innføre fartsreduksjon på gjeldende strekning.*
3. *Klagesaken sendes til fylkesmannen i Sør-Trøndelag for klagebehandling.*

Det betyr at én av løypene ble **tatt ut** på grunn av hensyn til reindrift (H1) og to ble **flyttet** av hensyn til hhv. reindrift/verneområdegrense (H6) og reindrift (H2). Resten av klagen gikk til videre behandling. Fordi Fylkesmannen i Sør-Trøndelag var klager, måtte klagesaken behandles av et annet fylkesmannsembete. Fylkesmannen i Troms (FT) ble oppnevnt som settefylkesmann (av Kommunal og moderniseringsdepartementet, den 16. januar 2018).

5.5.3 Svar på klagesak fra settefylkesmann

Tydal mottok svar fra Fylkesmannen i Troms (FT) 14. mai 2018.

Fylkesmannen hadde gjort følgende vedtak (jfr. **Figur 5.8**):

1. *Vedtaket om opprettelse av snøscooterløyper i Tydal kommune **oppheves delvis**. Følgende deler av løypetraseen oppheves:*
 - *Løype **H2 og Ti9** over kote 480*
 - *Løype **H6** fra krysset **Ti2 – H6** og til kommunegrensen i vest.*
 - *Løype **H22***
2. *Det øvrige løypene **stadfestes med følgende endringer**:*
 - *§4a, 2. ledd:*

- a) *For følgende deler av løypenettet er motorferdsel ikke tillatt fra 25. april til 1. desember: Løype **H2, H6, Ti9, H5, Ti2, H17, H20, Ti10, H7, Ti3** og løype **H12** fra Stugusjøen til kommunegrensa*
- *Bestemmelse for løype **Ti8**:*
 - a) *Løypa tillates brukt til kjøring i forbindelse med næring*

3. Kommunen har ansvaret for å innarbeide endringene i forskriften

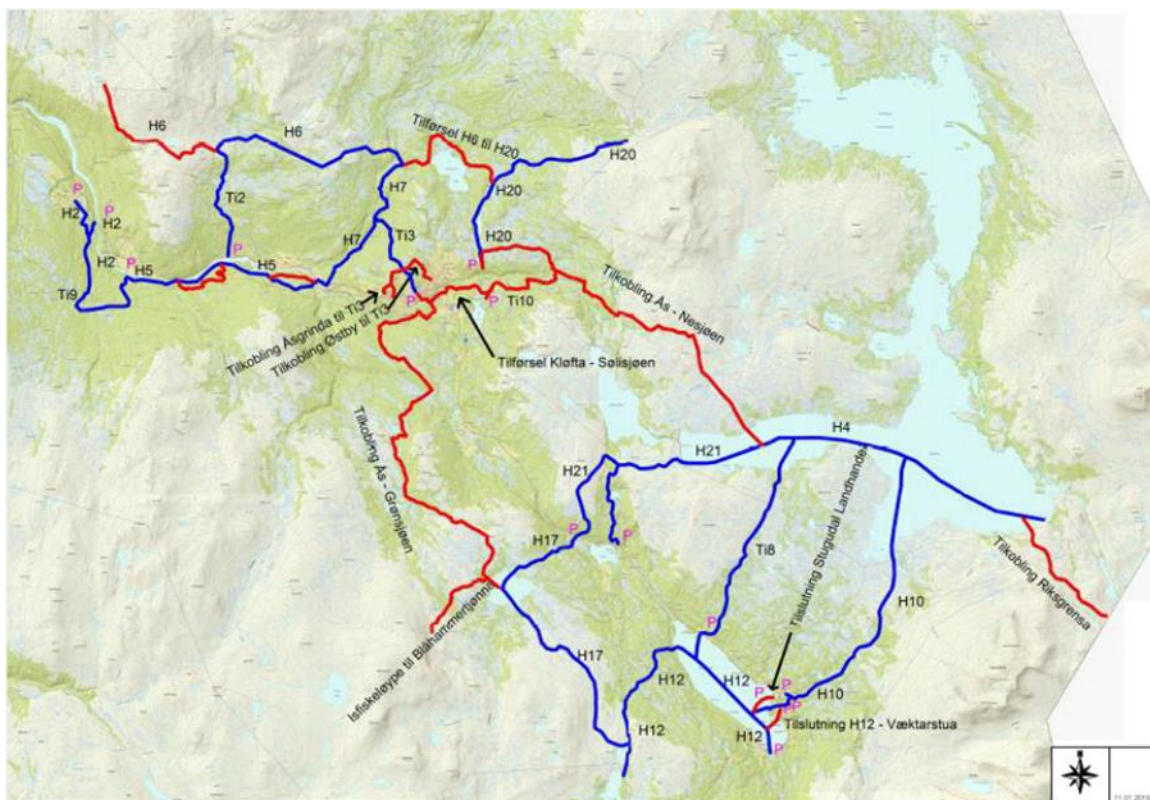
Alle løyper i vedtakets punkt 1 er begrunnet med reindriftsinteressene og kommunens begrensning i adgangen til å fastsette snøskuterløyper (kommunen har gått utover sin kompetanse etter motorferdselsforskriften §4a). Punkt 2, andre kulepunkt er begrunnet både med reindrift, naturmangfold og friluftsliv. Fylkesmannen i Troms gir en omfattende begrunnelse.

Flytting av **H6** pga. av nærhet til vernegrensa er drøfta, og FT viser til vedtaket i kommunen 4. juli 2017, som er siste politiske vedtak om saken og slik sett det gyldige. Altså er løypa allerede å anse som flyttet lengre fra vernegrensen.

Når det gjelder løype **H5** så vektlegger FT at her er det *hensyn* som gjelder og ikke *begrensninger* (etter §4a), og derved skal det mye til for å overprøve kommunens politiske vedtak. Fylkesmannen bygger her også på tidligere nevnte tolkningsuttalelse (se kapittel 1.2) fra Klima- og Miljødepartementet av 4. oktober 2017: «...kommunen i utgangspunktet kan legge løyper i for eksempel viktige friluftslivsområder, dersom den etter en konkret vurdering finner at det foreligger andre hensyn som etter kommunens skjønn er så tungtveiende at hensynet til friluftsliv må vike... konflikt med friluftsliv, eller noen av de andre angitte hensynene (naturmangfold,...) normalt ikke i seg selv vil være grunnlag for å oppheve vedtaket.»

5.6 Ny behandling i 2019 og 2020

I 2019 starter kommunen arbeidet med å revidere snøskuterløypenettet. Kartet nedenfor (**Figur 5.9**) gir en god 'situasjonsrapport': De blå løypene viser reell løypestatus i Tydal etter klagebehandling hos Fylkesmannen i Troms i 2018. I tillegg er stadig de tre isfiskeløypene åpne (**figur 5.1**). De røde traseene er de en nå ønsker å få vurdert. Vi ser at kartet minner om de første ambisjonene fra perioden 2015 – 2017 (**Figur 5.3**), men f.eks. uten tilknytningsløype (H8) nordover til Meråker, H1 til grense Selbu eller H2 til grense Holtålen (sør-vest).



Figur 5.9 Blå løyper: vedtatte og godkjente løyper pr 2018. Røde løyper skal vurderes for ev. innlemmelse i løypenettet.

I januar 2019 gir rådmannen en bakgrunn for arbeidet med løypeutvidelse, i formannskap-sak 4/19 («Revisjon av snøskuterløypenettet i Tydal kommune»):

«Noen av løypene som ble tatt ut forhindret en sammenknytting av løypenettet på Stugudalen og i Ås. Sammenkoblingen med Selbu ble også tatt ut gjennom klagen.

Det er ønskelig med et sammenhengende løypenett i kommunen, som også kan knytte løypene i Tydal til nabokommuner. Disse løypene er utarbeidet med bakgrunn i klagebehandlingen og tidligere mottatte høringsinnspill. For å få opplyst saken så godt som mulig ønsker administrasjonen nå å få sendt løypeforslaget ut på offentlig høring, slik at berørte parter kan uttale seg om forslaget før et eventuelt vedtak.»

Med sakspapirene lå kartet i **Figur 5.9**.

5.6.1 Rådmannen og formannskapet forbereder saken

I møte 16.01.2019 gjorde formannskapet vedtak om følgende endring (se bruttoforslaget med røde løyper i kartet, **Figur 5.9**):

- **Tilkoblingsløype til Riksgrensa tas ut.**
- **Tilkoblingsløype Kløfta – Sølisjøen tas ut.**
- **Tilkoblingsløype Ås – Grønsjøen omarbeides** slik at den ikke berører Kløfta og lysløypa.

I nytt formannskapsmøte 28.01.2019 gjorde en videre presisering; etter at **tilknytningsløypa mellom Ås og Grønsjøen** er endra av Tydal snøscooterklubb vil kommunen også sende dette forslaget ut på høring.

I tillegg var det lagt inn et forslag om å få kjøre lenger enn 30 meter ut fra løypa på islagt vann, når formålet var isfiske.

Så ble saken lagt ut på høring, og det kom 20 hørings svar. Vi går ikke inn på de konkrete høringsinnspillene, men Fylkesmannen i Trøndelag skriver eksplisitt at de vil vurdere innsigelse mot fire av forslagene dersom de blir vedtatt (løype Ås-Nesjøen, tilkobling Ås – Grønsjøen og isfiskeløype Blåhåmmårtjøenna, H6 til Selbu, kjøring ut fra løypa på isen). Men i den videre kommunale behandlingen i 2020 så refererer rådmannen til hvilken løyper som blir foreslått tatt ut og hvorfor, bl.a. begrunnet i høringsinnspill.⁴²

Prosess, høringsinnspill, ny faglig vurdering og påfølgende politisk behandling er presentert i Vedlegg 8.

Etter høringsrunden går det nesten et år før ny politisk behandling.

5.6.2 Sluttbehandling

Til **formannskapsmøtet 30. januar 2020** har rådmannen oppsummert høringsrunden og foreslår å ta ut flere av de nye løypeforslagene i revidert løypenett. Rådmannen skriver at høringsforslaget var basert på ønsker fra Tydal Snøscooterklubb og flere av næringsaktørene i Tydal. En ville ha et sammenhengende løypenett i kommunen, og gjerne til nabokommuner. To *endringer* av løyper, hhv. **Ti10 og H5**, ble fremmet av grunneierlag og idrettslag. Bakgrunnen for ønsket endring var hensynet til skiløyper, og også sjenanse/sikkerhet for skiløpere.

Rådmannen skriver at høringen var ment som viktig for å vurdere hvilke løyper kommunen skulle gå videre med og hvilke som ikke burde tas med i den videre prosessen. Løypetraseene **Ti10 og H4** ble – basert på kritiske høringsuttalelser – sendt til **konsekvensvurdering** av Plankontoret i Rennebu (Grefstad 2019): konklusjonen derfra var at kompenserende tiltak ville få ulempene på et akseptabelt nivå, for interessene reindrift, friluftsliv, naturmangfold og støy.

På denne bakgrunnen foreslår rådmannen at følgende **løyper foreslås tatt ut** av saken (begrunnelsene er gitt i parentes – sitat fra rådmannens saksdokument):

«**Tilkoblingsløype Selbu – H6** (overprøvelse av tidligere vedtak av settefylkesmann. Under klagebehandling i Selbu. Reindrift, nærhet til nasjonalpark, landskap)

Tilkobling Væktarstua (statlig sikret friluftsområde, grunneieravtale)

Tilkoblingsløyper Åsgrinda (samlet belastning. Løypene omfatter bare noen få brukere som har tilbudet fra museet og Ås i dag. Presedens for andre boligfelt).

Tilkobling Ås – Grønsjøen (friluftsliv, naturmangfold, reindrift, landskap m.m.)

Isfiskeløype Blåhåmmårtjøenna (overprøvelse av tidligere vedtak fra settefylkesmann, friluftsliv, reindrift, naturmangfold).

Forskriftsendring for å kjøre lengre ut fra løypa for å fiske på isen er også tatt ut (hensyn verneområder, reindrift og friluftsliv)»

Altså foreslår kommunen (rådmannen) å gå videre med følgende løyper og løypeendringer:

Endring Løype **H5**

Endring **Ti10**

Tilkobling **Stugudal landhandel**

Tilkobling **Ås – Nesjøen** (nå igjen kalt **H4**)

Tilkobling **H6 – H20** (nord for Gammelvollsjøen)»

Oppsummert er **vedtaket i kommunestyret 30.01.2020** slik, når det gjelder nye løyper og ny forskrift:

- **Sammenkobling Ås og Nesjøen.**

- **Tilførsel H6 – H20**

- **Tilkobling Stugudal landhandel**

- **H6 til Selbugrensa**

*Begrunnelse for å ta inn løype **H6-Selbugrensa**:*

⁴² Se presentasjonen lenger nede i kapitlet av saksdokumentene til KST-møtet 30/1-2020

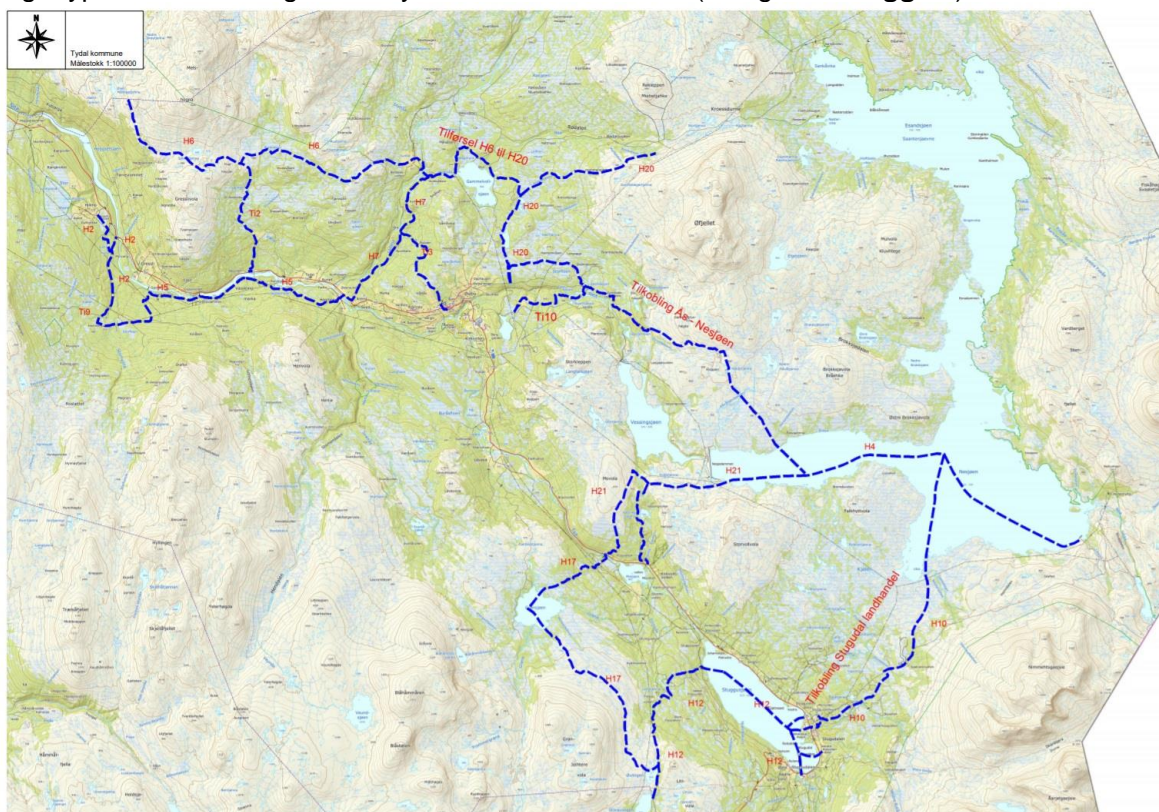
Dette var i det opprinnelige løypeforslaget sammenkoblingen mellom Tydal og Selbu kommuner. Fylkesmannen i Troms opphevet denne av hensyn til reindrifta. Tydal kommune har endret forskriftens §4. Åpning og stenging av løypenettet, bokstav b) til følgende: Åpning og stenging av løyper kunngjøres. Åpning kan ikke skje før saken er drøftet med reindrifta.

Tydal Kommune har fra tidligere praksis stengt løypene når reindrifta ber om det. Nå skal de også kontaktes før løypene åpnes, og har i så måte fullstendig kontroll over når løypene kan være åpne. Tydal Kommune mener at dette vil være et avbøtende tiltak som imøtekommer hensynskravet til reindrifta.

Følgende tilføring blir gjort i Forskriftens §7:

d) For tilkoblingsløype **H6 – H20** er det ikke tillat å hugge trær i arealet mellom Nøsterlia hyttefelt og Essandvegen. Løypa skal i størst mulig grad tilpasses eksisterende vegetasjon, og kvisting skal begrenses til et minimum.

Og løypekartet som følger den nye forskriften ser slik ut (se også **vedlegg 10**):



Figur 5.10 Revidert løypenett for rekreasjonskjøring i Tydal, etter vedtak i kommunestyret 30.01.2020.

Etter vedtaket i kommunestyret kom det inn **9 klager**. Rådmannen melder at tre av disse er vurdert å ha formell klageadgang:

- **Høvtjønn hytteforening** «klager på manglende informasjon og involvering i forbindelse med etablering av tilførselsløype **H6-H20**, med tilhørende kryss midt i Høvtjønn hyttefelt» (klage datert 2/3-2020). De ber om dialogmøte med Tydal kommune.
- Videre klager **Saanti sijte** på løype **H6-Selbugrensa** (brev 27/2-2020), og viser bl.a. til vedtaket gjort av Fylkesmannen i Troms. Saanti sijte viser også til brev fra Fylkesmannen i Nordland som har opphevet sammenkoblingsløypa (med **H6**) på Selbus side.
- **Fylkesmannen i Trøndelag** viser i sitt klagebrev (28/2-2020) til egen høringsuttalelse og signalene om å påklage visse løypealternativer, dersom de ble vedtatt (se Vedlegg 8). «Vi kan ikke se at det har kommet fram nye opplysninger som tilsier at Fylkesmannen bør endre sitt syn i denne saken.» Fylkesmannen påklager følgende løypetraseer: Tilkobling **Ås-Nesjøen** (reindriftsavdelingen og avdeling for klima og miljø), tilkoblingsløype **H6 til Selbu**

(reindriftsavdelingen) og tilførsel **H6 til H20** (reindriftsavdelingen). Det er snakk om konsekvenser for reindrift og kjente hekke-/ynglelokaliteter av arter unntatt offentlighet. «*Vi ber derfor kommunen om utsatt iverksetting av vedtaket, inntil klagebehandlingen er avgjort.*»

Så langt vi vet står saken der i dag.

5.7 Intervju med utvalgte informanter

Uansett ståsted i «skuterdebatten» så er utgangssynet til informantene at det er stor aksept for rekreasjonsløyper for snøskuter blant folk flest i Tydal. Synspunkter og eventuelle uenigheter er derfor i større grad knyttet til 'Hvordan en legger løyper' enn 'Ja/Nei til løyper'.

Men det er også her nyanse-forskjellene mellom tilhengere og motstandere av rekreasjonsløyper kommer til uttrykk. Tilhengerne legger stor vekt på å få et sammenhengende nett av skuterløyper, og helst utløsende kontaktløyper til nabokommunene og (ideelt sett også) til Sverige – dette blir sett som særlig viktig for å kunne utvikle næring knytta til snøskuterløypene (turisme, skuter-service mm). Motstanderne vil tvert imot begrense muligheten for sammenhengende løyper og særlig utløsning mot nabokommuner og Sverige. Som én informant uttrykte det: Tilrettelegging virker! Det er erfaringen fra friluftslivet (opparbeiding og merking av stier gir mer ferdsel og flere som ferdes) og det er sannsynligvis også effekten når det gjelder snøskuterløyper: jo flere snøskuterløyper desto mer skuterkjøring blir det, uttrykte denne informanten. Og det er nettopp dette motstanderne vil begrense. Det blir sagt fra skuterhold at en er mer opptatt av brukervennlighet og sammenkobling av løypenettet enn av antall km med løyper.

Det er lange snøskutertradisjoner i Tydal (både isfiskeløyper, konkurransekjøring mm), men ingen av informantene gjør ulovlig kjøring til et stort problem: Ja det finnes, men er ikke utbredt. Informantene uttrykker at det trolig er en god indre-justis i skutermiljøet som demper slike utslag.

Når det gjelder utmarks-/reiselivsnæring og næringsaktører i Tydal så er naturkvalitetene og aktiviteter i naturen det helt essensielle, ifølge informantene. Alle uttrykker at politikerne i kommunen legger stor vekt på næringspotensialet og attraktivitet når en nå legger til rette for det omfattende nettet av snøskuterløyper; flere informanter tror imidlertid lite på slike næringsutsikter. Den største og viktigste gruppa av 'turister', aktivitets- og opplevelsessøkere i Tydal i dag er hytteeierne. Vinterstid er det derfor tilrettelagt med et omfattende nettverk av skiløyper, for å imøtekomme både hytteeiere og lokalbefolkningens skitur- og treningsønsker. Blant hytteeiere er det ulike syn på skuterløypene, og en informant som tilbyr tjenester for hyttefolket er klar på at det må være plass for både ski- og skuterløyper. En annen informant antyder at det stadig er holdninger i Tydal ala: «ski er for byfolk». Uansett: informantene er enige om at en må strekke seg langt for å unngå unødig konflikt mellom brukerne av skiløyper og brukerne av snøskuterløyper; noen er også aktive brukere både i ski- og skuterløyper. Det påpekes også at flere utenbygds hytteeiere er medlemmer i snøskuterklubben. Noen ytret at kryssing mellom ski- og skuterløyper er mindre konfliktfylt enn om løypene går parallelt. Dette forutsetter imidlertid at det lages trygge og oversiktlige krysningpunkter. Det blir også sagt at skiløyper er lagt om, når skuterløyper har blitt liggende for nære – av trivselsgrunner for skifolket.

Fra reindriftssida blir det meldt at man var misfornøyd med planleggingsprosessen – særlig i starten; en kjente seg lite involvert. Selv om løypene ikke er lagt der reindrifta ev. ville ha foreslått traseer, så kan en leve med dagens løypenett (dvs. det som ikke er påklaget), så lenge åpning og stenging av løypene er underlagt reindriftas behov og stenging blir respektert. Men løypenettet må ikke utvides, og særlig ikke til Sverige eller mot nabokommunene. De frykter det blir veldig vanskelig å reversere løyper som alt er etablert. For reindrifta er skuterløyper bare en av flere negative innslag i utmarka – den stadig pågående hyttebygginga en annen. Klimaendringer gjør det også vanskelig å forutsi arealkvalitet og framtidsbehov – det er viktig at det forblir sammenhengende områder uten skuterløyper.

5.8 Oppsummering og diskusjon – Tydal

5.8.1 Prosess

Tydal er en «stor» kommune når det gjelder snøskuterløyper og ambisjoner om snøskuterløyper, men ikke spesielt stor i areal. Her er en relativt lang forhistorie med isfiskeløyper (fra 1990-tallet), og de tre isfiskeløypene som ble godkjent med forskrift i 2011 står ved lag som sådanne, men delvis langs de samme traseer som noen av de vedtatte skuterløypene (forskriften fra februar 2017 og videreført i januar 2020).

Det ble lagt fram et omfattende forslag om rekreasjonsløyper for snøskuter, som bandt sammen store deler av kommunen og som hadde utløpere både mot Sverige og nabokommunene Meråker, Selbu og Holtålen. I alt ble 20 løypetraseer (på til sammen 210 km) konsekvensvurdert (hver for seg, og ikke samla) av Plankontoret i Rennebu (Bjerke og Kongsvik 2016). Det er snøskuterklubben og Tydal grunneierlag som har vært de sentrale pådriverne for rekreasjonsløyper, og de ser i stor grad ut til å bli støtta av næringsaktører innen utmark, reiseliv og skutersalg/service. Saken gjennomsyrrer Tydalsamfunnet så sterkt at mer enn halvparten av kommunestyret var inhabile da skuterløype-saken var oppe til behandling i 2017.

Ut fra motorferdslovens §4a så er det *begrensinger* som kommunen må innrette seg. I Tydal gjelder dette særlig overfor reindrift («ikke til vesentlig skade eller ulempe for»), verneområder («ikke legges i...»), og at løyper ikke skal kreve terrenginngrep. Og i tillegg kommer *hensyn* som kommunen plikter å ta; ut fra vårt mandat særlig til friluftsliv og støy, og til naturmangfold. Forskriften sier at en skal ta «særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet» (§4a), og en skal ha kartlagt og verdsatt friluftslivsområdene der løypene planlegges. Men, som lederen i skuterklubben skriver i sin høringsuttalelse så er det umulig å etablere en brukervennlig, trygg og hensiktsmessig skuterløype uten å berøre andre samfunns- og utmarksinteresser.

Selv om rådmannen foreslo at en del løyfeforslag burde tas ut etter konsekvensvurderingen (mest av hensyn til reindrift, men også naturmangfold og støy) så ble nesten alle løyfeforslag med i høringsrunden, etter vedtak i formannskapet. Det kom inn 34 høringsuttalelser. Da saken var oppe til sluttbehandling i både kommunestyre og formannskap 22. februar 2017, ble det gjort vedtak om 17 løypetraseer, hver innbakt i løyfeforskriften og med vedlagt kart over nummererte løypetraseer. Vedtaket kunne påklages og det kom inn sju klager, bl.a. fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, delvis med krav om oppsettende virkning. Dette gjorde at noen av de vedtatte løyfetraseene ikke kunne tas i bruk før klagen var behandlet av en settefylkesmann (her: Fylkesmannen i Troms), og svar derfra kom 14. mai 2018. Klagebehandlingen vektlegger særlig hensynet til reindriften – en av de få interessene som legger *direkte begrensninger* på kommunens handlingsrom for å etablere skuterløyper. Friluftsliv og naturmangfold er *hensynsinteresser* som det skal mye mer til at får gjennomslag i en klagebehandling (sier KLD i en redegjørelse om tolking av regelverket, gitt 4. oktober 2017 – se kapittel 1.2).

I 2019 starter kommunen arbeidet med revisjon av løypenett og forskrift. Ambisjonen er å knytte sammen dagens godkjente løyper (m.a. fra Ås til Stugudal) til ett sammenhengende løypenettverk, samt å etablere kontakt til nabokommunen Selbu og til Sverige (se blå og røde løyper i **Figur 5.9**), særlig etter ønske fra skuterklubben og næringsaktører. Etter noen endringer og uttak av enkeltløyper, blir forslaget sendt på høring. Det kom inn 20 uttalelser, inkludert Fylkesmannen i Trøndelag som ga beskjed om at flere av løypene ville bli påklaga dersom de ble vedtatt (deriblant løypa til Selbu grense som Fylkesmannen hadde påklaga i forrige runde, ei klage som settefylkesmannen støtta og derved oppheva vedtaket i Tydal fra 2017). Plankontoret i Rennebu (Grefstad 2019) gjør en ny KU for to traseer i kommunens høringsforslag, de to som vil koble Ås og Nesjøen (og derved Stugudal). Ved å innføre fartsreduksjon på kritiske steder og å stenge løyper når reindriften ber om det, anbefaler Plankontoret godkjenning av løypene. Rådmannen foreslår å ta ut flere traseer (inkludert løypa til Selbu grense) slik at en står igjen med tre nye koblingsløyper, men kommunestyret vedtar (januar 2020) fire nye koblingsløyper (deriblant løypa til Selbu grense). Da har kommunen vedtatt ei revidert løyfeforskrift (vedlegg 10) og et nytt løypekart (**Figur 5.10**). Det kom inn tre (aksepterte) klager på vedtaket, og de gjelder tre

koblingsløyper, (1) til Selbu grense, 2) nord for Gammelvollsjøen, og 3) Ås-Nesjøen). Vedtaket i kommunestyret står til klagen er behandla, og det har ennå ikke kommet.

5.8.2 Diskusjon og vurdering

Det er mange særpreg ved Tydal som legger føringer for arbeidet med rekreasjonsløyper. En ting er skuterkulturen og -historien, andre momenter er den sterke posisjonen til reindriftsnæringa, store verneområder, naturkvaliteter og tilhørende vandre-/skitradisjon. Tydal er en middels stor kommune (1330 km²), men er stor som utmarks-, hytte- og reiselivskommune, og med relativt få innbyggere. Mye av dette er også tema for de faglige, næringsmessige og politiske føringer som er lagt for arbeidet med løypelegging generelt. En får inntrykk av at kommunen tar behovet for brei samordning på alvor, og at der er god forståelse fra ulike aktører om at dette spennet må tas seriøst. Den store og detaljerte gjennomgangen vår av Tydal viser dette.

Det er likevel et par forhold som det er naturlig å stille spørsmål ved: Hvor godt var de to **reindebidedistriktene involvert** i startfasen på løypearbeidet? Og hvor langt kan 'løypestenging ved behov' erstatte 'ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften' (saksa fra Miljødirektoratets veileder for kommunenes arbeid med snøskuterløyper)? Så vidt vi vet har stengning av løypene, på initiativ og av hensyn til reindriften, så langt blitt respektert. Det er videre kommet en del kritikk av kartet over kartlagte og verdsatte **friluftslivsområder**; at det er for grovt og at det derfor er vanskelig å vurdere hvorvidt de er i konkret konflikt med foreslåtte løypetraseer.

Og særlig viktig: Hvordan er det med **samla belastning** for alle de vedtatte løypetraseene? Dette er ikke gjort til et nivå i konsekvensvurderingen fra Plankontoret i Rennebu, og det er etterlyst i flere høringsuttalelser. Dette gjelder reindrift, det gjelder friluftsliv og det gjelder vilt / naturmangfold. For naturmangfold er det også etterlyst ny kartlegging; sårbare områder for fugl er nevnt spesifikt i høringen.

Rådmannen har skrevet i flere tilsvare på høringsuttalelser at det skal bli gjennomført **en evaluering**, og at en arbeider med et opplegg for hvordan denne skal gjennomføres. Dette er et springende punkt, og her er både reindrift, friluftsliv og naturmangfold nevnt.

Se ellers diskusjonen i kapittel 7

6 Spørreundersøkelse

6.1 Om undersøkelsen

Spørreundersøkelsen inneholdt 22 spørsmål. Et innledende spørsmål om hvorvidt respondenten kjente til at det var etablert snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen ble stilt til alle. De som ikke hadde kjennskap til dette ble kun stilt spørsmål om de er for eller imot at det er anlagt snøskuterløyper i kommunen, samt spørsmål om bakgrunnen deres (spørsmål 16-22 – se vedlegg 11).

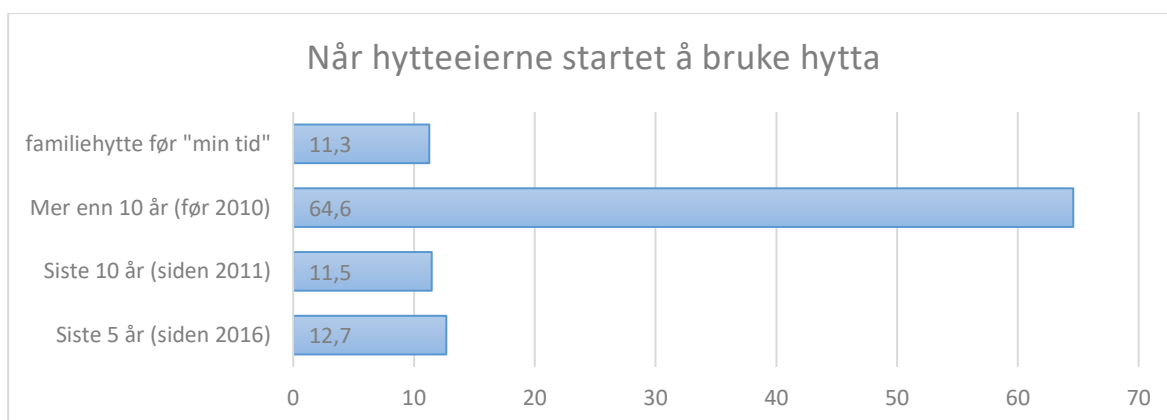
6.2 Hvem er respondentene i undersøkelsen?

Til sammen utgjorde lokalbefolkningen 39 %⁴³ av respondentene, mens hytteeiere utgjorde 61 % (se **Tabell 6.1**). I Tydal utgjorde hytteeiere en enda større andel enn i Trysil, med nesten 70 %; dette er fordi «det gikk tomt for» lokalbefolkning som kunne/ville svare. I begge kommuner utgjorde menn cirka 70 % av respondentene. Gjennomsnittsalder blant de som deltok var 57 år, både i Trysil og Tydal (54 år for innbyggere og 59 år for hytteeiere). Sammenlignet med SSB sine kommunedata for de to kommunene (om innbyggere), er representativiteten for alder relativt god (i Trysil er gjennomsnittsalder for alle innbyggere⁴⁴ 53 år og i Tydal 54,5 år). Når det gjelder kjønn, ser vi at undersøkelsen har fanget opp flere menn enn kvinner, da den faktiske fordelingen i begge kommuner er tilnærmet lik 50/50.

Tabell 6.1 Oversikt over respondentene i undersøkelsen

Kommune		Antall	Prosent
TRYSIL	Innbygger	155	38,8
	Hytteeier	221	55,3
	Både innbygger og hytteeier	24	6,0
	<i>Total</i>	<i>400</i>	<i>100,0</i>
TYDAL	Innbygger	106	26,5
	Hytteeier	276	69,0
	Både innebygger og hytteeier	18	4,5
	<i>Total</i>	<i>400</i>	<i>100,0</i>

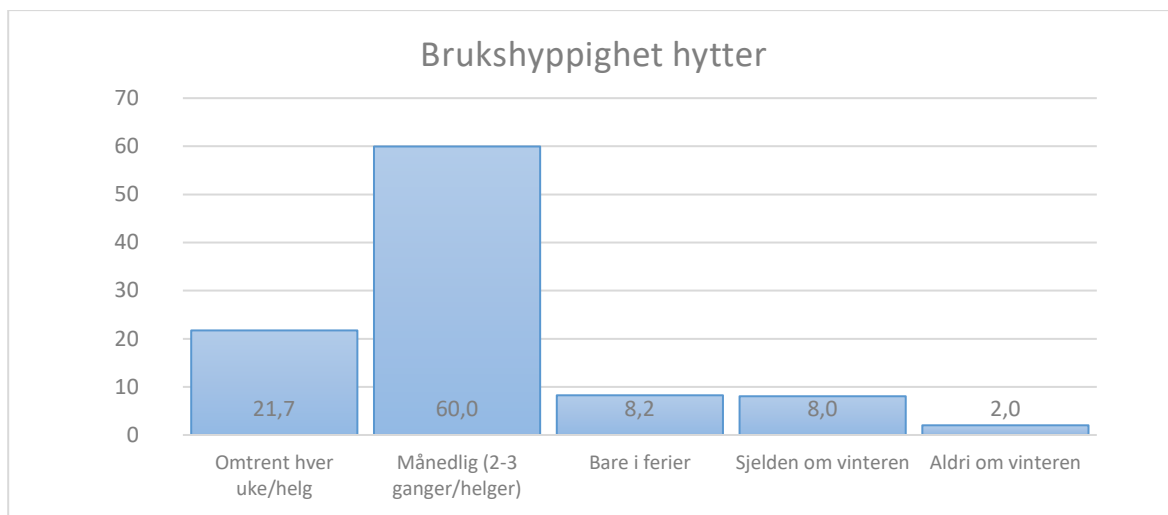
De fleste hytteeierne har disponert hytta i lang tid, bare knappe 13 % har anskaffet seg hytta de siste 5 årene (**Figur 6.1**). Brukshyppigheten vinterstid må sies å være relativt høy, over 80 % bruker hytta si 2-3 helger i måneden eller mer (**Figur 6.2**). Vi kan summere opp dette med at hytteeierne for det meste er aktive brukere av hytta, som de har disponert i flere år.



Figur 6.1 Hvor lenge hytteeierne har disponert hytta si (n=497), oppgitt i prosent.

⁴³ I denne utregningen er de som både er innbyggere og har hytte i kommunen registrert som innbyggere/lokalbefolkning.

⁴⁴ For alle innbyggere 18 år eller eldre – det samme som respondentgruppa.



Figur 6.2 Hvor ofte hytteeierne bruker hytta si vinterstid⁴⁵ (n=497), oppgitt i prosent.

Når det gjelder lokalbefolkningen har de fleste bodd i kommunen lenge, bare 11,5 % har bosatt seg i hhv. Tydal eller Trysil siden 2010.

6.3 Kjennskap til snøskuterløypene

Samlet sett kjente 80 % til at det er åpnet for snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen «sin» (se **Tabell 6.2**). Andelen var imidlertid vesentlig større i Tydal, her visste 94 % om løypene, mens 66 % visste det i Trysil. Kjennskapen var også mye større blant lokalbefolkningen enn blant hytteeierne: med 92 % versus 72 %⁴⁶ for de to kommunene samlet. Det er en liten tendens til at flere menn enn kvinner kjente til snøskuterløypene, men disse forskjellene var imidlertid ikke signifikante. Det var ingen forskjeller i kjennskap relatert til alder.

Tabell 6.2 Kjennskap til snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen

		Kjenner til at det finnes snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen	Kjenner ikke til at det finnes snøskuterløyper for fornøyleskjøring i kommunen
	Samlet	80 %	20 %
Kommune	Trysil (n=400)	66,3 %	33,8 %
	Tydal (n=400)	93,8 %	6,3%
Tilhørighet	Hytteeiere (n=497)	72,6 %	27,4 %
	Lokalbefolkning (n=303)	92,1 %	7,9 %
Kjønn	Kvinner (n=245)	75,1 %	24,9 %
	Menn (n=554)	82,1 %	17,9 %

Med unntak av to figurer (**Figur 6.12** - **Figur 6.13**), vises de resterende resultatene data for de respondentene som hadde kjennskap til snøskuterløypene i kommunen (n=640).

6.4 Hytta/boligens nærhet til snøskuterløypene

Det er store forskjeller mellom hytter og boliger når det gjelder hvor nærme snøskuterløypene ligger, og også store forskjeller mellom de to kommunene (se **Tabell 6.3**). I Tydal har respondentene snøskuterløypene mye nærmere hytta/boligen enn det respondentene i Trysil har. Og dette til tross for at vi hadde hele Tydal som intervjuzone, men bare de «nære»

⁴⁵ Fordi undersøkelsen ble gjennomført i 2020 under Korona-pandemien da det periodevis var restriksjoner på hyttebruk ble det presisert at brukshyppigheten skulle oppgis for et normalår uten Korona.

⁴⁶ Forskjellene er signifikante: $X^2(2)=45.711$, $p<0,005$

delområdene/grunnkretsene i Trysil. Mens hhv. 6,4 og 7,8 % har bolig/hytte innenfor 500 meter fra løypene i Trysil, er de tilsvarende andelene hhv. 41,9 og 45 % i Tydal. I Trysil er hele 71,6 % av innbyggerne i undersøkelsen bosatt mer enn 10 km fra løypene, mens knappe 1 % av innbyggerne i Tydal er bosatt like langt unna. Tabellen viser også at i Trysil er det flere intervjuet hytteeiere (enn boligeiere) som er tettere på løypene, mens bildet er litt mer sammensatt i Tydal.

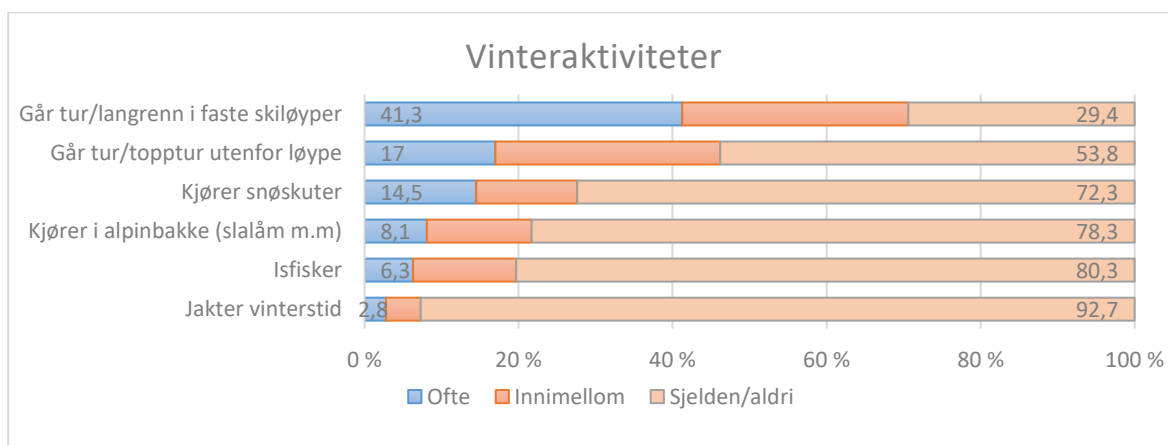
Tabell 6.3 Avstand fra bolig/hytte til nærmeste snøskuterløype (n=800⁴⁷)

	Trysil		Tydal	
	Lokalbefolkning	Hytteeiere	Lokalbefolkning	Hytteeiere
Mindre enn 100 meter	1,9 %	,8 %	16,9 %	7,8 %
100 – 500 meter	4,5 %	7,0 %	25,0 %	37,2 %
501 – 1000 meter	1,3 %	11,7 %	19,4 %	15,6 %
1 – 5 km	11,6 %	28,1 %	35,5 %	29,0 %
5 – 10 km	3,2 %	11,7 %	1,6 %	4,8 %
Mer enn 10 km	71,6 %	26,6 %	,8 %	1,9 %
Vet ikke	5,8 %	14,1 %	,8 %	3,7 %

Respondentene ble spurt om de var grunneiere av utmark i kommunen (utover bolig/hyttetomt) og om det gikk snøskuterløyper på eiendommen. I Trysil oppga 3,4 % at det gikk snøskuterløype på deres grunn, i Tydal var den tilsvarende prosenten noe høyere med 6,9 %.

6.5 Vinteraktiviteter

For å få et inntrykk av respondentenes uteaktiviteter vinterstid listet vi opp seks aktiviteter og ba om svar på hvor ofte de drev med aktivitetene. Svaralternativene var *hver uke*, *hver måned*, *en sjelden gang* og *aldri*. **Figur 6.3** viser aktivitetsnivået for de seks aktivitetene delt i tre hyppighetskategorier: **ofte** (=svaralternativet *hver uke*) **innimellom** (=svaralternativet *hver måned*) og **sjelden** (=svaralternativene *en sjelden gang* og *aldri*). Vi ser at det er en aktivitet som skiller seg ut: over 40 % oppga at de ofte går tur/langrenn i faste skiløyper, og ytterligere 30 % gjør det innimellom. Et godt stykke bak følger tur/toppturer utenfor løype som knappe 50 % driver med ofte eller innimellom. Snøskuterkjøring kommer enda et stykke bak der igjen, drøye en av fire driver med dette ofte eller innimellom. Alpint, isfiske og vinterjakt er mindre populære aktiviteter blant disse respondentene. I Trysil var det en større andel som drev med alpint ofte enn i Tydal. Motsatt var det for snøskuterkjøring og isfiske – andelene som drev med dette ofte var større i Tydal enn i Trysil

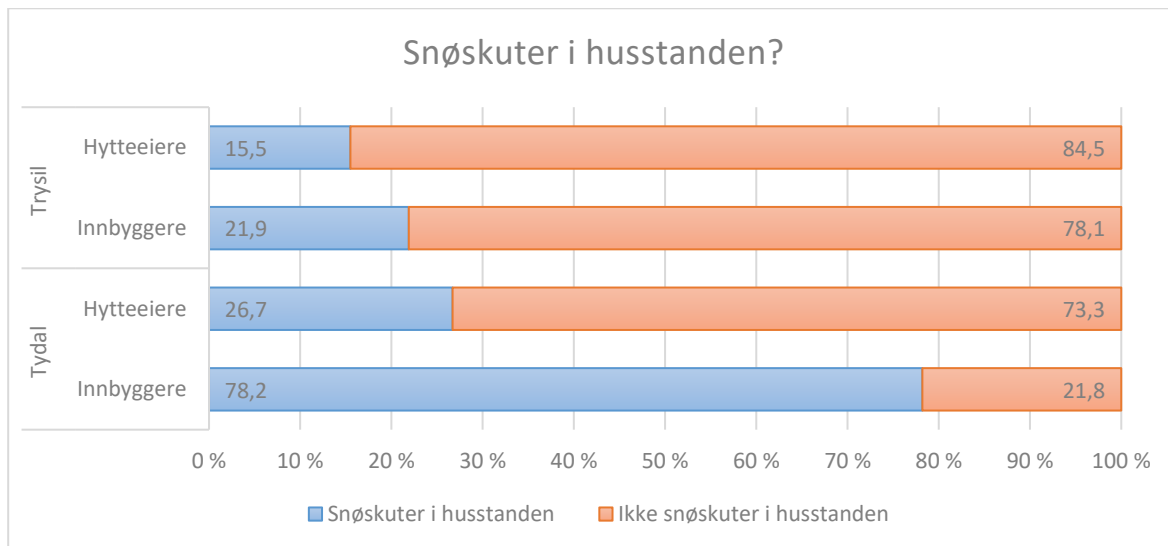


Figur 6.3 Vinteraktiviteter og hvor ofte de bedrives (n=640).

⁴⁷ Merk at noen respondenter både hadde hytte og bolig i respektive kommune. Disse er med i begge prosentfordelinger.

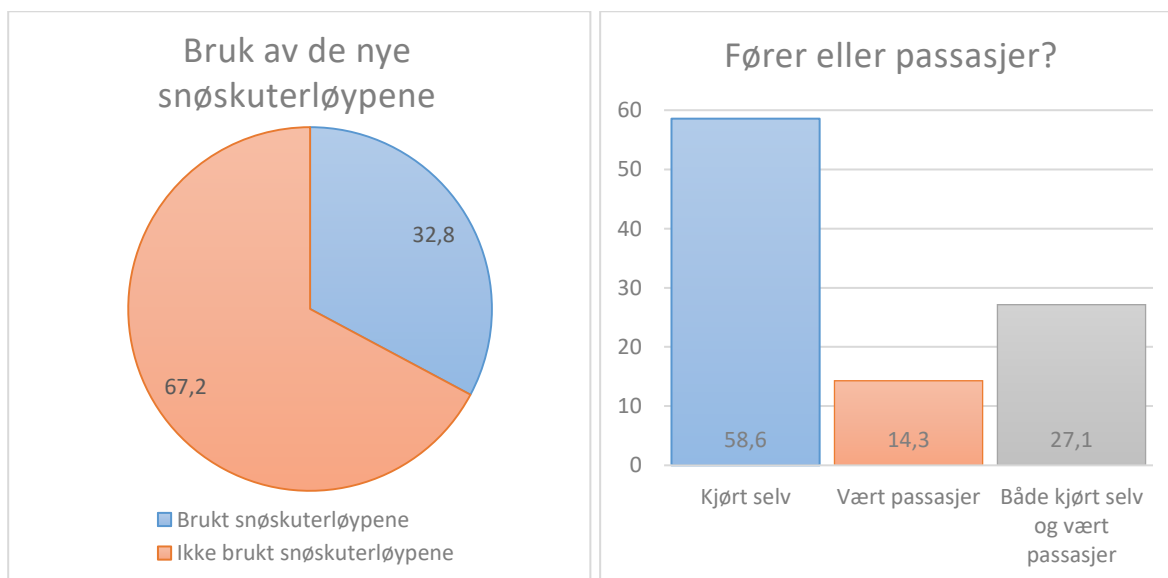
6.6 Snøskuter i husstanden og bruk av snøskuterløypene

Samlet sett oppga 1/3 (33,6 %) av respondentene at de eller noen andre i husstanden eide snøskuter. **Figur 6.4** viser fordelingen for de to kommunene og for hhv. hytteeiere og innbyggere. Vi ser at overvekten av snøskuterne er å finne blant innbyggerne i Tydal, nesten 80 % av disse oppga at det fantes snøskuter i husstanden. I motsatt ende finner vi hytteeierne i Trysil, bare 15 % av disse oppga at det fantes snøskuter i husstanden.



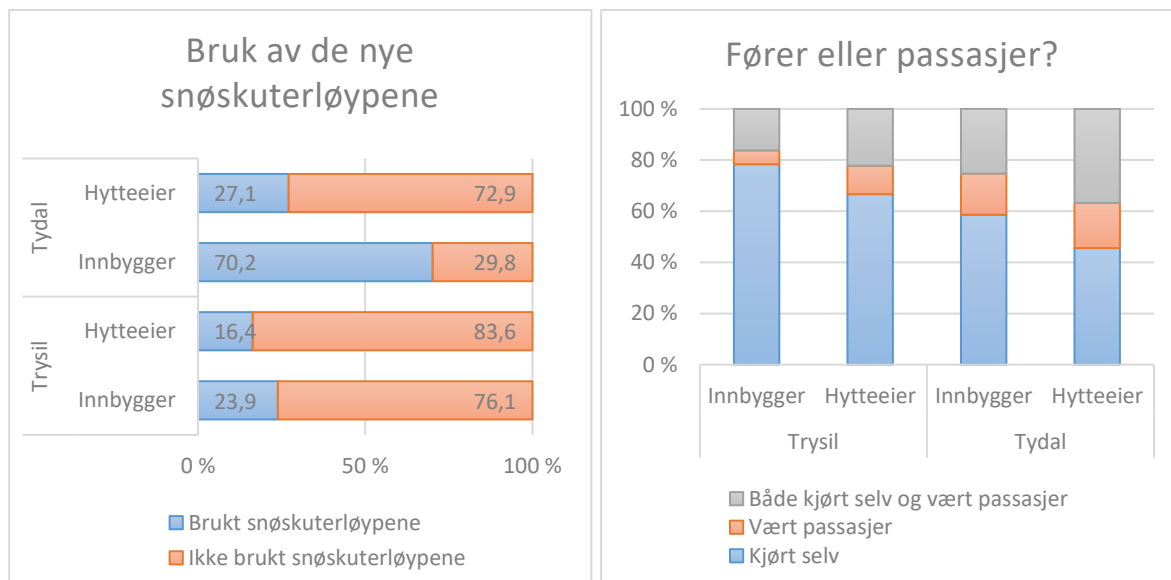
Figur 6.4 Om det finnes snøskuter i husstanden vist for Trysil (n= 265) og Tydal (n=375), splittet opp i hhv. hytteeiere og innbyggere.

Når det gjelder bruken av de nye snøskuterløypene var det samlet sett rundt en av tre som hadde benyttet seg av dem (se **Figur 6.5**). Blant disse hadde nesten 60 % kjørt selv, knappe 15 % hadde vært passasjer, mens de resterende både hadde kjørt selv og vært passasjer. Det var langt høyere andel av de med tilknytning til Tydal (41 %) som hadde benyttet seg av løypene enn blant de tilknyttet Trysil (21 %).



Figur 6.5 Bruk av de nye snøskuterløypene til venstre (n=640), og om de som hadde brukt løypene hadde kjørt selv eller vært passasjer til høyre (n=210) - oppgitt i prosent for alle respondentene samlet.

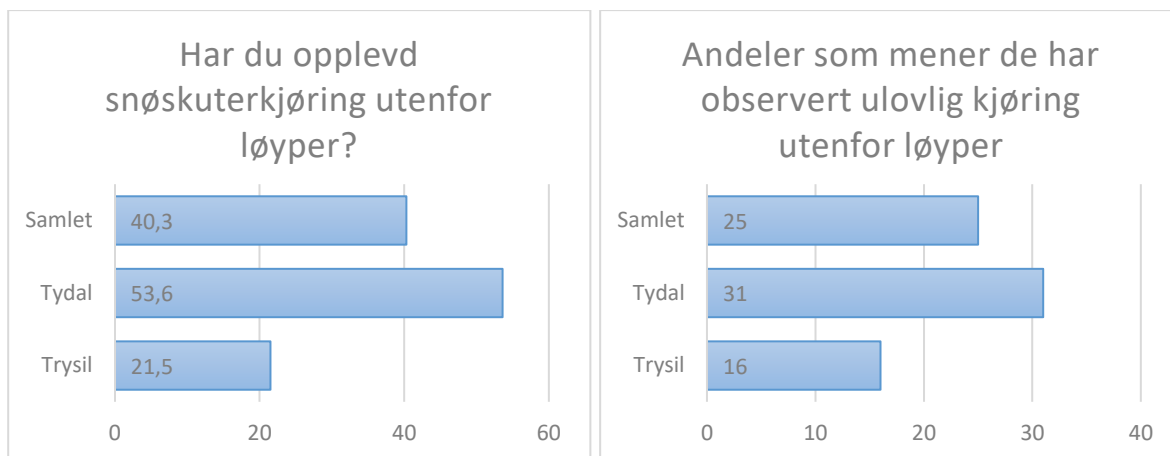
Dersom vi ser nærmere på de to kommunene og om det er forskjeller mellom innbyggere og hytteeiere-, ser vi at innbyggerne i Tydal skiller seg ut fra de øvrige tre respondentgruppene. Blant disse oppga 70 % at de hadde brukt de nye løypene. Hytteeierne i Trysil, med 16 %, var den undergruppa der færrest oppga at de hadde brukt løypene. Imidlertid ser vi at for de som har benyttet løypene hadde både innbyggere og hytteeiere i Trysil i noe større grad kjørt selv, mens noe større andeler av begge brukergrupper i Tydal hadde vært passasjerer. Merk imidlertid at det var relativt få respondenter i Trysil som hadde brukt løypene (n=55), det betyr at prosentfordelingene i diagrammet til høyre kan være beheftet med usikkerhet.



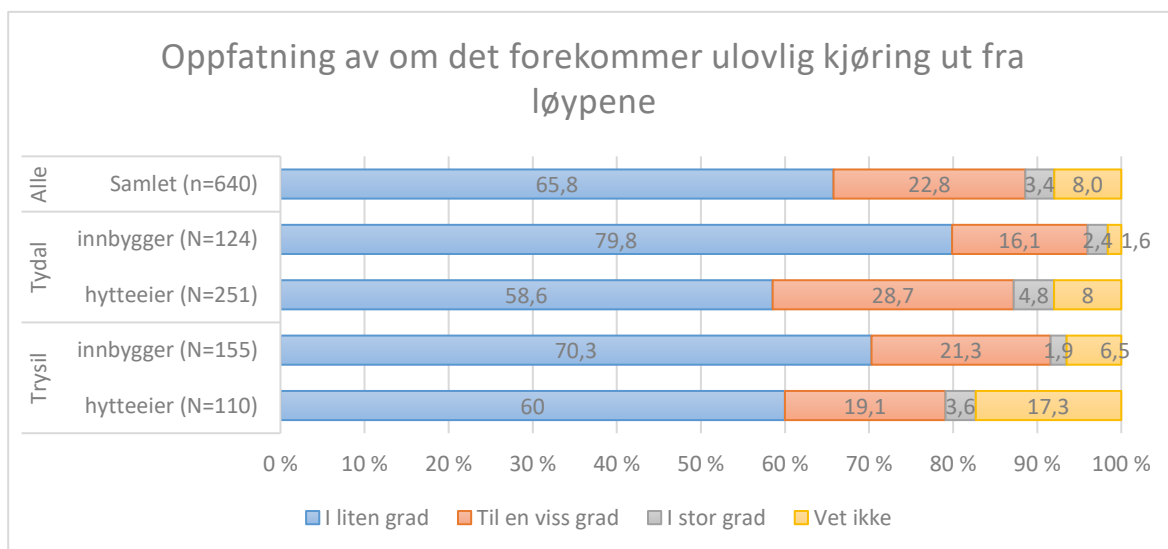
Figur 6.6 Bruk av de nye snøskuterløypene til venstre (n=640), og om de som hadde brukt løypene hadde kjørt selv eller vært passasjer til høyre (n=210) - oppgitt i prosent og vist for hver av de to kommunene – splittet i de to respondentgruppene innbygger og hytteeier.

Samlet sett hadde 40 % observert snøskuterkjøring også utenfor løypene. Det var langt flere i Tydal (53,6%) enn i Trysil (21,5 %) som hadde sett dette (se **Figur 6.7**), og spesielt mange blant innbyggerne (i Tydal: 62,3 %). Kjøring utenfor løyper kan være lovlig, for eksempel i forbindelse med reindrift, eller annen form for godkjent nyttekjøring. I Tydal knyttet 16,4 % denne kjøringen kun til reindrift og 57,7% kjøringen kun til annen bruk. 25,8 % hadde sett begge typer kjøring utenfor løyper. I Trysil er det ikke reindrift og følgelig var all kjøringen knyttet til «annen» type kjøring. Respondentene ble også spurt om de mente sistnevnte kjøring utenfor løypene var lovlig eller ulovlig (altså den «andre» kjøringen – de som kun har observert kjøring utenfor løyper i forbindelse med reindrift fikk ikke dette spørsmålet). 70 % mente å ha observert kjøring utenfor løyper som var ulovlig (n=225). Ti prosent oppga at de ikke visste.

Dette betyr at samlet sett mener 25 % av alle respondentene i undersøkelsen at de har **observert** kjøring utenfor løypene som de tror er ulovlig (se høyre diagram **Figur 6.7**). I Tydal har 31 % (n=375) av respondentene observert det de mener er ulovlig kjøring, men andelen var ulik for hytteeiere (34,6 %) og innbyggere (22,5 %). I Trysil er den tilsvarende andelen samlet 16 % (n=265), og det er ingen forskjell mellom hytteeiere og innbyggere. Dette stemmer godt overens med respondentenes **overordnede syn** på hvorvidt det forekommer ulovlig kjøring ut ifra løypene (se **Figur 6.8**). 26,2 % mente at dette forekommer (til *en viss grad* og i *stor grad*). Samtidig er det verdt å merke seg at den store majoriteten (66 %) mener at det i liten grad genereres ulovlig kjøring fra skuterløypene. 8 % oppga at de ikke visste.



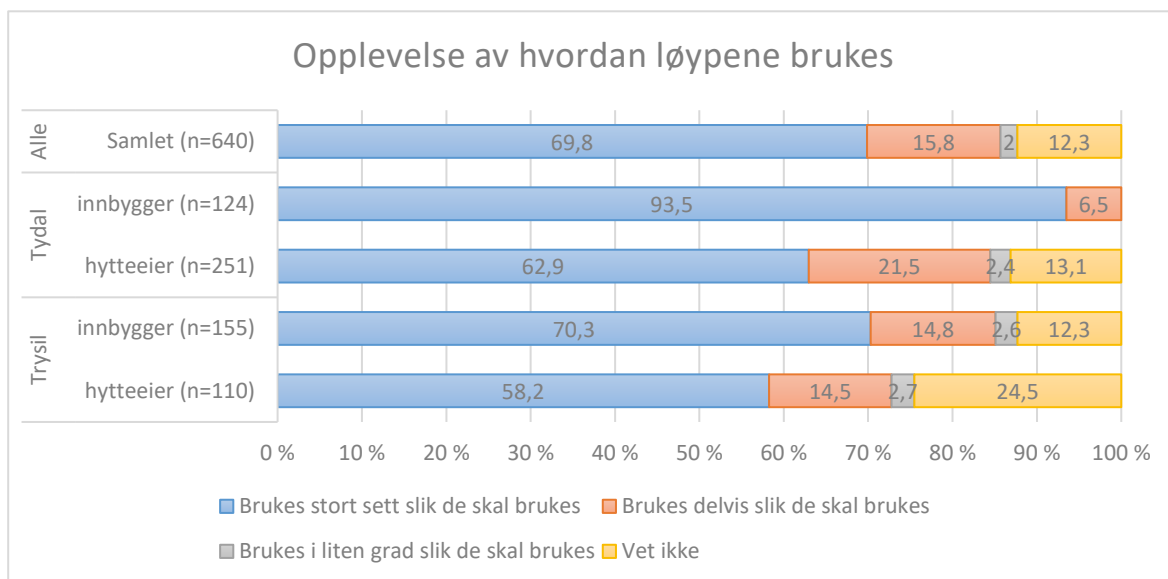
Figur 6.7 Hvorvidt respondentene har opplevd skuterkjøring utenfor løypene til venstre (samlet $n=640$), og hvor mange som mener de har observert ulovlig kjøring utenfor løyper (samlet $n=640$) – begge oppgitt i prosent.



Figur 6.8 Oppfatning om hvorvidt det forekommer ulovlig kjøring ut ifra løypene til høyre ($n=640$).

Vi ønsket å få vite hvordan folk opplever at løypene blir brukt, sett opp mot de reglene for bruk som gjelder ⁴⁸ (**Figur 6.9**). Samlet opplever de aller fleste at løypene blir brukt slik de skal, og bare 2 % mener de i liten grad gjør brukes i hht. reglene. Det er verdt å merke seg at 12 % ikke har noen formening (vet ikke). Innbyggerne i Tydal har en langt større opplevelse av at løypene brukes slik de skal sammenlignet med de tre øvrige brukergruppene. Blant alle brukergruppene er det få som mener at løypene *i liten grad brukes slik de skal*. Imidlertid er andelen som mener at løypene *delvis brukes slik de skal* ca. i 15 % i Trysil – det gjelder både blant hytteeiere og innbyggere. Blant hytteeiere i Tydal er andelen enda større, med over 20 %. Det er også verdt å merke seg at hele en av fire hytteeiere i Trysil oppgir at de ikke vet.

⁴⁸ Vi har bedt om respondentenes opplevelse av bruken av løypa, og nevnt at det er vedtatt regler for bruken – svarene forutsetter som sådan ikke inngående kjennskap til reglementet (se spørsmålsformuleringen i spørreskjemaet – vedlegg 11).

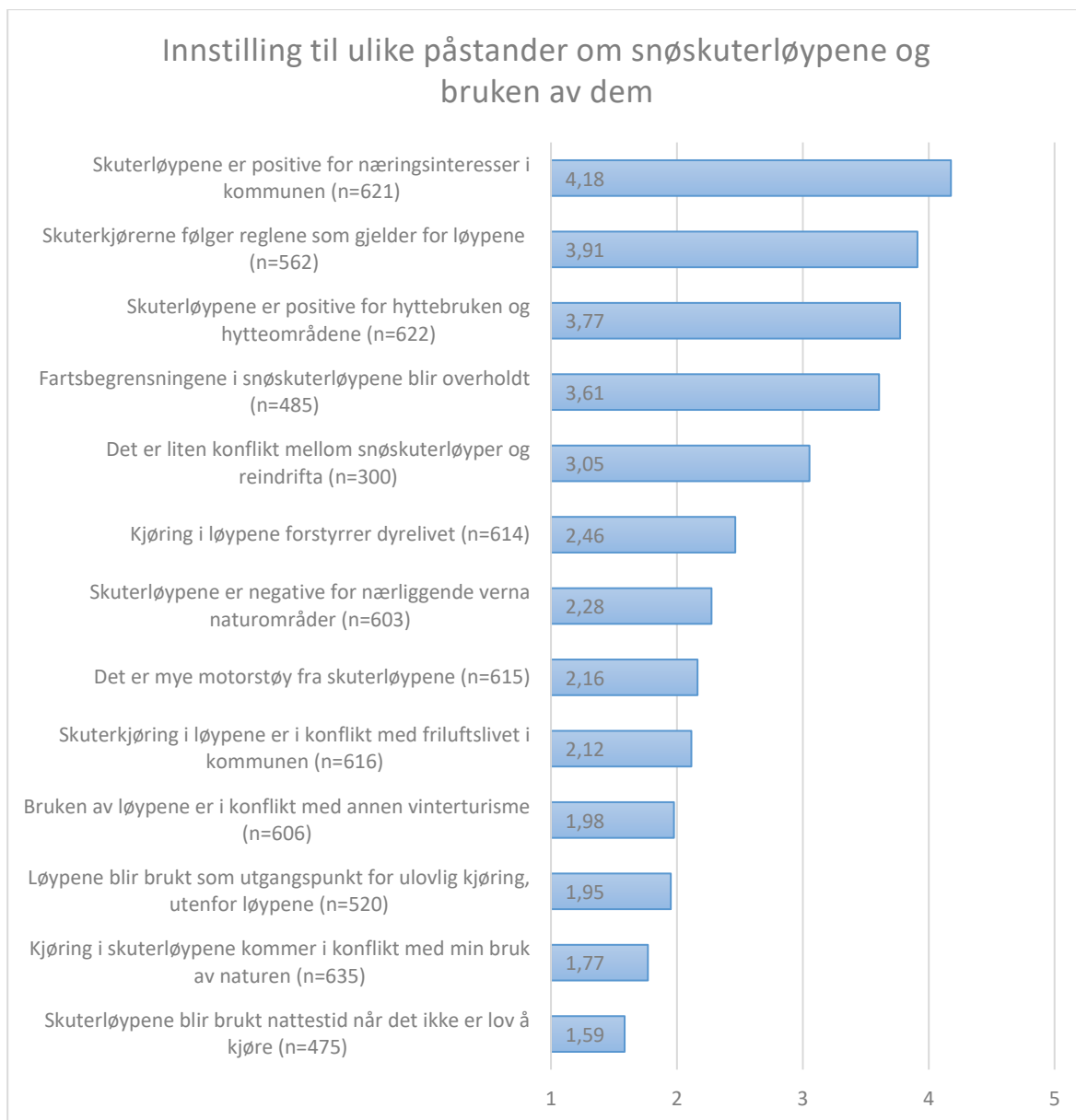


Figur 6.9 Hvordan løypene brukes i forhold til reglene (n=640).

6.7 Innstilling til og opplevelse av snøskuterløypene

De som deltok ble bedt om å ta stilling til 13 hypotetiske påstander om snøskuterløypene og bruken av dem (ikke egen bruk!). Svarene skulle angis på en femdelt skala der 1 var *helt uenig* og 5 var *helt enig*. For alle påstandene blir hele svarskaalen benyttet – det var alltid noen som var helt uenig og noen helt enig, på alle 13. **Figur 6.10** viser gjennomsnittsskårene for alle respondentene. Samlet mener respondentene at skuterløypene er positive både for næringsinteressene i kommunene og for hyttebruk/hytteområder, og de mener også at de i liten grad er i konflikt med annen vinterturisme i kommunene. Den rådende oppfatningen blant respondentene er også at skuterkjørerne følger reglene som gjelder for løypene, at det liten grad kjøres nattetid når det ikke er lov og at fartsbegrensningene overholdes – sistnevnte er de imidlertid noe mindre enige i. Tilsvarende er de uenige i at løypene blir brukt som utgangspunkt for ulovlig kjøring. Samlet sett er respondentene av den oppfatning at skuterløypene i mindre grad er negative for nærliggende verneområder, de mener i noen større grad at dyrelivet forstyrres – men også dette i relativt liten grad. Motorstøy og konflikt i forhold til egen naturbruk oppleves også samlet sett et mindre problem. Når det gjelder konflikt med reindriftsnæringa⁴⁹ får denne påstanden en skår på middelværdien. Med ett unntak er det ingen signifikante forskjeller mellom Tydal og Trysil når det gjelder disse tenkte påstandene. Respondentene i Tydal er i noe større grad av den oppfatning av at løypene blir brukt som utgangspunkt for ulovlig kjøring. Det overveiende inntrykket er dermed at respondentene mener løypene stort sett oppleves positive, det er få forstyrrelser og konflikter, med unntak av forstyrrelse av reindrift som i noen grad ser ut til oppleves konfliktylft.

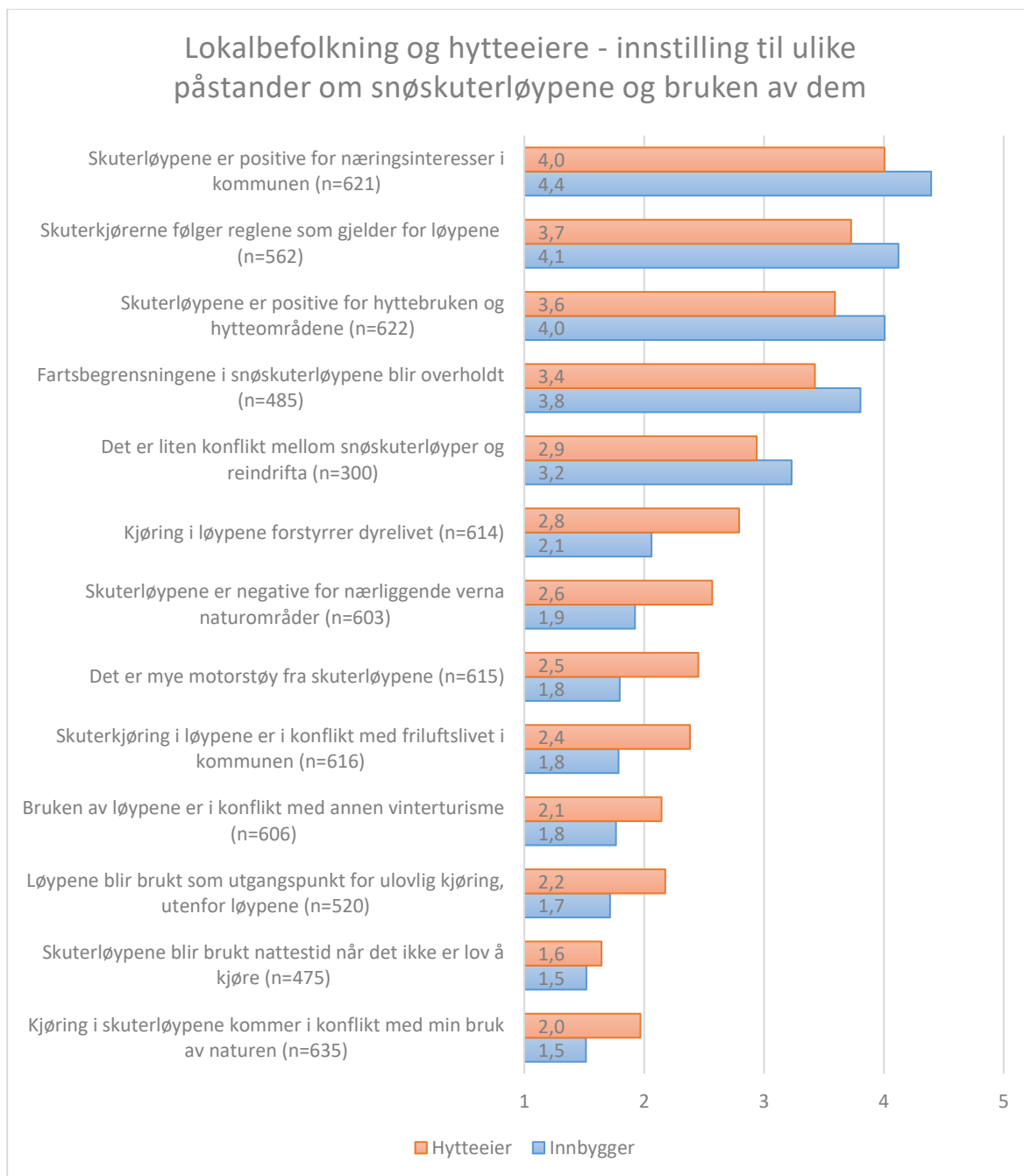
⁴⁹ Kun respondenter tilhørende Tydal skulle besvare denne påstanden.



Figur 6.10 Hypotetiske påstander om snøskuterløypene og bruken av dem. Oppgitt som gjennomsnittskår for alle respondentene (både Tydal og Trysil) på en skala fra 1 helt uenig til 5 helt enig.

Dersom vi ser på gjennomsnittskårene på de samme påstandene for henholdsvis hytteeiere og innbyggere (begge kommuner samlet), ser vi derimot forskjeller mellom de to gruppene for nesten samtlige. Lokalbefolkningen er mer positive til løypene, er mer uenige at regelbrudd forekommer og mener det er mindre konflikt med andre interesser enn det hytteeierne mener. Med unntak av påstanden om konflikt mellom snøskuterløyper og reindrifta er alle forskjellene vi ser mellom hytteeiere og lokalbefolkningen signifikante⁵⁰. Hytteeierne må derfor sies å være noe mer negativt innstilt til snøskuterløypene enn det de lokale innbyggerne er. Dette gjenspeiles også i svarene på det overordnede spørsmålet om en er for eller imot at det er anlagt snøskuterløyper for fornøyleseskjøring i kommunen (se **Figur 6.12**). Vi ser at det er langt flere hytteeiere som er imot (hhv. 29 og 35 %), mens bare 4 og 16 % av de lokale innbyggerne er imot.

⁵⁰ Resultater t-test – se vedlegg 12.



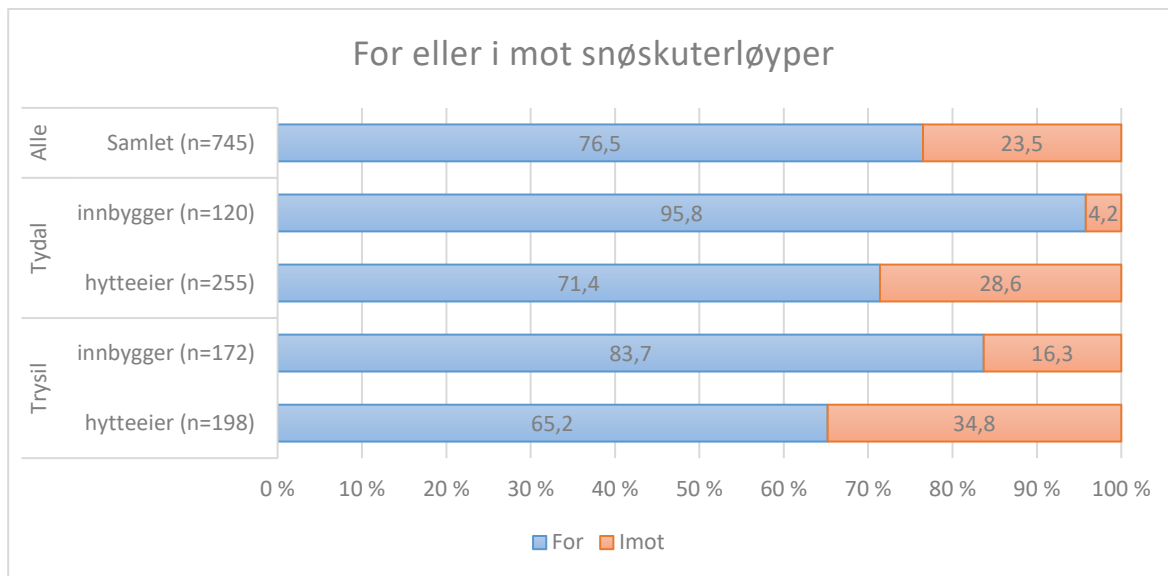
Figur 6.11 Hypotetiske påstander om snøskuterløypene og bruken av dem. Oppgitt som gjennomsnittskår for de to gruppene innbyggere og hytteeiere, på en skala fra 1 helt uenig til 5 helt enig.

6.8 Grunnleggende innstilling til snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen

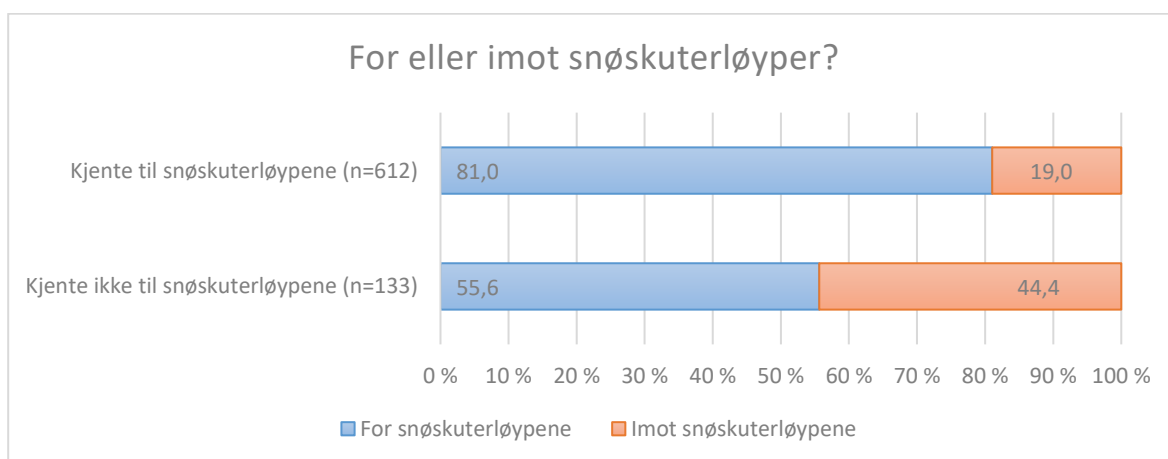
Vi ba respondentene oppgi om de var for eller imot snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen. I overkant av $\frac{3}{4}$ var for snøskuterløyper, mens en knapp fjerdedel var imot (se **Figur 6.12**). 55 respondenter visste ikke eller ønsket ikke å svare. Det var en tendens til at det var en høyere andel som var for snøskuterløypene i Tydal enn i Trysil, men forskjellene var ikke signifikante. Imidlertid var det signifikant⁵¹ forskjell mellom menn og kvinner – det var flere menn som var for

⁵¹ $\chi^2=10,959$ (2), $p<0,05$

løyper enn kvinner (79,8% av mennene og 68,8% av kvinnene var for løyper). Blant de som ikke kjente til at det var åpna løyper i kommunen (n=133) var andelen som var for løypene langt lavere (55,6 %) enn blant de som kjente til løypene⁵² (se **Figur 6.13**).



Figur 6.12 Respondentens ståsted når det gjelder snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen (n=745)⁵³.



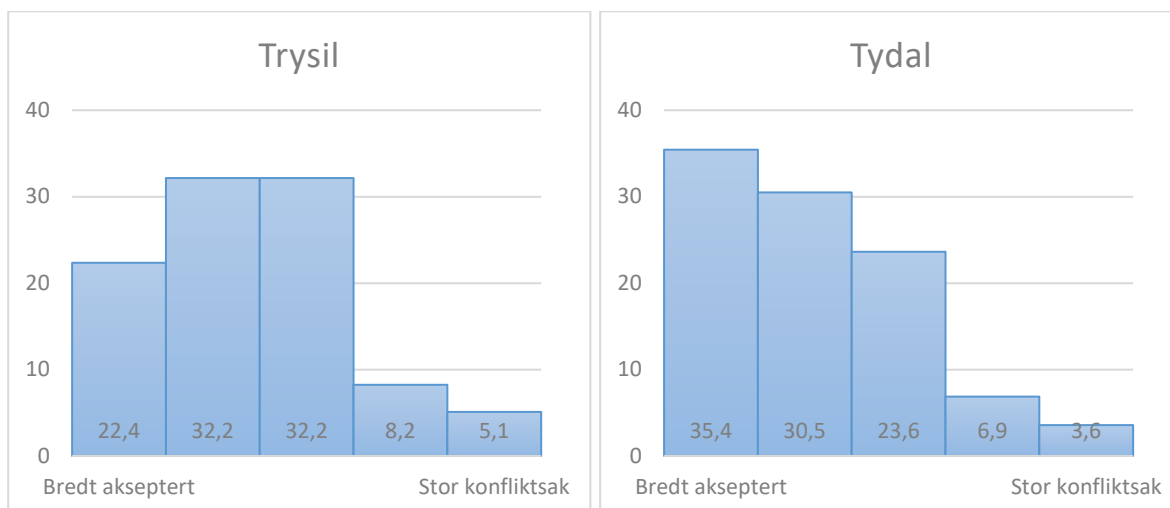
Figur 6.13 Respondentens ståsted når det gjelder snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen (n=745)⁵⁴ knyttet opp til hvorvidt en viste at det var åpnet snøskuterløyper i kommunen eller ikke.

Vi ba også respondentene om å angi hvorvidt de mente snøskuterløyper i kommunen er akseptert eller konfliktfylt. Svaret skulle oppgis som en tallverdi fra 1 *bredt akseptert* til 5 *stor konfliktsak*. Gjennomsnittskåren for hele utvalget samlet var 2,25 (SE=1,264) – som indikerer at de fleste mener det er relativt greit akseptert. Ser vi på svarfordeling for de to kommunene hver for seg får vi en liten nyansering som er verdt å inkludere. For det første er det forskjeller mellom de to kommunene. Folk i Tydal er i større grad av den oppfatning av at løypene er bredt akseptert enn det folk i Trysil er. For det andre viser figuren også at 10-12 % i begge kommuner mener at snøskuterløypene er en konfliktsak, men andelene som mener det er en stor konfliktsak er små i begge kommuner.

⁵² $\chi^2=39,241$ (1), $p<0,05$

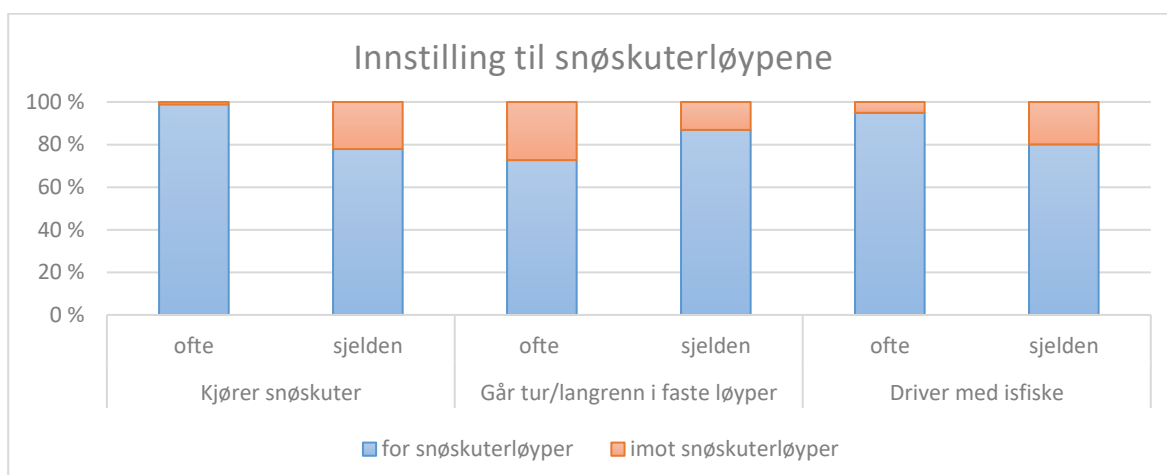
⁵³ De som svarte vet ikke eller ikke ville svare er utelatt i analysen/figuren.

⁵⁴ De som svarte vet ikke eller ikke ville svare er utelatt i analysen/figuren.



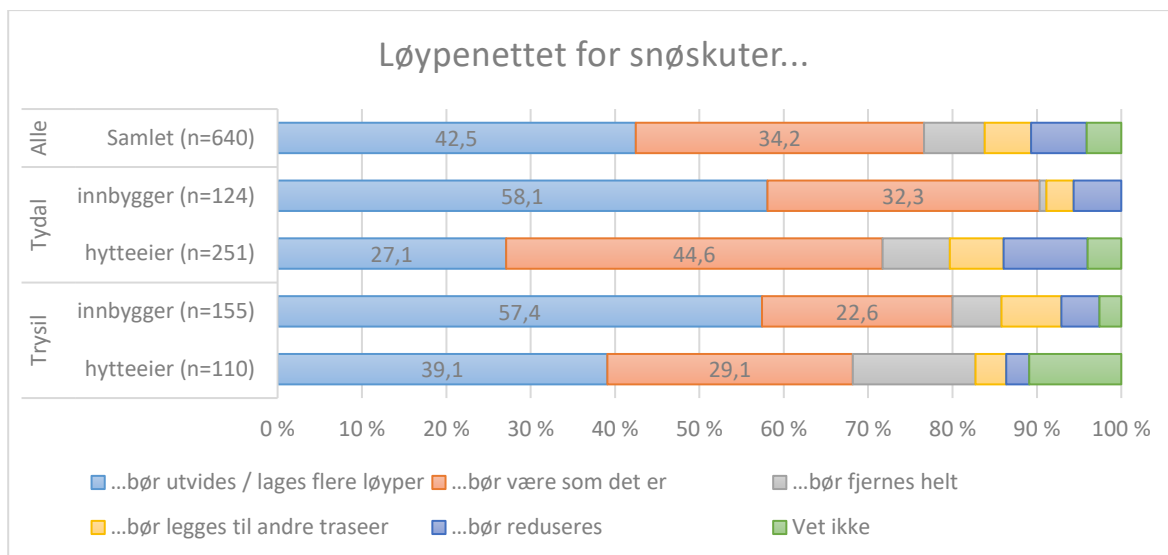
Figur 6.14 Respondentenes inntrykk av hvorvidt snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen er bredt akseptert eller en konfliktsak. Svarskalaen var femdelt og gikk fra **1 bredt akseptert** til **5 stor konfliktsak**. Søylene viser svarene oppgitt i prosent (Trysil n=255, Tydal n=365).

Når det gjelder den grunnleggende innstillingen til om en er for eller imot snøskuterløyper ser vi naturlig nok at de som ofte kjører snøskuter selv er for løypene, mens de som sjeldnere kjører snøskuter selv i noe større grad er imot løypene. Det samme gjelder for de som driver med isfiske. Vi ser også at andelen som er imot snøskuterløypene er større blant de som oftere går tur/langrenn i faste skiløyper. For vinteraktivitetene alpint, jakt og topptur var det ingen forskjeller i innstilling til snøskuterløypene i forhold til om respondentene drev med disse ofte eller sjeldent.



Figur 6.15 Grunnleggende innstilling til om en er for eller imot snøskuterløyper for fritidskjøring knyttet til hvor ofte en driver med ulike vinteraktiviteter. Kategorien **ofte** er ensbetydende med svaralternativet **hver uke** og kategorien **sjelden** er ensbetydende med svaralternativene **hver måned** eller **sjeldnere** (inkludert aldri – se for øvrig avsnitt 6.5).

Det er litt ulike oppfatninger mellom ulike respondentgrupper når det kommer til løypenettets omfang og beliggenhet (se **Figur 6.16**). Samlet sett mener omtrent 75 % av løypenettet for snøskuter bør være som det er (34,2 %) eller utvides (42,5%). 6,6 % mener det bør reduseres og bare 7 % mener det bør fjernes helt. Positiviteten til å utvide løypenettet er klart størst blant innbyggerne og dette gjelder begge kommuner. Hytteeiere er noe mer tilbakeholdne til utvidelse, men mens hytteeiere i Tydal har en veldig stor andel som mener løypenettet bør være som det er, er denne andelen lavere for hytteeierne i Trysil, og her mener også 1 av 7 at løypenett bør fjernes helt.



Figur 6.16 Respondentene syn på løypenettet vist for Trysil og Tydal, oppgitt i prosent.

Spørreundersøkelsen blir oppsummert og drøfta temavis i kapittel 7.

7 Samla vurdering

I 2015 vedtok Stortinget en endring i motorferdselloven som fra 19. juni samme år åpnet for at kommunene kan etablere løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter, forankret i egen kommunal forskrift om løypenettet i sin kommune. Klima- og miljødepartementet ga Miljødirektoratet i oppdrag å gjennomføre en løpende evaluering av effekten av de nye reglene for snøskuterløyper for rekreasjonskjøring gjennom perioden 2016 til 2020.

Kapitlene 7.1 til 7.5 oppsummerer og diskuterer **nasjonale data** om utviklinga fra 2016 til 2020. Resten av kapitlet vurderer og diskuterer erfaringene fra **kommunene Trysil og Tydal**, med vekt på prosess, og hvordan temaområdene friluftsliv, naturmangfold, reindrift og dels annet næringsliv er tatt hensyn til i arbeidet, og hvordan de lokale (fastboende og hytteeiere) opplever situasjonen med rekreasjonsløyper i kommunen.

Avslutningsvis har vi en overordna drøfting.

7.1 Hvor mange kommuner har vedtatt løyper i tråd med det nye regelverket?

Ifølge informasjon fra kommunene har 34 kommuner etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring per september 2020, en vekst på fem kommuner fra forrige måletidspunkt 15. mai 2019 (se **Figur 3.1**). De nye kommunene er Sør-Varanger, Hasvik, Lyngen og Hammerfest i Troms og Finnmark, og Beiarn i Nordland.

Av disse 34 kommunene...

- ...er tre kommuner deltakerkommuner i forsøksordningen som ble avviklet i 2015 (Vinje, Fauske og Hattfjelldal kommuner)
- ...ligger sju kommuner i (gamle) Nord-Troms og Finnmark (Lyngen, Alta, Tana, Vadsø, Sør-Varanger, Hasvik og Hammerfest kommuner)
- ...har ytterligere (minst) ti av kommunene erfaring med isfiskeløyper (Tydal, Snåsa, Lierne, Røyrvik, Namsskogan, Hemnes, Rana, Beiarn, Bardu og Målselv).⁵⁵

På dette grunnlaget kan vi konkludere med at regelendringene har bidratt til at (inntil) 14 «helt nye» kommuner har etablert snøskuterløyper for rekreasjonskjøring.

Alt i alt er dette betydelig lavere enn anslaget på 108 kommuner som ble lagt i grunn i Bruvoll mfl. (2014) og Bruvoll mfl. (2015). Anslaget på 108 var basert på det antallet kommuner som meldte interesse til departementet om å være med på et nytt forsøk med rekreasjonsløyper for snøskuter i 2013. I dialogen med kommuner og andre informanter har det blitt uttalt at grunneiere og Fylkesmenn har begrenset mulighetene for å etablere snøskuterløyper i kommunene. Grunneierne må godkjenne trasé for snøskuterløype på sin eiendom, og kommunen er anbefalt å kontakte offentlige sektormyndigheter (f.eks. Fylkesmannen) tidlig for avklare handlingsrommet (her særlig vedrørende villreinområder, verneområder og tamreinområder) for ev. rekreasjonsløyper i kommunen. Fylkesmennene har rapportert inn at 25 kommuner er i prosess med å etablere rekreasjonsløyper. Av disse ligger 16 i «gamle» Nord-Troms og Finnmark, som altså har et tidspress på seg om omgjøre/avvikle sine eksisterende løyper før juni 2021. I tillegg er det 2 kommuner i Nordland, 2 i Trøndelag og 5 i Vestfold og Telemark.

7.2 Hvordan har regelendringene bidratt til omfang av snøskuterløyper og registrerte snøskutere?

Ifølge tallene fra kommunene utgjør antall kilometer løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter 2 509 kilometer per september 2020 (**Figur 3.4**). Økningen fra 2019 til 2020 skyldes i hovedsak at nye kommuner har kommet til (utgjør om lag 4/5 av økningen), men også at kommunene som

⁵⁵ All løypeinformasjon er avhengig av at hver kommune har rapportert inn korrekt.

etablerte løyper før 2019 har etablert lengre/nye løyper siden forrige måling. Som det framgår av Vedlegg 2 er mange av kommunene med godkjente løyper også i prosess for å utvide løypenettet.

Vår kartlegging tyder på at alle kommunene som har åpnet opp løyper har hatt en økning i antall registrerte snøskutere etter lovendringen (**Figur 3.6**). Med bakgrunn i at kommunene i Nord-Troms og Finnmark tidligere har vært underlagt et annet regelverk enn øvrige norske kommuner har vi også valgt å vise utviklingen i registrerte snøskutere for alle kommuner utenom kommunene i Nord-Troms og Finnmark.

Vi kan ikke isolere i hvilken grad utviklingen kan tilskrives lovendringen, og vi ser at det var en vekst i antall snøskutere også i årene før 2015. Veksten i registrerte snøskutere kan også påvirkes av befolkningsutvikling, befolkningssammensetning, velstandsutvikling, snøforhold, snøskuterpriser, økt grad av registrering, drivstoffpriser osv.

7.3 Hvordan har tilgang på løyper påvirket utvikling i snøskuterbruk?

Etablering av snøskuterløyper er ment å legge til rette for rekreasjonskjøring med snøskutere. Derfor er det grunn til å tro at flere eller lengre løyper fører til mer kjøring. Denne virkningen reduseres i den grad denne kjøringen erstatter eksisterende, ulovlig kjøring med snøskuter. For kommunene i Nord-Troms og Finnmark og for kommunene som har vært forsøkskommuner er det vanskelig å si hvordan lovendringen har påvirket omfang av kjøring. For de andre kommunene vurderer vi – når alt annet likt – at det er større grunn til å tro at etablering av løyper fører til økt omfang av løyper, snarere enn redusert eller uendret omfang. Den formildende effekten at dette erstatter ulovlig kjøring vil trolig ikke være større enn førstnevnte effekt (reduksjonen i ulovlig kjøring er større enn de som velger å kjøre lovlig enn ulovlig), og det er grunn til å tro at det er snøskuterinteresserte personer som ikke tidligere har kjørt ulovlig. Vi konkluderer derfor med at etablering av snøskuterløyper trolig har ført til økt omfang av snøskuterkjøring. Ut fra utviklingen i registrerte snøskutere ser det imidlertid ut til at økningen er begrenset.

7.4 Hvilken effekt har regelendringen hatt på næringslivet?

Etablering av løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter kan påvirke lokalt næringsliv. Vi ser at dette var tydelige drivkrefter for å få løyper i både Trysil og Tydal. På den ene siden kan løypene, gjennom stimulering til økt antall snøskutere og mer kjøring føre til økt behov for snøskuterforhandlere og for ulike servicetjenester. Etablering av løyper kan også stimulere til at reiselivsaktører tilbyr snøskutersafari eller lignende, eventuelt med tilhørende tilbud for tilreisende, som overnatting, bespising etc. Kommunene som har åpnet opp for snøskuterkjøring er i stor grad distriktkommuner med begrensede muligheter til å stimulere til vekst og næringsaktivitet. Slik sett kan snøskuterløyper utløse muligheter til å få til mer næringsaktivitet i kommunene og skape flere arbeidsplasser i distriktene.

På den andre siden kan økt omfang av snøskuterkjøring ha negative konsekvenser for annet reiseliv hvor naturopplevelser er sentralt. Naturbasert reiseliv er i global vekst og det er et uttalt næringspolitisk satsningsområde for Norge (Handberg m.fl. 2020). I områder hvor reiselivet tilbyr opplevelser til fots, sykkel, ski eller lignende kan løyper og snøskuterkjøring føre til støy, endring av utsikt (løype og skutere) og lysforurensning for turistene. Dette kan redusere opplevelsen og dermed etterspørselen, som vil kunne ha negative konsekvenser for reiselivsaktørene. Utover lokale konsekvenser, kan etablering av snøskuterløyper ha konsekvenser for omdømmet til Norge som en naturvennlig og bærekraftig reiselivsdestinasjon. Å oppleve naturen er den viktigste motivasjonen for turister i Norge (Innovasjon Norge 2019), slik at en opplevelse av uberørt natur er en viktig del av det norske reiselivsproduktet, spesielt for utlendinger. Motorisert ferdsel i naturen kan bidra til å svekke det omdømmet.

I hvilken grad eventuelle positive eller negative næringseffekter er sterkest er et empirisk spørsmål vi ikke har grunnlag for å konkludere på.

7.5 I hvilken grad bidrar løypene til økt eller redusert ulovlig kjøring?

Med ulovlig kjøring mener vi i denne sammenhengen snøskuterkjøring **utenfor** snøskuterløype (og som ikke er lovlig av andre grunner). Uten omfattende undersøkelser av kjøremønsteret i kommunene over tid vil det være vanskelig å konkludere om etablering av snøskuterløyper fører til mer, mindre eller uendret omfang og eventuell alvorlighet av ulovlig kjøring. Slike data eller muligheter for å iverksette undersøkelser av dette har prosjektet ikke hatt anledning til å foreta, og er også metodisk vanskelig å gjennomføre. Det kan videre være betydelige variasjoner mellom kommuner, større områder og over tid (innad i sesong og mellom sesonger).

Om vi ser på spørreundersøkelsen i Trysil og Tydal så mente totalt 25 % at de hadde observert ulovlig kjøring. Det var tydelig flere i Tydal enn i Trysil som mente dette, og også noe flere hytteeiere enn fastboende – igjen med tydeligst forskjell i Tydal (se **Figur 6.7** og **Figur 6.8**). Men i begge kommuner er det altså et flertall (66 %) som mener det i liten grad forekommer ulovlig kjøring.

7.6 Nærblikk på Trysil og Tydal - Prosess, aktører og interesser

Den andre delen av oppdraget gjelder **effekten av de nye reglene for snøskuterløyper for fornøyelseskjøring, med vekt på friluftsliv og naturmangfold**. Vi har også inkludert vurderinger av effekter for reindrift og litt om annen næring. Det er vanskelig å konkludere om faktiske effekter, med unntak for det en kan lese ut av spørreundersøkelsen blant innbyggere og hytteeiere i de to kommunene. Utover det har vi lagt mest vekt på hvordan hensynet til friluftsliv, naturmangfold og reindrift er innbakt i den kommunale vedtaksprosessen.

Vi har bare hatt anledning til å gå grundig inn i to kommuner (kriterier for valg av kommuner er vist kap. 2.4.1)

Valget falt på to kommuner hhv. på Østlandet og i Midt-Norge, og som tidligere ikke hadde vært forsøkskommuner i 2000-2003/05 – se forklaring kapittel 1.2. Vi valgte også kommuner som ikke hadde pekt seg spesielt ut i media som kommuner med store åpne interessekonflikter knytta til snøskuterløyper. Vissheten om at rekreasjonsløyper for snøskuter er/kan være konfliktfylt skal selvsagt ikke underslås, og det er lett å vise slike eksempler fra media og internett. Vi har valgt å ikke trekke fram slike eksempler fra andre kommuner, bare dette helt overordna: konflikter blir opplevd, til dels sterkt, og fra alle fløyer. Både de som kjemper for skuterløyper, for villreinen, for reindrift, og for friluftsliv-, eget nærmiljø og naturmangfold har gitt uttrykk for å ha blitt oversett eller tilsidesatt i prosessene i ulike kommuner.

Tydal og Trysil er to kommuner som gjør et relativt grundig og ryddig arbeid med å etablere løyper. En erkjenner at det er flere interesser som må gå sammen og dele utmarka, dersom det skal bli skuterløyper i kommunen, og at flere parter må strekke seg. Dette er særlig tydelig i Tydal, der en har hatt langt større ambisjoner om løypenett enn i Trysil. I begge kommunene blir det også tydelig at administrasjon og politikere har ulike roller, og rådmannen (nå 'kommunedirektøren') legger i større grad strengere rammer i sine innstillinger (trolig pga. av føringene i § 4a i forskriften, faglige konsekvensvurderinger og høringsinnspill), enn det kommunepolitikerne gjør – i hvert fall i første omgang. Og i Tydal ser en også at fylkesmannens innsigelser til visse traseer, settefylkesmannens behandling av disse (delvis med opphevelse av kommunalt vedtatte løyper), ikke nødvendigvis legger «løypeambisjonen død» – ved revidering av løypenettet forstås flere av de samme/reviderte traseer. Det har selvsagt sammenheng med hva en ser som et «optimalt løypenett».

Som nevnt flere ganger: det er to nivå av rammebetingelser for kommunenes arbeid med rekreasjonsløyper for snøskuter: begrensninger og hensyn. **Begrensningene** er ganske absolutte, men også ganske få (villrein, reindrift, avstand til verneområder og terrenginngrep). I begge kommuner er de to siste relevante, men ikke særlig utfordrende å hankses med. De preger heller ikke saksgangen i stor grad. Tydal må innrette seg den utfordrende begrensningen 'reindrift', og den har satt sterkt preg på planleggingsarbeidet, faglige innspill, politisk prosess, høringer,

faktiske vedtak (forskrift og løypetraser), klager og klagebehandling, nye (eller reviderte) løyepforslag og nye klager. Når det gjelder **hensynsinteressene** (i denne rapporten gjelder det særlig friluftsliv og støy, naturmangfold, og delvis bolig, hytteområder og landskap) er det større politisk handlingsrom for kommunen (se brev fra KLD med sin redegjørelse om tolking av regelverket, gitt 4. oktober 2017 – se kapittel 1.2), men her er det også flere interessenter som vil ha et ord med i laget. Kommunene er pålagt å ta *særlig* hensyn til friluftslivsinteressene (inkl. støy/stillhet), men altså med et politisk handlingsrom.

7.7 Spørreundersøkelsen

Norstat gjennomførte telefonundersøkelsen blant 800 respondenter, og bestillinga var lik fordeling på Tydal og Trysil, og lik fordeling på innbyggere og hytteeiere (så langt det var nok folk å spørre). Undersøkelsen viser at 80 % kjenner til at det er etablert snøskuterløyper i deres kommune. Kjennskapen er langt større i Tydal enn i Trysil, og den er større blant innbyggere enn blant hytteeiere. Disse funnene samsvarer godt med det faktum at Tydal tidligere har hatt isfiskeløyper, mens Trysil ikke har hatt noe tilsvarende, samt at avstanden fra bolig/hytte til en snøskuterløype gjennomgående er mye lengre i Trysil⁵⁶. I begge kommuner oppleves snøskuterløypene å være akseptert og i mindre grad et konfliktfylt tema; aksepten synes å være noe større i Tydal. Samlet sett oppga tre av fire at de er **for** snøskuterløyper i kommunen. Innbyggere i begge kommuner er i større grad for løyper enn hytteeiere, og de som kjente til løypene (på intervju-tidspunktet), var mer for løyper enn de som ikke hadde kjennskap til at det var etablert løype(r) i kommunen.

Via gjennomsnittskårer om ulike hypotetiske påstander om snøskuterløyper ser vi at innbyggerne er grunnleggende mer positive til løypene, er mer uenige i at regelbrudd forekommer og mener det er mindre konflikt med andre interesser, enn det hytteeierne mener (se **Figur 6.11**). Samlet sett oppga en av fire at de hadde sett kjøring utenfor løyper som de mente var ulovlig. 70% mente at løypene stort sett brukes slik de vedtatte reglene tilsier. Andelen som mener løypene delvis eller i liten grad brukes i henhold til reglene er større blant hytteeiere enn blant innbyggere.

Når det gjelder egne ute-aktiviteter vinterstid viser **Figur 6.3** fordelingen for alle respondenter (innbyggere og hytteeiere i både Trysil og Tydal). Den klart hyppigste/viktigste aktiviteten er tur/langrenn i faste løyper (41 % oppga at de gjør dette ofte), så kommer topptur/tur utenfor løype (17 % ofte), snøskuter (15 %), i alpinbakke (8 %), isfiske (6 %) og jakt (3 %).

I Tydal er det gjennomført en hytteundersøkelse høsten 2016; et samarbeid mellom Nasjonalparken Næringshage AS og Easyfact (Jystad 2016), altså før rekreasjonsløypene var etablert. Denne gikk tematisk langt videre enn vår undersøkelse og omfatter også svar fra flere (465 hytteeiere). Noen spørsmål er relevante for denne rapporten, f.eks. hva som er viktig for bruken av hytta, hva en liker spesielt godt/ikke godt med Tydal og hvor fornøyd en er med ulike tjenester. Generelt er de intervjua veldig tilfreds med å ha hytte i Tydal, og blant de viktigste kvalitetene er natur og fjellområdene, fred og ro, vinterbrøya veg og preparerte skiløyper. Snøskuterløyper er regna som mindre viktig. Mange etterlyser flere preparerte skiløyper, noen også snøskuterløyper, mens andre håper det ikke kommer flere skuterløyper.

I denne hytteundersøkelsen er det noe bedre kjønnsbalanse enn i vår undersøkelse. Vi hadde 70 % menn, hytteundersøkelsen 62 % (se Jystad 2016). Dette kan ha påvirket funnene noe.

7.8 Trysil og Tydal: Friluftsliv og reiseliv

Friluftsliv og reiseliv er to interesser som har mye til felles, siden kjerne-kvalitetene i reiselivet i disse to kommunene er forankra i ulike friluftslivsaktiviteter. Begge kommunene er reiselivskommuner, og begge har flere hytteeiere enn egne innbyggere⁵⁷. Attraksjonene er i hovedsak tilrettelagte og ikke-tilrettelagte naturbruks- og naturopplevelseskvaliteter. Trysil er kjent for kvaliteten

⁵⁶ Dette til tross for at vi henvendte oss til de grunnkretser som ligger nærmest Ljørdalen og skuterløpa

⁵⁷ Se tall i kapittel 2.4.2

som en opparbeidet vinterdestinasjon, Tydal mer som en helårs (fot/ski-)tur-destinasjon. Rekreasjonsløyper for snøskuter er en av disse tilretteleggingstiltakene, og i begge kommuner er det tro eller ambisjoner om at dette skal gi økt næringsaktivitet. Det viser både de kommunale saksdokumentene i begge kommuner, og noen av intervjuene vi gjorde i Tydal og Trysil. Motstanderne av rekreasjonsløyper er derimot tvilende til om en slik næringsgevinst vil slå til. Et kjernepoeng fra disse er at snøskuterløyper og snøskuterbruk fort går inn i spenningsfeltet mellom ulike opplevelsessøk, noe som også Innovasjon Norge poengterer i sine drøftinger av Norge som framtidig, attraktivt, internasjonalt reisemål. Den siste reiselivsundersøkelsen viser denne attraksjonskraften, særlig blant utenlandske turister (Innovasjon Norge 2020).

I sitt høringsinnspill i 2017 skrev lederen i Tydal snøskuterklubb at det er umulig å etablere en «brukervennlig, trygg og hensiktsmessig» skuterløype uten å berøre områder med også andre interesser, og oppfordrer til god flerbruk. Trysil er med i Innovasjon Norges merkeordning for bærekraftige reisemål – noe som indirekte også spiller inn på blant annet friluftsliv og naturmangfold. Både i saksdokumenter fra den kommunale behandlingen og i høringsinnspill kommer spørsmålet om etableringen av snøskuterløyper er forenlig med dette opp. Destinasjonsselskapet i Trysil meldte at de hadde for liten kjennskap til å kunne vurdere dette, mens rådmannen vurderte at løypene kunne komme i konflikt med kriteriene. Hvorvidt Trysil, med snøskuterløyper, fyller kriteriene er ikke vårt mandat å diskutere, men det er interessant at et destinasjonsselskap mener de ikke har nok kjennskap til å kunne vurdere dette, og også at kommunepolitikerne i liten grad ville løfte den debatten.

I begge kommunene er det altså en stor grad av aksept for skuterløyper, særlig blant de intervjuet innbyggerne (og aller mest i Tydal), men også blant mange av hytteeierne. Det går fram av både våre personlige intervjuer med ulike interessenter og ikke minst av spørreundersøkelsen. Samtidig viste spørreundersøkelsen at det er større aksept for løyper blant menn enn blant kvinner – og det var en overrepresentasjon av menn i undersøkelsen. At aksepten for løyper er stor (spesielt i Tydal) er også i tråd med resultater fra en masteroppgave i geografi, som studerte ulike interesser og synspunkter på skuterbruk i Tydal (Lien 2018).

Det kommer også fram i spørreundersøkelsen at de som oftere går tur i skiløyper har høyere andeler som er imot snøskuterløypene. Dette kan være et uttrykk for at friluftslivsinteressene deres blir berørt av snøskuterløypene. **Figur 6.3** viser at i begge kommuner er det langt flere som går skitur i løyper (78 % minst en gang i måneden), enn som er på snøskutertur (28 % like ofte). Men på direkte spørsmål om respondentene generelt opplever konflikt mellom friluftslivet i kommunen og snøskuterløypene så er flertallet ganske uenig i det; det gjelder særlig innbyggerne, men også i stor grad hytteeierne – se **Figur 6.11**. Kanskje kan vi tolke det slik at det nå er ganske god balanse mellom friluftslivet og omfanget/løsningen som er valgt for snøskuterløyper? Men det at hytteeiere gjennomgående er mindre positive til snøskuterløyper og i større grad opplever ulemper eller regelbrudd kan kanskje forklares med at hytteeiere i større grad har naturområdene som «rekreasjonslandskap» og ikke «hverdagslandskap» og at det er skigåing som er den viktigste vinteraktiviteten. Blant hytteeierne er det også et flertall som er imot utvidelse av skuterløype-nettet, blant innbyggerne er et flertall for utvidelse.

«Tilrettelegging virker» sier en av friluftslivsinteressentene i Tydal i intervjurunden. I friluftslivet er dette særlig mynta på at stimerking, turveger m.m. får flere ut av hus og sofa for å ta f.eks. nærmiljøet i bruk til turgåing og annet friluftsliv. Drivkraften er ofte bedre folkehelse – for en befolkning som i hovedsak er fysisk inaktiv (Hansen mfl. 2015). Og det er dokumentert at f.eks. stimerking virker – det får flere og nye brukere ut (se Vistad mfl. 2018). Poenget i denne sammenheng er at skuterløyper kan virke litt på samme måten. Ja, det er et poeng at skuterfolket skal få løyper der de kan kjøre lovlig, men en kanskje like viktig ambisjon og effekt er at det stimulerer fram nye skuterbrukere. I Trysil var nettopp dette et viktig argument i rådmannens innstilling om å ikke etablere løyper: at en skulle se en dreining fra det tradisjonelle friluftslivet til et mer motorisert, og med vanedanning fra barnsben av. Men det er først når en oppfyller ambisjonen om å stimulere flere til skuterbruk at en kan snakke om en næringseffekt av skuterløypene (skutersalg, service, skuterutleie, overnatting mm) og det er da en kan få skuterinteressene til å

bli sterkere og en mer slagferdig samfunnsaktør. De siste års utvikling når det gjelder myndighetenes revidering av lovverk rundt motorferdsel i utmark går alle i samme retning, mer liberalisering (dette er også en form for 'tilrettelegging'): Det være seg forsøk med cat-skiing ut fra visse alpinesentre, fjerne avstandsgrensa for å kunne bruke snøskuter til transport fram til egen hytte, bruk av el-sykkel i utmark, og nå sist forslag om muligheten for å bruke el-motor på båt, også på små vann (KLD 2020).

Dette er en politisk retning som en kan like eller mislike. Uansett blir slike forsøk og lovendringer en påminnelse om at andre samfunnsinteresser som skal være med «å dele på utmarka» (kanskje særlig reindrift, naturmangfold – inkl. villrein, og friluftsliv) og samfunnets forvaltningsorganer, må passe på at regelverket er godt og inkluderende, og at planleggingsprosedyrer følges. Når det gjelder motorferdselssaker er kommunen nå den sentrale planleggings- og godkjenningsaktøren, og den lokale politiske viljen er gitt stort handlingsrom. «*Sammen med endringene i forvaltningsloven § 34 som trer i kraft 1. januar 2018, som pålegger statlige organer å legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret ved prøving av kommunens frie skjønn, tilsier dette at Fylkesmannen generelt er tilbakeholden med overprøving av kommunale vedtak om snøscooterløyper*».⁵⁸ Og fylkesmannens tilbakeholdenhet skal særlig gjelde 'hensynsinteressene' (her: naturmangfold og friluftsliv). Dette styrker behovet for et særlig godt faglig grunnlag for hensynsinteressene slik at fylkesmannen kan trekke slutning om kommunen har gjort «en grundig vurdering» av f.eks. friluftslivsinteressene – både der en foreslår skuterløyper og i resten av kommunen. «*Fylkesmannen bør først og fremst vurdere å klage der hvor kommunens vedtak ikke inneholder **tilstrekkelig informasjon eller begrunnelsen er mangelfull**, slik at det er vanskelig å se hva kommunens vedtak bygger på. Ved en klage vil kommunen få mulighet til å utdype sitt vedtak, før klagen eventuelt videresendes til (sette)fylkesmannen som klageinstans*» (sitat fra samme brev – vår uthevelse). Det er uklart for oss hva KLD mener med 'tilstrekkelig informasjon'. Betyr det 'et godt faglig grunnlag' eller at begrunnelsen for vedtaket er tydelig?

Friluftsliv blir selvsagt alltid utøvd 'lokalt'. Men en utfordring med friluftslivet – som samfunnsinteresse – er at det sjelden har noen lokalt som representerer «seg», formelt eller faglig. Arbeidet med kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i kommunen er en veldig styrking for friluftslivsinteressene i arealbrukssammenheng, dersom arbeidet er godt gjennomført.⁵⁹ Vi mener veilederen fra Miljødirektoratet har gode kriteriesett for arbeidet. Det er ingen krav om friluftslivsfaglig kompetanse blant de som skal utføre arbeidet, men det er sterkt anbefalt i veilederen å leie inn slike. Videre heter det: «*Andre særinteresser bør **ikke** være representert i gruppen. Her er det viktig å ha skylappene på. Dette skal være en ensporet kartlegging av friluftslivsområder, en rent faglig temakartlegging. Vurdering opp mot andre interesser må tas i forbindelse med planlegging og saksbehandling, og avgjøres politisk i framtidige, aktuelle saker*» (veilederens utheving). Det er vanskelig å bedømme hvor godt arbeid som er gjort i Trysil og Tydal, men det er tydelig at en har gjort en mer helhetlig gjennomgang av kommunen i Tydal. Her er også flere godkjente snøskutertraséer lagt i 'svært viktige friluftsområder' (Stugudalen - Nesjøen), men det skal altså kommunen ha rett til – så lenge gode alternative 'svært viktige friluftsområder' finnes i kommunen – se referanse i fotnoten nedenfor. En har tydelig vært opptatt av å unngå for tett «sameksistens» mm mellom skiløyper og snøskuterløyper, både på Stugudalen og i andre deler av kommunen. Det skal kommunen ha honnør for. I Trysil har en gjennomført en enklere kartlegging/verdsetting av friluftslivsområdene, med utgangspunkt i det området der en ønsket å legge skuterløypa – trolig mest pga. tidspress. En tok særlig tak i områder med en viss form for tilrettelegging, økt bruk eller spesiell funksjon for friluftslivet. En har vurdert områdene i nærheten av grender, tettsteder og hytteområder som viktigste prioritering, og det framstår litt uklart om områdene rundt snøskuterløypene er vurdert opp mot resten av kommunen eller ikke. En av informantene Trysil var opptatt av at kommunen ikke må se på naturområder (fjell og skog) uten tilrettelegging for friluftsliv/utmarksturisme og uten nyere utbygging (hytter mm), som «fritt-fram-

⁵⁸ Se brev fra KLD av 4. oktober 2017 med tittel «*Spørsmål om lovtolkning og prøving av skjønn i klagesaker etter motorferdsel forskriften*»

⁵⁹ Se oppdatert nettverson: <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/friluftsliv/kartlegge-og-verdsette-friluftslivsomrader/>

områder» f.eks. til nye snøskuterløyper. For noen er dette særlig viktige friluftsområder (fred og ro) og ofte tilsvarende viktig for vilt og naturmangfold.

7.9 Naturmangfold

Vi konstaterer at de faglige konsekvensvurderingene for naturmangfold i både Trysil og Tydal i hovedsak bygger på eksisterende kunnskap, i form av ulike sentrale og lokale databaser (særlig artsdatabanken, naturdata, lokale viltdata). Hva som ligger i disse databasene og om kunnskapen her er tilstrekkelig har vi ikke mulighet til å vurdere. I begge kommunene mener rådmannen at en på denne måten har god nok kunnskap om naturmangfoldet og i Tydal foreslår rådmannen også at visse traseer tas ut på bakgrunn av kunnskap om hekkelokaliteter, spillplasser mm, og at det ofte er hensiktsmessig å etablere ferdsel i områder som allerede er noe påvirket. Flere høringsuttalelser er basert på den samme kunnskapen som kommunen benytter, og foreslår delvis å ta ut løype-traseer, men ikke minst at det bør på plass en samla vurdering av de mange løypene, f.eks. av hensyn til hjortevilt og hønsefugl. Flere viser til Naturmangfoldloven §10, og behovet for å vurdere samla belastning av løypenettet. I siste runde (2019-20) i Tydal mener også Fylkesmannen at konsekvensene for naturmangfold generelt er mangelfullt opplyst. I Trysil er det bare ei løype, og en mener den samla belastninga på økosystemet vil bli begrensa.

Nylig har Miljødirektoratet summert erfaringene fra forsøket 'Kommunedelplan for naturmangfold' med 10 pilotkommuner (Miljødirektoratet 2020). Direktoratet anbefaler at dette blir en permanent satsning, fordi arbeidet er viktig både for å bygge kunnskap om naturtyper, arter og deres leveområder, og for å øke bevisstheten om naturverdiene og bruke denne i videre kommunal arealplanlegging. En slik kommunedelplan skal brukes som innspill i videre arealplanlegging, men ville trolig også gi et godt faglig grunnlag for å unngå konflikter mellom eksempelvis snøskuterløyper og viktige naturkvaliteter.

7.10 Reindrift

Det er ikke i vårt mandat å spesielt belyse behandlingen av reindriftsinteressene (her: Tydal). Det er strenge 'begrensninger' som gjelder for løype-etablering i områder med reindrift («*Løyper som virker inn på reindriftenes særverdi- og minimumsområder, vil normalt anses for å være til vesentlig skade og ulempe for reindriften*»). Likevel ser vi at det er ulike vurderinger, drøftinger og forslag om løyper, sett opp mot reindriftsinteressene, og som resulterer i løypevedtak som både reindrifta og fylkesmannen påklager. I Tydals løypeforskrift §4 (se vedlegg 10) er en tydelig på reindriftenes mulighet til å få løypene stengt, ved behov⁶⁰. I vårt intervju med reindriftsrepresentanten, uttalelser i høringsinnspill og klager fra reinbeitedistriktene og fylkesmannen, er en likevel veldig opptatt av *hvor* løypene er lagt (om de bryter med 'begrensningene' som gjelder), og ikke bare hvordan løypene blir drifta. Som informanten sa: Det er vanskelig å få fjerna ei løype som først er lagt. Spørreundersøkelsen hadde også et spørsmål (i Tydal) om opplevd effekt på reindrifta (en påstand om at det var liten konflikt med mellom skuterløypene og reindrifta), og gjennomsnittet var midt på skalaen – verken enig eller uenig i påstanden, se **Figur 6.11**.

7.11 Sluttvurdering – om evaluering, utmarka, rettferdighets- og nærhetsprinsippet

Rådmannen i Tydal har meldt i flere av sine høringstilsvar at en skal gjennomføre en **evaluering** av erfaringene så langt. I Trysil har en alt gjort en ganske enkel evaluering, ved å invitere bredt til innspill om hvordan en har opplevd skuterløypa i Ljørdalen så langt. I Menons nasjonale undersøkelse går det også fram at veldig mange av kommunene har evaluering på planen og delvis er det forskriftsfesta – (se **figurene V4.6 og V4.7** i Vedlegg 3). Alle faglige effektvurderinger i Tydal er foreløpig gjort for hver enkelt løype-trasé. Det er derfor særlig relevant, ikke minst i Tydal og andre kommuner med omfattende løypenett, å evaluere: Hva er effektene av løypenettet -

⁶⁰ §4b: Åpning og stenging av løyper kunngjøres. Åpning kan ikke skje før saken er drøftet med reindrifta.
§4e: Kommunen skal stenge hele-, eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta.

samla sett - i kommunen? Dette må også sees sammen med ev. andre arealbruksendringer. Det er i det hele tatt viktig at det blir gode kriteriesett for evalueringen (jfr. kravene om 'begrensninger' og 'hensyn') og det bør være en uhilda part som står for gjennomføringen.

På landsbasis har **skutertallet** økt noe etter 2015, men heller med en tendens til nedgang etter 2018. Det er flere mulige forklaringer på dette, bl.a. stedvis dårlige snøvintre. Det er langt færre (særlig blant innbyggerne) som har skuter i husstanden i Trysil og som har brukt skuterløypene, sammenligna med Tydal. Men det er mindre forskjell mellom kommunene når det gjelder synet på snøskuterløyper, flertallet er for og begge steder er det flere tilhengere blant innbyggerne enn blant hytteeierne. Forskjellene som framkommer mellom de to kommunene i spørreundersøkelsen er nok et resultat av den ulike erfaringen og tradisjonen som de to kommunene har når det gjelder snøskuter. Kjennskapet til løypene er også mindre i Trysil, som ikke har noe sterkt skutertermiljø.

I spørreundersøkelsen (**Figur 6.14**) fant vi at skuterløypene er bredt/ganske bredt **akseptert** i Trysil (55 %), og enda tydeligere i Tydal (66 %). I Trysil var det 15 % som mente løypene var en stor/ganske stor konfliktsak og tilsvarende 11 % i Tydal. Spørreundersøkelsen viste at 33 % av respondentene hadde brukt de nye løypene, om dette er en høy eller lav andel skal vi ikke uttale oss om. I noen av intervjuene uttrykte enkelte av motstanderne av skuterløyper (begge kommuner) at det å kunne omgås sambygdingen var viktig og at de derfor synes det var lite hensiktsmessig å markere sin posisjon i lengden.

Ønsket om ny **næringsutvikling** har vært sentralt både i våre to studiekommuner og en ambisjon bak regelendringa med å åpne for rekreasjonsløyper. Også brukerundersøkelsen i Tydal og Trysil viste tydelig dette mønsteret; særlig blant innbyggerne, men også hytteeierne (**Figur 6.11**). Så langt er det ingen tydelig tendens i den retning. Dette kan også ha sammenheng med at andre (naturbaserte reiselivs-) næringer kan få negative utslag av snøskuterløyper. Kommunale sakspapirer i begge studiekommuner viser at næring var et viktig argument for opprettelse av løype. I Trysil ble det gjennomført en evaluering i 2019 (kommunen inviterte alle om å komme med innspill på opplevelsen av løypene de to første vintersesongene – og sendt spesifikt til 79 adressater). Det kom åtte svar og her er næring langt mindre synlig. Dette til tross for at næring var ett av tre spesielt nevnte tema i invitasjonen. I de kommunale dokumentene ser heller ikke næring ut til å ha hatt noen framtrepende plass ifb. evalueringa. Det er litt uklart hva som egentlig er de tungtveiende argumenter for utvidelse av løypa i Trysil annet enn at det ser ut som om den løypa som eksisterer i dag fungerer godt. Er det også en form for rettferdighetstanke som gjør seg gjeldende – når et bygdelag i kommunen har fått snøskuterløype bør ikke da også andre få det?

Spørreundersøkelsen blant hytteeiere og innbyggere viste at andelen som ikke hadde kjennskap til løypene var høyere i Trysil enn i Tydal. I et av de personlige intervjuene påpekte informanten at en del nok ikke får med seg helt hva som skjer så lenge det ikke er noe tett på eller berører dem personlig. Isolert sett kan en da stille spørsmålet «er det så farlig da» - hvis det ikke påvirker «folk flest»?

Uansett, og med eller uten rekreasjonsløyper for snøskuter: Det er uheldig med stadig stykkvise oppsplittingen av natur- og friluftslivsområder forårsaket av arealendringer og ulike utmarksaktiviteter. Samla konsekvenser er alltid større enn enkelttingrepene hver for seg. Et annet forhold er inntrykket vi har fra begge kommuner om at etablering av løypenettet ikke er en avsluttet sak. Det ønskes utvidelser i begge kommuner. Spørreundersøkelsen viste også at mange mente løypene burde utvides (særlig blant innbyggerne) og samtidig at mange mente løypenettet burde være som det er (særlig blant hytteeierne).

I dette bildet bør alle kommuner stille seg spørsmål om hva slags utmark en vil ha, og når en skal si at nok er nok. Dagens bærekraftdiskusjon og prioriteringer innen norsk og internasjonalt reiseliv er illustrerende; en kan ikke både stimulere en fred-og-ro turisme og en motorisert turisme – på samme sted.

8 Konklusjoner

8.1 Det nasjonale bildet

- I kartleggingen for 2020 finner vi at totalt **34 kommuner** har etablert løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter i perioden fra ny forskrift ble innført
- Vi har registrert **2509 kilometer snøskuterløyper** for rekreasjonskjøring i tråd med de nye reglene.
- Det etablerte løypenettet sett i sammenheng med utvikling i registrerte snøskutere taler for at snøskuteraktiviteten har økt.
- Vi har ikke empirisk grunnlag til å vurdere de nye reglenes effekt på næringsliv og ulovlig kjøring (snøskuterkjøring utenfor løype).
- Gjennomgang kommune for kommune er vist i vedlegg 2

Blant de 34 kommuner som har etablert løyper i 2020...

- ...var tre kommuner deltakerkommuner i forsøksordningen som ble avvirket i 2005/2015 (Vinje, Fauske og Hattfjelldal kommuner)
- ...ligger sju kommuner i (gamle) Nord-Troms og Finnmark (Lyngen, Alta, Tana, Vadsø, Sør-Varanger, Hasvik og Hammerfest kommuner)
- ...har ytterligere (minst) ti av kommunene erfaring med isfiskeløyper (Tydal, Snåsa, Lierne, Røyrvik, Namsskogan, Hemnes, Rana, Beiarn, Bardu og Målselv).

Altså har regelendringene bidratt til at (inntil) 14 av de 34 kommunene er «helt nye» som kommuner med faste snøskuterløyper pr 2020.

Dette er færre kommuner enn en kunne forvente ut fra interessen fra kommune-Norge den gang Miljøverndepartementet inviterte til å bli forsøkskommune for utlegging av rekreasjonsløyper med snøskuter i 2013. Da meldte 108 kommuner seg. Men vi ser at mange kommuner er i prosess med å få etablert løyper (kapittel 3.1). Mange kommuner skal ha utfordringer med å få til grunneieravtaler og med de 'begrensninger' som Motorferdsloven §4a legger. Fylkesmenene har rapportert inn at 25 kommuner er i prosess med å etablere rekreasjonsløyper. De fleste av disse er i «gamle» Nord-Troms og Finnmark (med tidspress for å omgjøre/avvikle sine eksisterende løyper før juni 2021).

Det er etablert **2509 kilometer løype** for rekreasjonskjøring med snøskuter i de 34 kommunene. I gjennomsnitt utgjør dette 74 kilometer per kommune. For kommunene som ikke hadde faste snøskuterløyper før lovendringen i 2015 viser oversikten en økning på 1 519 kilometer løype fra 2016 til 2020, hvor den største økningen kom i 2018. Av kommunene som tidligere hadde isfiskeløyper ser vi også stor vekst, også når man ikke regner med tidligere isfiskeløyper som nye løyper. Siden 2015 er det etablert over 1200 kilometer snøskuterløyper i tråd med nytt regelverk i disse kommunene, fordelt på tolv kommuner.⁶¹ Fra de tre forsøkskommunene som videreførte ordning med rekreasjonsløyper ved lovendringen⁶² ser vi også en økning i antall kilometer løype som etableres. De har til sammen hatt en økning på 172 kilometer løype, hovedsakelig i Vinje, som økte med 150 kilometer siden 2015. Kommunene i Nord-Troms og Finnmark har sett en svakere økning enn de tre foregående gruppene, med til sammen 209 kilometer nye løyper. Dette skyldes sannsynligvis at kommunene i Nord-Troms og Finnmark har hatt relativt velutvikla løypenett for rekreasjonskjøring siden 1970-tallet, som de i stor grad har omgjort til rekreasjonsløyper.

Gjennomgang kommune for kommune er vist i vedlegg 2.

Vår kartlegging tyder på at alle kommunene som har åpnet opp løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter har hatt en jevn økning i **antall registrerte snøskutere** etter lovendringen, se

⁶¹ Omfatter også tidligere forsøkskommuner Hattfjelldal og Fauske.

⁶² Vinje, Hattfjelldal og Fauske.

Figur 3.6. Vi kan ikke isolere i hvilken grad utviklingen i snøskutertall tilskrives lovendringen og rekreasjonsløypene, og vi ser at det var en ganske tilsvarende vekst i antall snøskutere også i årene før 2015. Det er mange forhold som kan påvirke antallet registrerte snøskutere.

Etablering av snøskuterløyper er ment for å legge til rette for **rekreasjonskjøring med snøskutere**. Derfor er det grunn til å tro at flere eller lengre løyper fører til mer kjøring. Denne virkningen reduseres i den grad denne kjøringen erstatter eksisterende, ulovlig kjøring med snøskuter. For kommunene i Nord-Troms og Finnmark og for kommunene som har vært forsøkskommuner er det vanskelig å si hvordan lovendringen har påvirket omfang av kjøring. For de andre kommunene vurderer vi at, alt annet likt, det er større grunn til å tro at etablering av løyper fører til flere snøskutere. Vi konkluderer derfor med at etablering av snøskuterløyper trolig har ført til økt omfang av snøskuterkjøring. Ut fra utviklingen i registrerte snøskutere ser det imidlertid ut til at økningen er begrenset.

Etablering av løyper for rekreasjonskjøring med snøskuter kan påvirke lokalt **næringsliv**. På den ene siden kan løypene, gjennom **stimulering** til økt antall snøskutere og mer kjøring føre til økt behov for snøskuterforhandlere og for tjenester som service. Etablering av løyper kan også stimulere til reiselivsaktører som tilbyr snøskutersafari eller lignende, med tilhørende tilbud for tilreisende, som overnatting. På den andre siden kan økt omfang av snøskuterkjøring ha **negative konsekvenser** for annet reiseliv hvor stillhet, «urørthet» og naturopplevelser er sentralt. I områder hvor reiselivet tilbyr opplevelser for turister til fots, sykkel, ski eller lignende kan løyper og snøskuterkjøring føre til støy, uønskede innslag i landskapet (løype og skutere) og lysforurensning. Dette kan redusere opplevelsen og dermed etterspørselen, som vil kunne ha negative konsekvenser for reiselivsaktørene, og også ha konsekvenser for omdømmet til Norge som en naturvennlig og bærekraftig reiselivsdestinasjon. Å oppleve naturen er den viktigste motivasjonen for turister i Norge, og særlig for utlendinger (Innovasjon Norge 2019). Motorisert ferdsel i naturen kan bidra til å svekke det omdømmet. I hvilken grad eventuelle positive eller negative næringseffekter er sterkest er et empirisk spørsmål vi ikke har grunnlag for å konkludere på.

Med **ulovlig kjøring** mener vi i denne sammenhengen snøskuterkjøring utenfor snøskuterløype, som ikke har automatisk løyve eller dispensasjon. Uten omfattende undersøkelser av kjøremønster i kommunene over tid er det vanskelig å konkludere om etablering av snøskuterløyper fører til mer, mindre eller uendret omfang, og eventuell alvorlighet av ulovlig kjøring. Slike data eller muligheter for å iverksette undersøkelser av dette, har prosjektet ikke hatt anledning til å foreta. Det kan også være betydelige variasjoner i eventuell ulovlig kjøring mellom kommuner, større områder og over tid (innad i sesong). For **reindrifta** er skuterløyper en av mange utfordringer og mulige stengsler og derfor er det også sterke 'begrensninger' på muligheten for å etablere skuterløyper i reinbeitedistriktene; mere om dette nedenfor.

8.2 Det lokale bildet

8.2.1 Spørreundersøkelsen i Tydal og Trysil

Hovedfunnene blant innbyggere og hytteeiere i Trysil og Tydal kan oppsummeres slik:

- De viktigste vinteraktivitetene er ski-friluftsliv, særlig turer i preparerte løyper (71 % minst hver måned) og turer utenom løyper (46 % minst hver måned). Snøskuterturer er tredje viktigst (28 % minst hver måned)
- Det er særlig blant innbyggerne i Tydal at det er en snøskuter i husstanden (78 %). Det er også i denne gruppa at flest har brukt skuterløypene (70 %) – som fører eller som passasjer
- Flertallet (i alle grupper) mener at løypene i hovedsak blir brukt slik de skal brukes
- Flertallet (i alle grupper) mener at det i liten grad foregår ulovlig kjøring
- Flertallet (i alle grupper) er for snøskuterløyper, og i størst grad blant innbyggerne i kommunene
- Blant innbyggerne i begge kommuner mener ca. 58 % at løypenettet bør utvides

- Blant hytteeierne i begge kommuner er det et flertall som mener løypenettet bør være som det er, reduseres eller fjernes helt. Dette er mest tydelig blant hytteeierne i Tydal (63 %)
- I Trysil mener 55 % at skuterløyper er bredt akseptert; tilsvarende i Tydal er 66 %
- I Trysil mener 13 % at skuterløyper er ei konfliktsak, tilsvarende i Tydal er 11 %

8.2.2 Prosess og innhold. Erfaringer og læring

Både Trysil og Tydal viser tydelig at det kan gjennomføres en saklig og åpen, men samtidig ressurs- og tidkrevende prosess.

Administrasjon og politikere

Ulike roller og ulik faglige vurdering:

Kommunedirektøren (tidligere rådmannen) vektlegger i større grad begrensninger, hensyn og muligheter (basert på juridisk og faglig grunnlag, høringsinnspill mm), mens politikerne vektlegger i større grad muligheter og potensiell næringsutvikling. Og føringene fra KLD gir kommunepolitikere godt handlingsrom (når det gjelder hensynsinteressene, ikke minst overfor friluftsliv).

Involvering av reindrifta

Tydal kommune mener de har involvert reindrifta tidlig. Informantinnspill og høringsuttalelser fra reindriftsaktører tilsier at de ikke er enige i det. Tydal har vedtatt et regelverk som gir reindrifta full mulighet (ved behov!) til å bestemme når løyper skal åpnes og stenges. Et spørsmål blir om uheldige traseer for reindrifta kan kompenseres med reindriftsvennlige regler om åpning og stenging av løyper. Det finnes eksempler fra andre kommuner om at vedtak om stengt løype, av reindriftshensyn, ikke blir respektert/akseptert av alle skuterbrukerne.

Kunnskapsgrunnlag om og effekter for friluftsliv og naturmangfold

Begge kommunene har gjort det de er formelt pålagt, men hva er et godt (nok) faglig grunnlag? Når det gjelder **friluftsliv** er kvaliteten på arbeidet med 'kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder' i kommunen avgjørende. Det bør være krav om at hele kommunen er kartlagt/verdsatt, som grunnlag for arbeidet med skuterløyper og uavhengig av arbeid med etablering av snøskuterløyper. Kartlegginga bør omfatte både det tilrettelagte (med stier og løyper) og de større sammenhengende naturområdene med lite utbygging og tilrettelegging. Og arbeidet bør gjøres av folk med friluftslivsfaglig kompetanse, som et rent faglig kunnskapsbyggende prosjekt (i tråd med veilederen fra Miljødirektoratet).

Deler av kunnskapsgrunnlaget knytta til **naturmangfold** er kritisert fra sektormyndigheter, i høringer og klager. Sannsynligvis bør føringene for hva som er et tilfredsstillende datagrunnlag klargjøres. Både friluftsliv og naturmangfold er 'hensyns'-interesser der den lokalpolitiske viljen skal ha en sterk posisjon («...til råderett i eget lokalmiljø») og kan overstyre hensyn til friluftsliv og naturmangfold (jfr. igjen brev fra KLD til fylkesmennene av 4. oktober 2017). Kriteriet for å overprøve et kommunalt vedtak skal være knytta til om kommunen har «...gjort en saklig og forsvarlig vurdering og avveining av de ulike hensynene...». Her må kvaliteten på det faglige kunnskapsgrunnlaget stå sentralt.

Løypenettets omfang

I Tydal har en hatt to runder med løypevedtak og forskrift/revidert forskrift, i 2017 og i 2020. Dette kom etter innsigelse på første forskriftsvedtak. Andre runde var en tilpassa, men i hovedsak reprise på første runde, der hovedformålet nok var å knytte sammen hele løypenettet i kommunen. Vedtaket ble igjen påklaga. I Trysil har en også lagt opp til en runde nummer to, men der er formålet å få løyper også i andre grender/områder i kommunen. Hvor langt bør en presse løypeambisjonene, balansert mot andre utmarksinteresser?

Intervju med informanter i begge kommuner viser både motstand mot utvidelse av løypenettet (fra de som er løypemotstandere) og ønsker om utvidelse (fra de som er løypetilhengere). Det tydeligste signalet om utfordringen kommer nok fra resultater i spørreundersøkelsen. Den viser

stor aksept for dagens løypenett fra et stort flertall i begge kommuner, men i synet på utvidelse skiller særlig innbyggere og hytteeiere lag: Flertallet av innbyggerne er for i begge kommuner (57 og 58 %), mens hytteeiere flest er imot utvidelse, og særlig tydelig i Tydal (der 63 % er imot).

Evaluering

Det bør gjennomføres evalueringer i alle kommuner med rekreasjonsløyper, og det bør utarbeides standardiserte kriterier for hva som skal evalueres og hvordan. Dette er særlig viktig i kommuner som Tydal, der en har et omfattende løypenett og der konsekvensvurderingene så langt er gjennomført kun for de enkelte del-traséer.

9 Referanser

- Arkitektbua & Trysil kommune (2017). Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder Trysil kommune. delrapport Ljørdalen mars 2017.
- Bjerke, A. og Kongsvik, J. 2016. Forslag om opprettelse av snøscooterløyper i Tydal kommune. Utredning av virkninger. Rennebu: Plankontoret (www.plankontoret.net). 57 s.
- Bruvoll, A., Pedersen, S. og Dombu, S. V. 2018. DESKRIPTIV STATUSRAPPORT 2018. Følgeevaluering av effektene av de nye reglene for løyper for rekreasjons-kjøring med snøskuter. MENON-Publikasjon nr. 52/2018.
- Bruvoll A., S. Pedersen og H. Lindhjem 2015. Dyr fornøyelse på snøskuter, Samfunnsøkonomen nr. 1/2015. Bruvoll A., S. Pedersen og H. Lindhjem (2014): Samfunnsøkonomiske virkninger av økt rekreasjonskjøring med snøskuter, Vista-rapport 2014/44.
- Engerdal Snøscooterforening. (2020) Artikler. Hentet fra url: <https://www.engerdalscooter.no/artikler.html?page=2>
- Grefstad, R. 2019. Forslag om opprettelse av snøscooterløyper i Tydal kommune. Utredning av virkninger. Rennebu: Plankontoret. 17 s.
- Handberg Ø.N., E.K. Iversen, S. Navrud, T. Tysse, H. Baustad og E.W. Jakobsen (2020): *Ørn og norsk reiseliv*, Menon-publikasjon nr. 74.
- Hansen, B. H., Anderssen, S. A., Steene-Johannessen, J., Ekelund, U., Nilsen, A. K., Dehli Andersen, I., Dalene, K. E. & Kolle, E. 2015. Fysisk aktivitet og sedat tid blant voksne og eldre i Norge. Nasjonal kartlegging 2014-2015. Oslo: Helsedirektoratet.
- Innovasjon Norge 2020. Turistundersøkelsen – Reiselivsåret 2019. Bakgrunnsrapport. (<https://business.visitnorway.com/no/turistundersokelsen/>)
- Jystad, B. 2017. Hytteundersøkelsen i Tydal kommune 2016. Oppdal: Nasjonalparken Næringshage AS
- Kirkvold, H.R. 2016. Scooterløyper i Tydal. Power Point fra foredrag 27.10.16 for Fylkesmannen i S-T. (lasta ned fra www.fylkesmannen.no)
- KLD 2020. Endringer i motorferdselloven (båter med elmotor på små vann mv.). Prop. 20 L (2020-2021) Klima- og miljødepartementet.
- Lien, J.M.O. 2018. «Friluftsliv? Da tenker jeg på snøskuter, det er det første som slår meg» - En studie av debatten om snøskuterkjøring i utmark, med utgangspunkt i Tydal kommune. Rurals Rapport 8. Mastergrad i geografi, NTNU.
- Miljødirektoratet 2020. Kommunedelplan for naturmangfold. Evaluering av pilotprosjekt 2016-2018. Rapport M-1676.
- Pedersen S., Bruvoll A. og S. V. Dombu (2018): Følgeevaluering av effektene av de nye reglene for rekreasjonskjøring med snøskuter – deskriptiv statusrapport 2018, Menon-publikasjon nr. 52/2018.
- Pedersen S., Juliebø S. og Ø. Handberg (2019): Følgeevaluering av effektene av de nye reglene for rekreasjonskjøring med snøskuter – deskriptiv statusrapport 2019, Menon-publikasjon nr. 42/2019.
- Skår, M. og Østdahl, T. 2005. Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark. Sluttrapport. NINA Rapport 90. 72 s.
- Vistad, O.I., Gundersen, V., Wold, L.C., Skår, M., Rybråten, S. & Dokk, J. G. 2018. Effekter av å skilte og merke en eksisterende turrute. En undersøkelse av Turskilt-prosjekter i Vestby og Brumunddal - NINA Rapport 1440.

10 Vedlegg

Vedlegg 1 Spørreskjema til kommunene som har etablert snøskuterløyper

Hei,

Din kommune har tidligere etablert rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring. På oppdrag fra Miljødirektoratet gjennomfører Menon Economics og NINA (Norsk Institutt for Naturforskning) en følgeevaluering der vi ser på effekten av de nye reglene for snøskuterløyper for rekreasjonskjøring fra 2015. I den forbindelse arbeider vi nå med en statusrapport for 2020.

Formålet med statusrapporten er blant annet å gi en oversikt over antall kommuner med rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring, kunnskapsgrunnlaget for arbeidet, omfang av snøskuterløyper, eventuelle endringer i løypenett/regelverk og utvikling i snøskuterbruken. Miljødirektoratet oppfordrer derfor alle kommuner med rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring til å bruke litt tid til å svare.

Det tar omtrent 10-15 minutter å fylle ut spørreundersøkelsen. Vi setter pris på om du fyller ut spørreskjemaet så snart som mulig.

Trykk her for å starte spørreundersøkelsen: [SURVEY_LINK]

Har du spørsmål vedrørende undersøkelsen kan du kontakte Simen Pedersen i Menon Economics på e-post: simen@menon.no eller på telefon 959 93 888.

Med vennlig hilsen,
Simen Pedersen
Prosjektleder, Menon Economics

Spørreundersøkelse

1. Rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring

Takk for at du tar deg tid til på svare på denne spørreundersøkelsen. Undersøkelsen er sendt til deg fordi det i din kommune tidligere er etablert rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring. Vi har tidligere gjennomført telefonintervju med representanter fra kommunen du representerer. Denne spørreundersøkelsen fokuserer på endringer fra våren 2019 til våren 2020.

2. Databehandling i henhold til GDPR

Informasjon om databehandling:

For å kunne gjøre evalueringen har Menon Economics behov for å sammenstille svarene dine. I henhold til personvernforordningen (GDPR) vil all informasjon som knytter svarene til deg, slettes innen seks måneder.

Menon Economics GDPR-kontakt:
Hebe Brunvand
E-post: hebe@menon.no

Hvis du trykker på neste godtar du behandlingen av dine personopplysninger i henhold til informasjonen gitt over.

3. Hvor mange godkjente løyper for fornyelseskjøring er det totalt i kommunen i dag? (Oppgi svaret i antall løyper) (Oppgi verdi)

4. Hvor mange kilometer utgjør disse løypene til sammen? (Oppgi svaret i kilometer) (Oppgi verdi mellom 0 og 10000)

5. Hva er endringen i antall kilometer godkjente løyper for fornyelseskjøring fra våren 2019 til våren 2020? (Endringen kan være negativ)

6. Er det blitt vurdert å utvide løypenettet for fornyelseskjøring ytterligere? (Oppgi kun ett svar)

- Ja
- Nei - Gå til 11
- Vet ikke - Gå til 11

7. Du har i tidligere spørsmål oppgitt at løypenettet for fornyelseskjøring er blitt vurdert utvidet. Hva består utvidelsen av? (Flere svar mulig) (Oppgi gjerne flere svar)

- Etablering av nye løyper for fornyelseskjøring
- Regodkjenning av eksisterende løyper (snøskuterløyper i Nord-Troms og Finnmark, og isfiskerløyper fastsatt av fylkesmannen)

Annet, spesifiser her:

8. Hvor mange løyper for fornyelseskjøring har det blitt vurdert å utvide med? (Oppgi svaret i antall løyper) (Oppgi verdi)

9. Hvor mange kilometer løyper er det snakk om å utvide med? (Oppgi svaret i kilometer) (Oppgi verdi mellom 0 og 100000) _____**10. Når er det forventet at disse løypene skal etableres?**-----

-----**11. Finnes det snøskuterklubb(-er)/snøskuterforening(-er) i kommunen i dag? (Oppgi kun ett svar)**

- Ja
- Nei, ikke nå lenger - Gå til 13
- Nei, det har aldri eksistert - Gå til 13
- Vet ikke - Gå til 13

Annet, spesifiser her:

-----**12. Hvilken rolle spiller snøskuterklubben(-e) når det gjelder drift av løypene til fornøyleskjøring? (Flere svar mulig) (Oppgi gjerne flere svar)**

- Ansvar for merking av løypene
- Ansvar for vedlikehold av løypene
- Ansvar for åpning og stenging av løyper
- Ansvar for øvrig drift av løypene (betaling, løypekort/-tillatelse, etc.)
- Har ikke noe ansvar når det gjelder løypene

Annet, spesifiser her:

**13. Hvordan finansieres løypene for fornøyleskjøring med snøskuter? (Flere svar mulig)
(Oppgi gjerne flere svar)**

- Brukerbetaling
- Finansieres av kommunen
- Grunneiere betaler
- Dugnadsinnsats
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

**14. Har kommunen kostnader knyttet til drift av skuterløypene?
(Oppgi kun ett svar)**

- Ja
- Nei - Gå til 17
- Vet ikke

**15. Hvilke kostnader dreier det seg om? (Flere svar mulig)
(Oppgi gjerne flere svar)**

- Administrasjonskostnader
- Kostnader knyttet til kontroll
- Kostnader knyttet til innkjøp av materiell
- Kommunen betaler andre aktører for å drifte løypene (eksempel snøskuterklubb, andre foreninger, grunneiere)
- Kommunen dekker eventuelle underskudd
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

**16. Hva anslås den årlige kostnaden for kommunen å være? (Oppgi svaret i kroner)
(Oppgi verdi)**

17. Hvor mange løypekort/oblat/kjøretillatelse ble levert ut/solgt sist sesong (sesongen 2019/20)? Og hva er prisen på de ulike kortene?

	Antall utstedte kort:	Pris per kort i kroner:
Dagskort	_____	_____
Tredagerskort	_____	_____
Ukekort	_____	_____
Sesongkort	_____	_____
Vet ikke	_____	_____

**18. Har dere i kommunen planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?
(Oppgi kun ett svar)**

- Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift
- Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet)
- Nei - Gå til 20
- Vet ikke - Gå til 20

Annet, spesifiser her:

**19. Hva skal evalueres når det gjelder praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?
(Oppgi gjerne flere svar)**

- Virkninger for friluftslivet
- Virkninger for naturmangfold
- Virkninger for reindrift

- Virkninger på ulovlig kjøring
- Erfaring med drift av løypene
- Kjøreforhold og/eller sikkerhet i løypene

Annet, spesifiser her:

20. Har det vært registrert ulykker med snøskuter i kommunen denne sesongen (sesongen 2019/20)?

(Oppgi kun ett svar)

- Ja
- Nei
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

21. Hva er din oppfatning av omfanget av ulovlig kjøring i dag sammenlignet med før lovendringen?

(Oppgi kun ett svar)

- Det er mindre ulovlig kjøring i dag enn før lovendringen
- Ingen endring i omfanget av ulovlig kjøring
- Det er mer ulovlig kjøring i dag enn før lovendringen
- Vet ikke

Ønsker du å utdype kan du gjøre det her:

22. Finnes det noen systematisk innsats for å kartlegge/avdekke ulovlig kjøring i kommunen? (Flere svar mulig)

(Oppgi gjerne flere svar)

- Ja, Statens naturoppsyn fører oppsyn
- Ja, politiet fører oppsyn
- Ja, kommunen fører oppsyn
- Nei
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

23. Er det iverksatt noen tiltak for å unngå snøskuterulykker og ulovlig kjøring? (Flere svar mulig)

(Oppgi gjerne flere svar)

- Ja, løypene er justert til områder der det er mindre risiko for ulykker
- Ja, økt fokus på å spre informasjon om trygg ferdsel med snøskuter
- Ja, fartsgrensene er redusert på hele eller delen av traseen
- Nei, ingen tiltak er iverksatt
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

24. Hvordan følges disse tiltakene opp? (Flere svar mulig)

(Oppgi gjerne flere svar)

- Det er planlagt å evaluere med jevne mellomrom (eksempel på slutten av hver sesong)
- Løypeverter tilstede i løypene
- Tiltakene følges ikke opp
- Ikke relevant, siden tiltaket ikke er iverksatt
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

**25. Er det etablert kommersielle turtilbud med skuter knyttet til rekreasjonsløypene? (Flere svar mulig)
(Oppgi gjerne flere svar)**

- Ja, tilbud om guidet tur med skuter
- Ja, tilbud om å leie skuter
- Nei
- Vet ikke

Annet, spesifiser her:

**26. Er det etablert næringsvirksomheter knyttet til salg/service/utleie av snøskutere i kommunen?
(Oppgi kun ett svar)**

- Ja
- Nei - Gå til 29
- Vet ikke - Gå til 29

**27. Når ble næringsvirksomheten(-e) etablert?
(Oppgi verdi mellom 0 og 2020)**

28. Hva heter bedriftene?

**29. Vi har oversikt over de kommunene som nå har etablert rekreasjonsløyper, men kjenner du til om det er planlagt arbeid i andre nabokommuner for å etablere rekreasjonsløyper?
(Oppgi kun ett svar)**

- Ja
- Nei - Gå til 31
- Vet ikke - Gå til 31

30. Hvilke nabokommuner planlegger å etablere rekreasjonsløyper?

31. Er det aktuelt for din kommune å koble sammen løyper for fornøyleskjøring med nabokommuner/eventuelt over svenskegrensen? (Oppgi kun ett svar)

- Ja
- Nei - Gå til 33
- Vet ikke - Gå til 33

32. Hvilke konkrete løyper for fornøyleskjøring vurderer dere å knytte sammen?

33. Har dere i kommunen gjort dere spesielle erfaringer, etter at de nye løypene ble tatt i bruk, som gjør at dere vurderer å justere løyper, regelverk eller forskrift? Dokumenter erfaringene her:

34. Har du andre erfaringer som er verdt å nevne i denne sammenheng?

35. Har du andre tanker om virkninger (for friluftsliv, naturmangfold, verneområder, lokal næringsutvikling, reindrift, etc.) som er verdt å nevne i denne sammenheng?

36. Har du annen informasjon om tiltak for å redusere/hindre negative effekter (for bosetting, hytteområder (støy), grunneiere, etc.) som er verdt å nevne i denne sammenheng?

37. Trykk på "Avslutt" for å avslutte spørreundersøkelsen

Takk for at du tok deg tid til å svare på spørsmålene!

Vedlegg 2 Kommunal oversikt ut fra nasjonal kartlegging

I dette kapittelet gjennomgår vi kvalitativ informasjon om innretningen av løypenettet og snøskuteraktiviteten i alle kommuner som har etablert rekreasjonsløyper for snøskuter per august 2020. Informasjonen nedenfor har kommunene selv sendt inn eller fortalt i intervjuer.

Åsnes kommune i Innlandet

Lengde på snøskuterløyper i dag:	56,7 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Ingen.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben driver løypene og finansierer via brukerbetaling, samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Områdene tilknyttet snøskuterløypene, og i forbindelse med forskriften. Løypa ikke lagt i viktig/svært viktig friluftsområde.	Den lokale snøskuterklubben i Åsnes Finnskog IL tok initiativ til å etablere løypene. Bred forankring av vedtaket med involvering av berørte organisasjoner i planleggingen (3 av 20 representanter i kommunestyret stemte mot etablering av løyper).		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift.			
Andre interessante forhold:			
Tilbud om å leie skuter i kommunen. Aktuelt å knytte løypenettet opp til svenske løyper.			

Våler kommune i Innlandet

Lengde på snøskuterløyper i dag:	40 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å utvide det eksisterende løypetra-seet med 1 løype på 40 km.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben står for drifting, finansieres via brukerbetaling og dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartlegging av områder i hele kommunen. Arbeidet mye med å registrere løypa i områder som ikke er registrert som viktige naturområder.	Initiert av kommunen. Etablert snøskuterklubb samtidig som løypene ble etablert. Ingen konflikt rundt prosessen ved å etablere løyper.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, årlige evalueringsmøter er lagt inn i forskriften, ikke spesifisert hva som skal evalueres.			
Andre interessante forhold:			
Lagt inn i forskriften at det ikke er tillatt å forfølge eller kartlegge vilt (gjelder spesielt ulv).			

Trysil kommune i Innlandet

Lengde på snøskuterløyper i dag:	55 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Det er vedtatt politisk at det skal åpnes for flere løyper. I første omgang vurderes det 2 nye løyper.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøscooterklubben driver løypa, finansieres ved brukerbetaling og dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Helhetlig kartlegging av hele kommunen er nå gjennomført. En forenkla kartlegging var gjort da dagens løype ble godkjent. Løypa er ikke lagt i viktig/svært viktig friluftsområde.		Trysil ønsket å være forsøkskommune, og da ble det startet en snøskuterklubb. Det var politisk vilje til å åpne løyper da lovendringa kom. Lokale interessenter viktigere enn næringsinteresser for åpningen av løypa. Noe uenighet underveis i prosessen, men enstemmig kommunestyrevedtak med de forutsetningene som da lå til grunn.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Løypa ble evaluert etter to år.			
Andre interessante forhold:			
Ligger langt øst i kommunen, og har forbindelse til større løypenett i Sverige. Fulufjellet snøskuterutleie etablert i 2018 som et resultat av etablering av rekreasjonsløyper.			

Rendalen kommune i Innlandet

Lengde på snøskuterløyper i dag:	40 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å utvide det eksisterende løypetra-seet med 1 løype på 24,8 km. Forventer at løypen er etablert i løpet av 2021.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Motorklubb driver løypene, finansieres ved brukerbetaling samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Helhetlig kartlegging av hele kommunen. Løypa berører viktig/svært viktig friluftsområde, men det er gjort vurderinger av aktivitet innen disse og forsøkt hensynstatt.		Politisk initiativ til å åpne løyper, næringslivet også positive. Muligens mindre interesse blant privatpersoner. Stor grad av uenighet, førte til kompromisser om hvor leden skulle gå.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift.			
Andre interessante forhold:			

Plasseringen av snøskuterløypene ble lagt litt vilkårlig for å unngå konfliktområder, og ble litt lite hensiktsmessig. Kan kanskje sammen med lite lokalt engasjement forklare lite bruk av løypene i 2018.

Engerdal kommune i Innlandet

Lengde på snøskuterløyper i dag:	150 km til rekreasjonskjøring.	Frømtidige planer for løypenettet:	Det vurderes utvidelse av løypenettet med 1 løype på til sammen 40 km innen 2020.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben drifter løypene og finansierer via brukerbetaling, samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Løyper berører områder som er klassifisert som viktig/svært viktig.		Sterke motsetninger, med motstand fra SVV, Fylkesmanne, DNT, naturverninteresserte, hytteiere, grunneiere og politikere.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift.			
Andre interessante forhold:			
Er knyttet opp til det svenske løypenettet, kan kjøre sammenhengende til Nord-Sverige. Etablert to næringsvirksomheter i 2018 som henholdsvis driver med service og utleie av snøskutere i kommunen. Kommunen mener at løypene har hatt en positiv effekt på lokalt næringsliv.			

Vinje kommune i Vestfold og Telemark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	150 km til rekreasjonskjøring.	Frømtidige planer for løypenettet:	Ingen.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	175 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubbene er sentrale for drift av løypene (åpning, stenging, kontroller og merking). Finansiering av kommunen og brukerbetaling, samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfattet de nærliggende områdene til løypene.		Ingen uenigheter om vedtaket, men om avstand til hytter, trafikk og diskusjoner med grunneiere.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Vinje var forsøkskommune.			

Hægebostad kommune i Agder

Lengde på snøskuterløyper i dag:	35 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderes etablering av 1 ny løype på til sammen 10 km i løpet av 2020.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	To grunneierlag driver løypene. Finansieres via brukerbetaling, samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartlagt i hele kommunen. Løypene ligger delvis i viktige friluftsområder, eksempelvis delvis parallelt med oppkjørt skiløyper.		Interesse fra grunneiere og politikere fra 2014 i forbindelse med prøveordningen. Ikke politisk uenighet.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Nei.			
Andre interessante forhold:			
Har bare hatt en ordentlig sesong med snø i kommunen og dermed er erfaringsgrunnlaget for lite for eventuelt å justere løypenettet.			

Afjord kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	0 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderes regodkjenning den delen av løypen som ble tatt bort mellom 2018 og 2019 (8 km), forventes etablert i 2021. Vurderes i tillegg forlengelse av løypen, men det er sannsynlig at det vil bli stoppet av Fylkesmannen.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben driver løypene. Finansierte ved brukerbetaling og dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartlagt i hele kommunen. Løypen er i konflikt med områder som er vurdert svært viktige.		Løypen ble tilpasset reininteressene, de er enige i løypen. I konflikt med naturverninteresser, og er påklaget av Fylkesmannen.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
En reduksjon på 8 km godkjente løyper grunnet (sette)fylkesmannens vedtak i klagebehandling.			

Det er flertall i kommunestyret om å reetablere og forlenge tidligere løype, mens dette kan stoppes av Fylkesmannen på grunn av andre interesser i området (friluftsliv og naturmangfold). Kommunen mener at det i tilfelle ikke vil være like stor interesse for reetablering av tidligere løype uten forlengelsen fordi den da ikke vil føre til vann med isfiskemuligheter.

Holtålen kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	0 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Planlegger å få regodkjenning på den eksisterende løypen på 40 km innen vinteren 2020/2021.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Driftes av snøskuterklubben, finansieres av brukerbetaling. Kommunen har ingen kostnader.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartlegging av hele kommunen gjort i forbindelse med etablering av løypene. Ifølge kommunen sin kartlegging er løypen ikke i konflikt med viktige områder, noen enkeltpersoner er uenige i kartleggingen utført av kommunen.	Initiativ fra lokal snøskuterklubb kombinert med politisk ønske om å etablere løyper. Delvis påvirket av nabokommune (Tydal) som har hatt løyper i flere år. Betydelig motstand fra enkeltpersoner.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Nei.			
Andre interessante forhold:			
Den tidligere rekreasjonsløypen var tilknyttet løypenettet i Tydal. Var tidligere etablert en serveringslavo i tilknytning til rekreasjonsløypen, initiert av privatperson. Nedfelt i lokal forskrift at løypen må stenges i forbindelse med flytting av rein.			

Selbu kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	135 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Etablering av rundt 77 km med nye løyper i løpet av vinteren 2021.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Selbu Utmarksråd i samarbeid med Selbu Snøskuterklubb har ansvar for drift og vedlikehold. Finansieres via brukerbetaling og dugnadsinnsats. Kommunen har administrative kostnader.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartlagt i hele kommunen. Løypene ligger delvis i viktige friluftsområder, men ikke i svært viktige friluftsområder.	Politisk enighet. Har vært påklaget av regionale friluftsinnteresser.		

	Andre berørte interessegrupper har gitt uttrykk for at de ikke har blitt godt nok involvert i prosessene med utforming av løypenettet, og ønsker mer medvirkning.
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?	
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet). Utmarksrådet gjennomfører evalueringen en gang i året etter avtale med kommunen.	
Andre interessante forhold:	
Store deler av løypenettet ble stengt etter at klagen ble ferdig behandlet. Det arbeider nå med å få dem godkjent. Kommunen opplever det som ressurskrevende å håndtere prosessen. De estimerer at de bruker et halvt årsverk hvert år på rekreasjonsløypene. Noen løyper er tidsbegrenset (åpent mellom 15. januar og 15. april) av hensyn til reindrift, miljø og friluftsliv.	

Tydal kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	165 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 26 km til/fra isfiskevann og privat isfiskeløype på 21 km. Netto endring fra før lovendringen er 119 km.	Fremlidige planer for løypenettet:	Pågående prosess med reetablering av 5 nye løyper på til sammen 27 km.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	46 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 26 km til/fra isfiskevann og privat isfiskeløype på 21 km.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben drifter løypene og finansierer via brukerbetaling, finansiering fra kommunen og dugnadsarbeid.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Noen av løypene går i viktige og svært viktige friluftslivsområder.	Rekreasjonsløyper var ønsket av snøskuterklubben, næringsaktører og overnattingssteder. Det var 5-6 klager, fra fylkesmannen, reindriftnæringen, interesseorganisasjoner og verneområdestyret.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Det ble i 2018 etablert flere kommersielle turtilbud i forbindelse med rekreasjonsløypene (Stugudal snøscooterutleie, Fjellguiden AS og Stugudal snøscooterlager). Reindriften har myndighet til å stenge løypene når de kommer med rein. Den lokale reiselivsnæringen er stort sett positive til løypene.			

Meråker kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	6,5 km til rekreasjonskjøring.	Fremlidige planer for løypenettet:	Vurderes etablering av 2 nye løyper på til sammen 17 km i 2020.
----------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	---

Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Finansieres via brukerbetaling og dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Løypene er ikke i konflikt med områder som er vurdert viktige eller svært viktige.	Initiativ fra politikere. Etablert etter konsensus i arbeidsgruppe med representanter fra reindrift, snøskuterklubb, hytteeigere, turistorganisasjoner, jakt og friluftsliv. Ingen klager på vedtaket.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Stor bredde i involvering av interessegrupper. Ønsker å knytte sammen løype i Teveldalen til løyper i Storlien i Sverige.			

Snåsa kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	150 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 20 km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 130 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å etablere 2 løyper på til sammen 10 km med formål om å sammenkoble eksisterende løyper-
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	20 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 20 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben drifter løypene og finansierer via brukerbetaling samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Hele kommunen er kartlagt. Løypene antas å berøre områder som er vurdert som viktige eller svært viktige.	Initiert av lokal snøskuterklubb. Lite motstand mot løypene.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift.			
Andre interessante forhold:			
Kommunen har foreløpig ingen negative erfaringer med løypenettet. Kommunen mener at løypene kan ha en positiv funksjon for dyrelivet fordi det er observert spor av dyr som bruker løypene til forflytning mellom beiteområder. I tillegg er det indikasjoner på at flere kommer seg ut, også på ski.			

Lierne kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	400 km til rekreasjonskjøring. Av kommunens 150 km isfiskerløyper er 100 km omgjort til rekreasjonsløyper i tråd med nye	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderes å utvide med 2 løyper på til sammen 20 km innen sesongen starter i 2021. Utvidelsen består både av etablering av
----------------------------------	--	------------------------------------	--

	regler. Netto endring fra før lovendringen er 300 km.		nye løyper samt re-godkjenning av eksisterende løyper.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	150 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 150 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben driver løypene og finansierer via brukerbetaling og dugnadsarbeid.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Hele kommunen er kartlagt. Løypene er ikke i konflikt med områder som er vurdert viktige eller svært viktige.		Ønsket kom fra snøskuterbrukere som drev isfiske. Påklaget av fylkesmannen, som hadde innvending mot omgjøring av isfiskeløyper.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Løypenettet omfatter 33 løyper. Mener de aller fleste er positive til løypene. Gjort seg erfaring med at ved å dele opp lengre løyper i mindre roder gjør det enklere å forvalte/drifte løypene.			

Røyrvik kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	130 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 20 km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 110 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å etablere 2 nye løyper på til sammen 10 km i 2021 eller 2022.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	20 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 20 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben driver løypene og finansierer via brukerbetaling og dugnadsarbeid.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Hele kommunen er kartlagt, men de nærliggende områdene til løypene ble kartlagt først. Løypene er ikke i konflikt med områder som er vurdert viktige eller svært viktige, men plassert i utfartsområde.		Politikere og snøskuterklubben tok initiativ. Ikke politisk uenighet, men noe motstand blant grunneiere.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Kommunen dekker eventuelle underskudd knyttet opp mot driften av skuterløypene. Kommunen melder at det er god selvjustis i løypene og at de fleste følger reglene godt.			

Namsskogan kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	110 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 15	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderes etablering av 3 nye løyper på til
----------------------------------	---	------------------------------------	--

	km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 95 km.		sammen 10 km i løpet av 2021.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	15 km til rekreasjonskjøring. Av disse er 15 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben driver løypene som finansieres via støtte fra kommunen og brukerbetaling samt dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Hele kommunen er kartlagt. Løypene er ikke lagt i områder som er vurdert viktige eller svært viktige.		Ønske fra snøskuterklubben og fra kommunen . Det var ingen klager i etableringsprosessen.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Ingen kommersielle turtilbud med skuter i kommunen, opplever at markedsandelene er tatt av nabokommuner. Opplever at rekreasjonsløypene er mye brukt av lokalbefolkningen og at flere enn tidligere kommer seg ut i naturen. Kommunen opplever at de har god dialog med reindriften og at reindriften opplever at det går bra.			

Grong kommune i Trøndelag

Lengde på snøskuterløyper i dag:	48 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Ingen konkrete planer for endringer eller utvidelser.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben har ansvar for drift og vedlikehold, finansieres ved brukerbetaling og dugnadsinnsats.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Løyper berører områder som er klassifisert som viktig/svært viktig.		Initiativ fra snøskuterklubben. Innsigelser fra Naturvernforbundet. Innsigelser fra grunneiere medførte redusert omfang av løypene.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Årlig evalueringsmøte med snøscooterklubben etter endt sesong (ikke lagt inn i forskriften).			
Andre interessante forhold:			
Godt samarbeid med reindriften, som har forskriftsforankret forrang når de har behov for det. Opplever at rekreasjonsløypene har en positiv effekt for næringslivet (salg, service, servering, overnatting).			

Vefsn kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	215 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderes etablering av 2 nye løyper på til sammen 100 km.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Enkeltpersoner, brukerbetaling og dugnadsinnsats. Planarbeidet, samt innkjøp av materiell (f.eks skilt) er i stor grad finansiert over kommunalbudsjettet.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Har kartlagt hele kommunen, men mest fokus der man har sett behovet for et slikt verktøy. Ble gjort før arbeidet startet.		Initiativ fra et bredt fellesskap, både politikere og innbyggere. Noe motstand fra friluftslivsforkjempere og noen grunneiere.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Kommunen har ikke fått til et formalisert samarbeid med snøskuterklubben. Deler av løypenettet som allerede er vedtatt er ikke tatt i bruk grunnet arbeid med ny E6 på Helgeland. Løypene vil sannsynligvis åpne i 2021.			

Grane kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	235 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	En ny løpe på 4 km planlegges åpnet i 2021.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Kommunen drifter løypene og ønsker ikke å blande interesser med snøskuterklubben. Finansiering støttes med brukerbetaling og dugnadsarbeid.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Løyper berører noen områder som er klassifisert som viktig/svært viktig.		Politisk initiativ, ingen spesielle interessegrupper sto bak. Lite debatt, inge politiske uenigheter.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Mulighet for guidet tur med skuter og å leie skuter. Opplever mange positive tilbakemeldinger fra skigåere som bruker de oppmerkede løypene aktivt i forbindelse med tradisjonelt friluftsliv.			

Hattfjelldal kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	17 km til rekreasjonskjøring. De har også 313 km løyper til isfiskevann på dispensasjon fra fylkesmann.	Fremlidige planer for løypenettet:	Ingen konkrete planer om utvidelse av løypenettet.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	320 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Driftet av kommunen og finansiert ved hjelp av brukerbetaling.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter alle områdene der det er snøskuterløyper. Løyper berører muligens område som er klassifisert som viktig/svært viktig.		Opprettet på initiativ fra snøskuterklubben og næringslivet. Fylkesmannen har klaget av hensyn til friluftslivet. For øvrig lite konflikt.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Tidligere forsøkskommune. Det er omfattende næringsvirksomhet knyttet til snøskuterturisme.			

Hemnes kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	156 km til rekreasjonskjøring. Netto endring fra før lovendringen er 156 km som følge av at isfiskeløypene fra før lovendringen var en prøveordning.	Fremlidige planer for løypenettet:	Vurderes å etablere 3 nye løyper på til sammen 20 km.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	30-40 km til rekreasjonskjøring og til/fra isfiskevann (prøveordning).	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben drifter løypene, finansieres via brukerbetaling, samt dugnadsarbeid.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Helheltlig kartlegging av hele kommunen. Måtte gjøres igjen siden man tidligere kun hadde gjort det på sommerstid. Noe av løypene ligger i «viktig friluftslivsområde».		Politisk vilje og interessert snøskuterforening. Politisk enstemmig, men har vært klager på vedtaket.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift.			
Andre interessante forhold:			
Kommunen har utredet de 3 nye løypene på 20 km som vurderes å etableres, men mener det kun er realistisk å få gjennomslag for 5 km.			

Rana kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	36 km til rekreasjonskjøring. Netto endring	Fremlidige planer for løypenettet:	Vurderer å etablere 5 nye løyper på til
----------------------------------	---	------------------------------------	---

	fra før lovendringen er 16 km.		sammen 60 km. Utvidelsen består både av etablering av nye løyper og regodkjenning av eksisterende løyper.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	20 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben drifter og vedlikeholder, finansiert med løypekort.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen omfatter hele kommunen Alle løypene berører område som er klassifisert som viktig/svært viktig, noen løyper krysser flere slike områder.	Initiert av snøskuterklubben og politisk ønske. Relativt høyt konfliktnivå. Motstand fra hytteeiere og friluftsinnteresser, stort engasjement, også rettet mot administrasjonen i kommunen.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).			
Andre interessante forhold:			
Det finnes i dag en kobling til Sverige i Umbukta (Rana kommune/Storumans kommune). Denne løypen er påklaget, men er ennå ikke behandlet.			

Fauske kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	25 km til rekreasjonskjøring, herav 20 km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 5 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Ingen planer om å utvide løypenettet for fornøyleskjøring ytterligere.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	20 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Kommunen drifter og finansierer løypene.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Den nye løypen ligger stort sett i område som er klassifisert som viktig/svært viktig, den tidligere løypen berører slike områder i en viss grad.	Initiativ fra næringslivet. Omgjøring av den gamle isfiskeløypen, i tillegg til en ny løype. Stor uenighet om den nye løypen fra friluftsinnteresser og hytteeiere.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Nei.			
Andre interessante forhold:			
Fauske var forsøkskommune, den gamle isfiskeløypa var godt innarbeidet. Løypene er tilknyttet det svenske løypenettet. Enkeltpunkter på løypetrase vurderes justert etter snøforhold og skavler som dannes ut fra forskjellige vindretninger. Dette for å forhindre barmarkskjøring og farlige forhold langs løypene.			

Beiarn kommune i Nordland

Lengde på snøskuterløyper i dag:	10,4 km til rekreasjonskjøring, herav 6,6 km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 3,8 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å fjerne påbudet om fiskekort og fiskeutstyr for å bruke løypene. I tillegg er det tett dialog med grunneierlaget om å utbygge og forbedre der det er behov.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	6,6 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Grunneierlaget er ansvarlig for driften og finansierer det ved salg av fiskekort.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Friluftsområder er klassifisert som «viktig» eller «svært viktig», men kun på grunn av rekreasjonsveriden i sommerhalvåret.		Grunneierlaget var pådrivere for etablering av løyper og snøskuterklubben og politikere var også motiverte Ingen konflikt.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Kommer fram at det skal evalueres ifm saksbehandlingen			
Andre interessante forhold:			
Pågående dialog om fiskebestemmelsene skal fjernes sånn at løypen blir en alminnelig rekreasjonsløype.			

Bardu kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	140 km til rekreasjonskjøring, herav 80 km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 60 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å etablere en lukket løype på 30 km til hytter i regulert hyttefelt. Denne løypen vil ikke være åpen for andre enn hytteeierne og skal erstatte omfattende dispensasjonsbehandling etter forskriftens §5c.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	80 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben driver løypene, finansieres av brukerbetaling og kommunale budsjetter.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter hele kommunen. Løyper berører ikke områder som er klassifisert som viktig/svært viktig.		Har alltid vært interesse, politisk initiativ særlig etter 2015. Ett parti gikk imot i kommunestyret. Fylkesmannen har kommet med innsigelser.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftestet).			

Andre interessante forhold:
Flere operatører som har kommersielt turtilbud. Politiet har ikke ressurser til å føre kontroll.

Målselv kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	83,1 km til rekreasjonskjøring, herav 47,9 km til/fra isfiskevann. Netto endring fra før lovendringen er 35,2 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderer å innføre 3 nye løyper på til sammen 25 km i 2021-2022.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	47,9 km til/fra isfiskevann.	Hvordan driftes løypene:	Finansiert ved brukerbetaling. Kommunen skal stå for salg av kjøretillatelser. Ikke ennå avklart hvem som skal stå for øvrig drift.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartlegging omfatter hele kommunen. Løypene er lagt til områder som er klassifisert som viktig/svært viktig.	UL Freidig ungdomslag sterk pådrags giver for å få på plass løypene. Ennå ute på kunngjøring, løypene går i nærheten av hyttefelt, ikke fått inn noen skriftlige klager.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?	Årlig evaluering av drift i midten av mai, sammen med løypemannskap, SNO og politiet. Skal da evaluere om driften fungerer slik den skal.		
Andre interessante forhold:	Kommunen mener at et godt etablert løypenett over tid kan redusere behovet for dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark og vassdrag, noe som igjen kan redusere kommunenes ressursbruk i saksbehandling.		

Senja kommune i Troms og Finnmark (tidligere Lenvik kommune)

Lengde på snøskuterløyper i dag:	73 km til rekreasjonskjøring.	Fremtidige planer for løypenettet:	Det vurderes å etablere 2 nye løyper, men lengden på disse er usikkert i en så tidlig fase av prosessen.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	0 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Snøskuterklubben har ansvar for driften, finansieres av brukerbetaling og dugnadsarbeid.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen omfatter hele kommunen (2016-2017). Løypen berører ikke områder som er klassifisert som viktige/svært viktige friluftsområder.	Sterkt ønske politisk og trykk fra snøskuterforeningen. Prosessen startet i januar 2018. Nei, fått gode tilbakemeldinger, en enkeltperson som hadde negativ tilbakemelding.		

Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?
Det er planlagt å evaluere praksis (men ikke forskriftfestet).
Andre interessante forhold:
Det er ingen kommersielle turtilbud på nåværende tidspunkt, men det diskuteres måter å få engasjert turistnæringen slik at det kan leies ut scootere til guidet tur. Kommunen har ikke kapasitet til å gjennomføre dette, så det blir opp til Motorferdsforeningen. Det er to reindistrikt, et av dem har rein på vinterbeite. Det er inkludert i forskriften at løypen må stenges dersom det er nødvendig på grunn av rein. Ikke så mange boliger nærliggende løypene, går derimot gjennom noen hytteområder. De må se nærmere på hvordan de skal håndtere kjøring i hytteområdene, det er mulig de må innføre dispensasjonskjøring til hyttefelt.

Vadsø kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	197 km til rekreasjonskjøring. Det er 7 nye km i tillegg til de opprinnelige 190 (som enda ikke er godkjent ift nytt regelverk).	Fremtidige planer for løypenettet:	Planlegger å få de 190 km rekreasjonsløypene fra før lovendringen godkjent.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	190 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Hytteforeninger eller generelle motorklubber, lag og foreninger for øvrig merker løyper, i tillegg er det dugnadsarbeid. Finansieres av kommunen.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartla og verdivurderte i influensområdet først, så resten av kommunen. Løypene ligger delvis i områder som er viktige/svært viktige friluftsområder.		Det var uenighet, underskriftsaksjoner både for og mot den nye løypa på 10 km. Både lokale og nasjonale interesseorganisasjoner engasjerer seg. I etterkant av etableringen opplever kommunen at det ikke ble så konfliktfylt som det var fryktet.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift.			
Andre interessante forhold:			
Naturbasert reiseliv blir stadig viktigere, fordi Vadsø og Varanger tilbyr snøskuter som reiselivsprodukt. Ingen snøskuterklubb i kommunen i dag.			

Alta kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	450 km til rekreasjonskjøring. Netto endring er 0 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Vurderes å utvide med 3 løyper på til sammen 25 km høsten 2020. Utvidelsen består av etablering av nye løyper og registrering av eksisterende. 2 av løypene vil være forbeholdt
----------------------------------	---	------------------------------------	---

			kommersielle reiselivsbedrifter.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	450 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Kommunen, motorsportklubb og flere organisasjoner drifter løypene. Kommunen finansierer driften.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartleggingen omfatter hele kommunen, og har blitt revidert i flere omganger. Den nye løypen ligger ikke i område som er klassifisert som viktig/svært viktig, men den har særskilte kvaliteter.		Næringslivet har bedt om den nye løypa. Vedtaket ble påklaget til fylkesmannen av friluftsjakter. Fylkesmannen opprettholdt vedtaket.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Nei.			
Andre interessante forhold:			
Mange bedrifter med næringsvirksomhet tilknyttet løypene.			

Tana kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	580 km til rekreasjonskjøring. Netto endring er 30 km.	Fremlidige planer for løypenettet:	Løypene er under kontinuerlig vurdering med tanke på sikkerhet og framkommelighet. Nødvendige justeringer gjøres.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	550 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Tana kommune drifter og finansierer. Snøskuterklubb har ansvar for merking av deler av løypenettet.
Om kartlegging av friluftslivsområde:		Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:	
Kartlagt i forbindelse med vedtatt forskrift fra 2016.		Det har vært noe uenighet mellom berørte reindriftsdistrikter og lokalbefolkninga. Trolig mindre uenighet med årene.	
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Nei.			
Andre interessante forhold:			
En av løypene har forbindelse til Finland, og det kommer snøskuterturister derfra.			

Sør-Varanger kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	564 km til rekreasjonskjøring. Netto endring er 91 km.	Fremlidige planer for løypenettet:	På de eksisterende løypene ser kommunen for seg mindre endringer, men ikke noen forlengelser. De vurderer i tillegg å
----------------------------------	--	------------------------------------	---

			gjenoppta en prosess om å innføre en løype som ble stanset av grunneier.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	473 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Et kommunalt foretak er ansvarlig for drift og vedlikehold.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen av friluftsområdet ble gjort parallellt med arbeidet med løypene. Kartleggingen omfatter hele kommunen. Noen løyper ligger i viktige friluftsområder, men mange av disse er viktige nettopp på grunn av i snøskuterløypene.	Etableringen av løyper var ønsket av både kommunen og innbyggerne. Det var ingen motstand eller spesiell uenighet. Hovedgrunnen for å etablere de to nye løypene var å få skuterløype helt ut til havet for å videreutvikle vinterturismen. Reiselivet generelt og bygdene som ligger nærmest havet var de største pådriverne. Det var også et ønske om å koble hyttefelt og boligfelt til løypenettet.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Ja, det er lagt inn som krav i lokal forskrift om å evaluere annethvert år, men det er ikke spesifisert hva som skal evalueres. Intensjonen er likevel at kommunen skal vurdere endringer som er bedre tilpasset befolkningen og reindriften og som kan forbedre sikkerheten.			
Andre interessante forhold:			
Naturbasert reiseliv er den nest største næringen i kommunen. Har en løype som går til Finland. På daværende tidspunkt var kommunen i en utredningsprosess som skal avgjøre hvorvidt de ønsker å innføre en avgift for å dekke drift, vedlikehold og videre utvikling.			

Hasvik kommune i Troms og Finnmark

Lengde på snøskuterløyper i dag:	143 km til rekreasjonskjøring. Netto endring er 56 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Ingen.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	87 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Kommunen står selv for drift og vedlikehold.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Friluftsområdene i hele kommunen ble kartlagt før arbeidet med løypene startet. Noen løyper ligger i viktige friluftsområder, men de fleste av disse er viktige kun på sommeren.	Innbyggere, lag og foreninger ga innspill til hvor de mente løypene burde gå. Ingen motstand eller spesiell uenighet.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Nei.			
Andre interessante forhold:			
Løypenettet er tilknyttet det i Hammerfest.			

Hammerfest (gamle Kvalsund) kommune i Troms og Finnmark

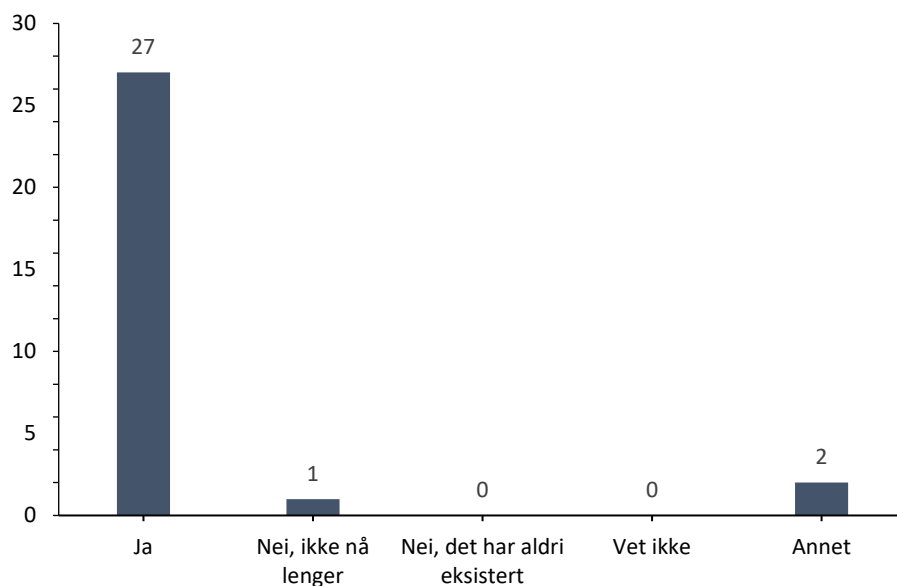
Lengde på snøskuterløyper i dag:	331 km til rekreasjonskjøring. Netto endring er 41 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Er i prosess for å vedta løypene i gamle Hammerfest kommune, og noen nye
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	290 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Lokale foreninger står for merking, skilting osv., og får kompensasjon fra kommunen.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
	Ingen motstand, men utfordrende å koordinere med representanter for reindriften.		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Andre interessante forhold:			

Lyngen kommune i Troms og Finnmark

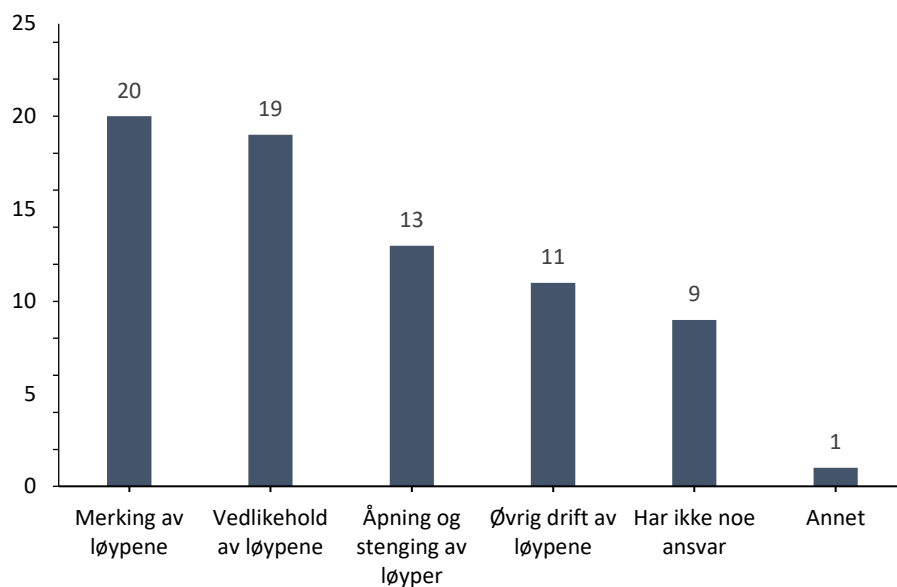
Lengde på snøskuterløyper i dag:	40-50 km til rekreasjonskjøring. Utover 40-50 km er det etablert ca. 5 km (nye næringsløyper) i tråd med de nye reglene. Netto endring antas å være ca. 5 km.	Fremtidige planer for løypenettet:	Få godkjent de eksisterende rekreasjonsløypene.
Lengde på snøskuterløyper i 2015 (før lovendringen):	40-50 km til rekreasjonskjøring.	Hvordan driftes løypene:	Skuterklubben merker og stenger løypene.
Om kartlegging av friluftslivsområde:	Om prosessen med å etablere løyper for rekreasjonskjøring og eventuell motstand:		
Kartleggingen av friluftsområdet ble gjort før arbeidet med løypene startet. Kartleggingen omfatter hele kommunen. Ja, en løype ligger i et viktig friluftsområde.	Har vært politisk press å få godkjent løyper i kommunen for å øke bolysten Har møtt motstand fra grunneiere som ikke ønsker motortillatelse på sine eiendommer		
Er det planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene?			
Andre interessante forhold:			
Naturbasert reiseliv er svært viktig i kommunen. De to næringsløypene brukes i hovedsak til skutersafari og nordlyssafari.			

Vedlegg 3 Resultater fra spørreundersøkelse i kommunene (nasjonal kartlegging)

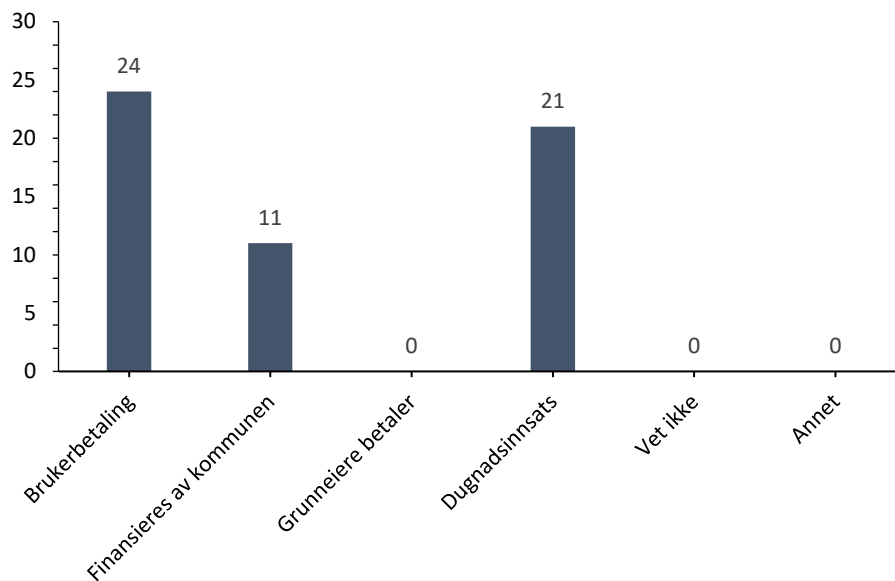
Utvalgte funn fra Menons undersøkelser i kommunene



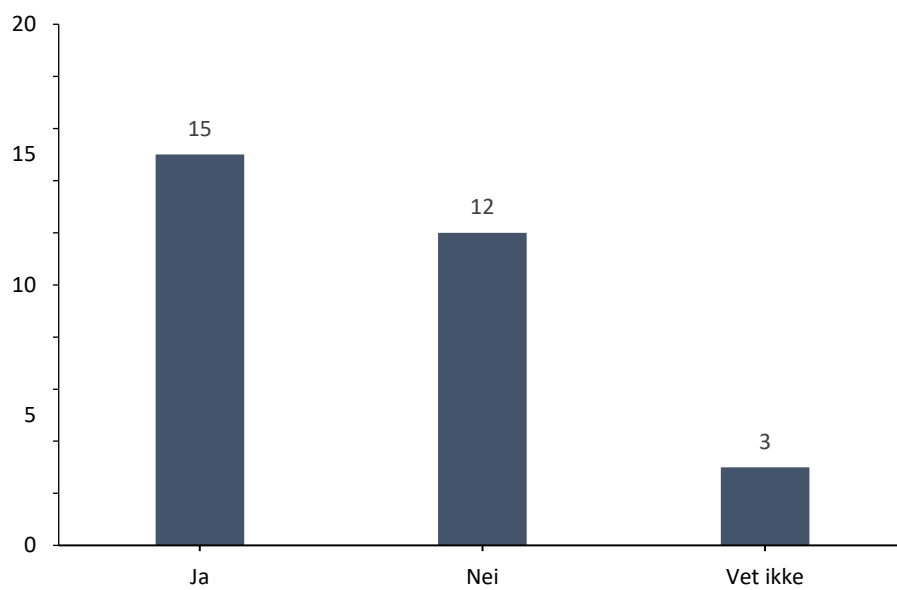
Figur V4.1 Finnes det snøskuterklubb(-er)/snøskuterforening(-er) i kommunen i dag? N=30. Kilde: Menon Economics



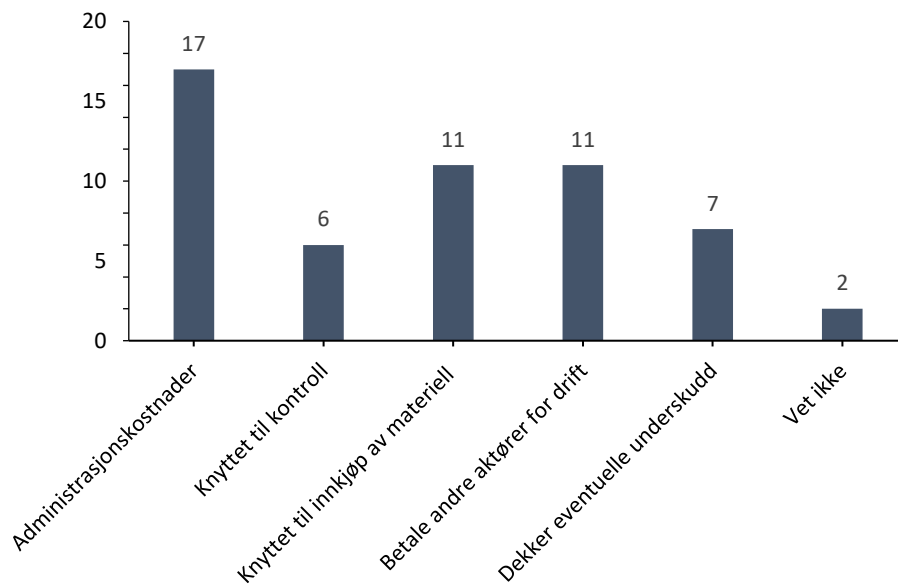
Figur V4.2 Hvilken rolle spiller snøskuterklubben(-e) når det gjelder drift av løypene til fornøyleskjøring? (Flere svar mulig). N=28. Kilde: Menon Economics



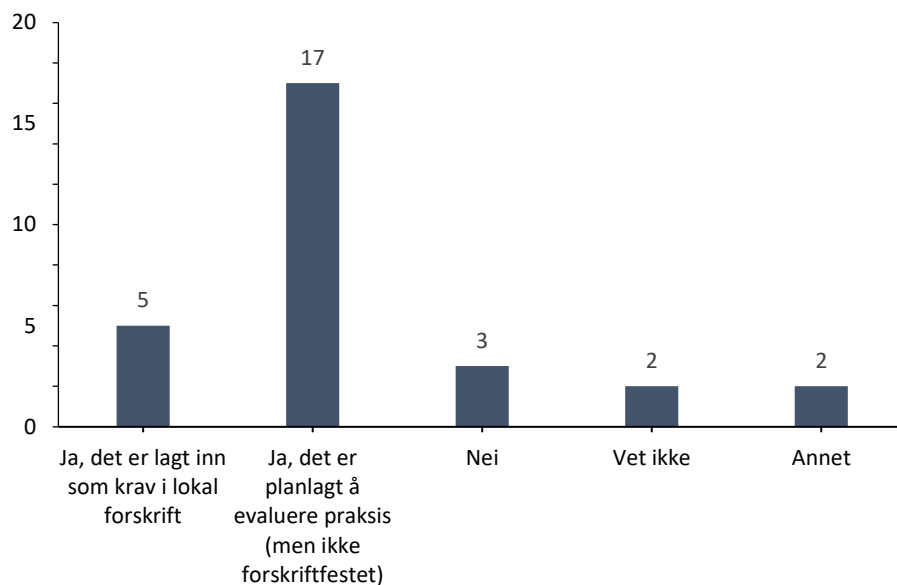
Figur V4.3 Hvordan finansieres løypene for fornøyelseskjøring med snøskuter? (Flere svar mulig)
N=30. Kilde: Menon Economics



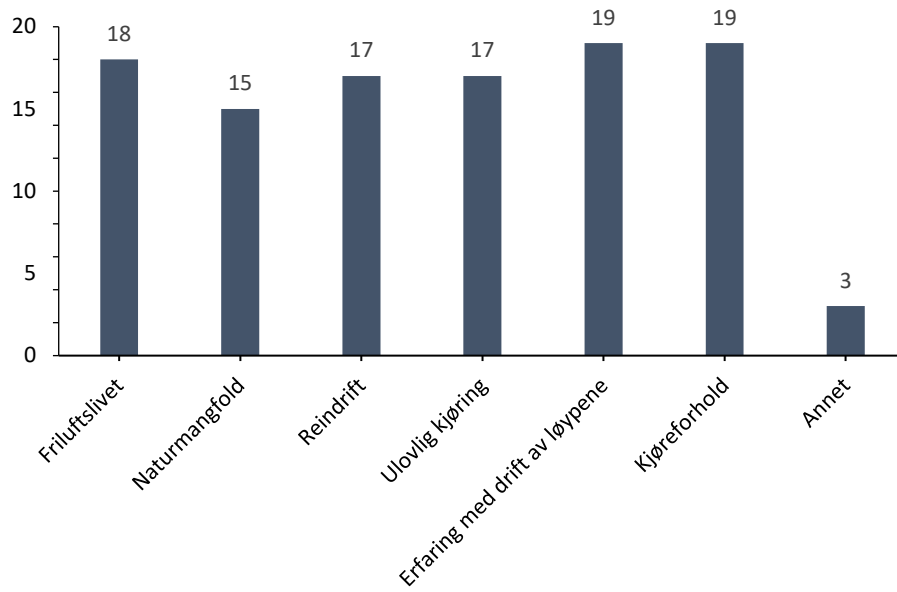
Figur V4.4 Har kommunen kostnader knyttet til drift av skuterløypene? N=30. Kilde: Menon Economics



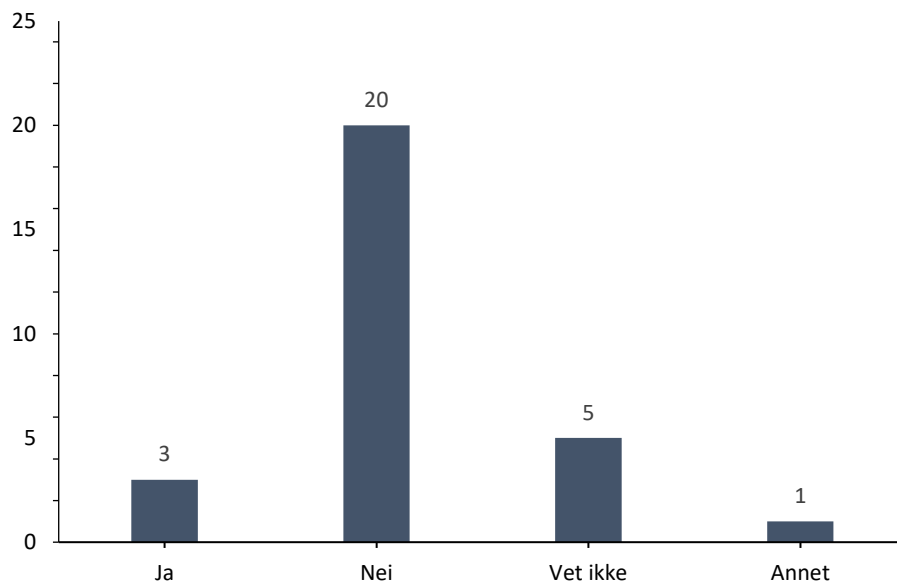
Figur V4.5 Hvilke kostnader dreier det seg om? (Flere svar mulig) N=19. Kilde: Menon Economics



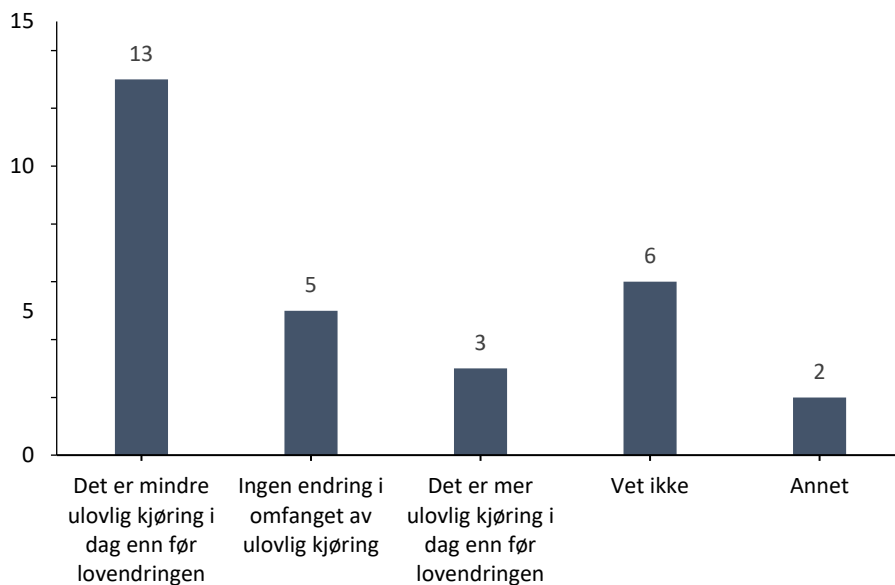
Figur V4.6 Har dere i kommunen planer om å evaluere praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene? N=29. Kilde: Menon Economics



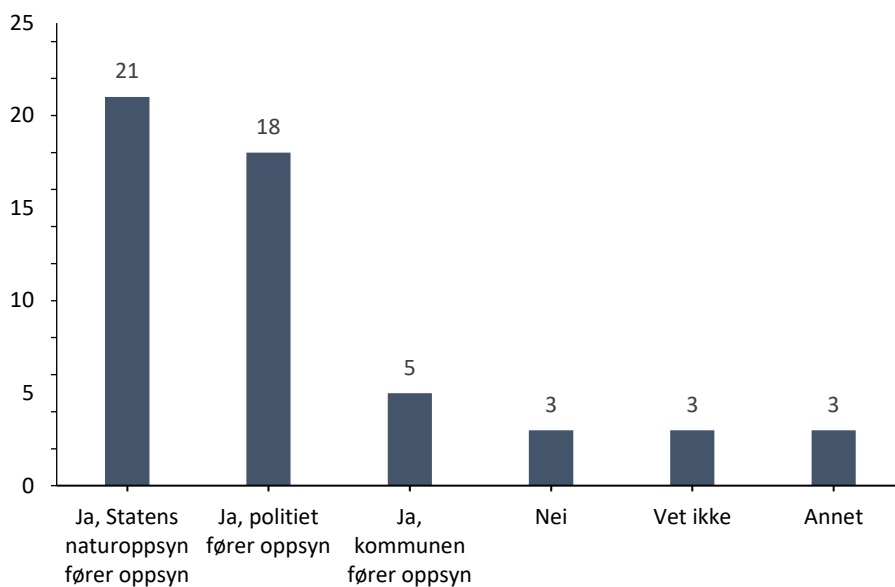
Figur V4.7 Hva skal evalueres når det gjelder praksis/erfaringer med rekreasjonsløypene? (Flere svar mulig) N=22. Kilde: Menon Economics



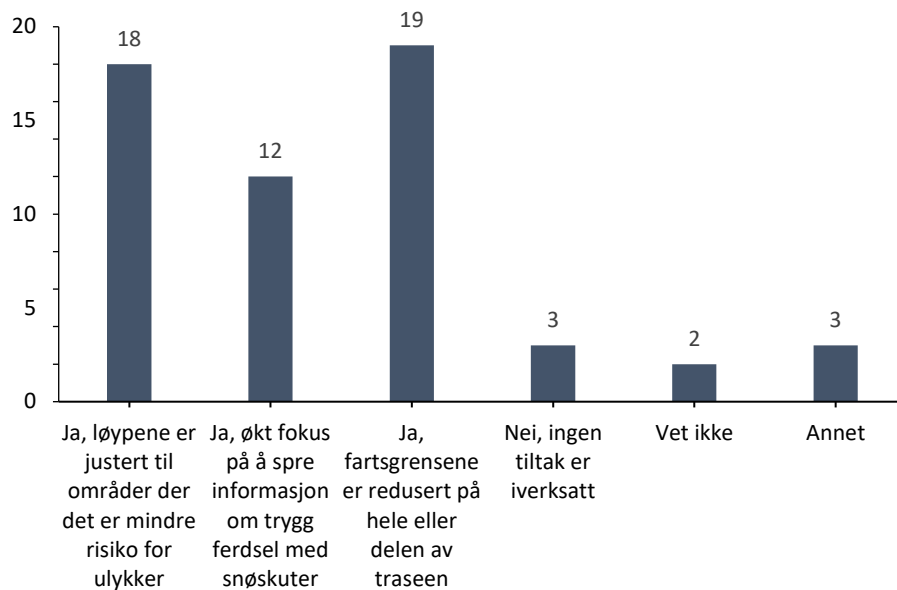
Figur V4.8 Har det vært registrert ulykker med snøskuter i kommunen denne sesongen (sesongen 2019/20)? N=29. Kilde: Menon Economics



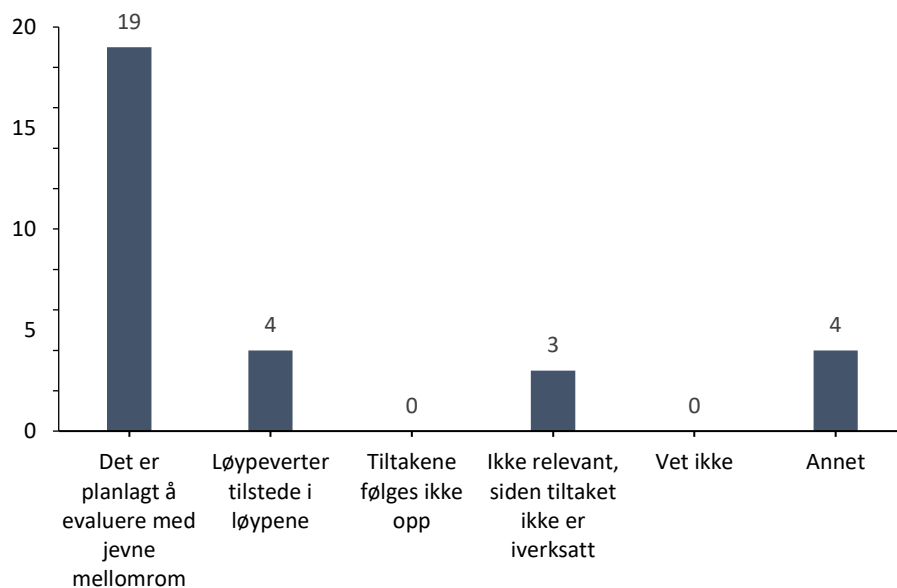
Figur V4.9 Hva er din oppfatning av omfanget ulovlig kjøring i dag sammenlignet med før lovendringen? N=29. Kilde: Menon Economics



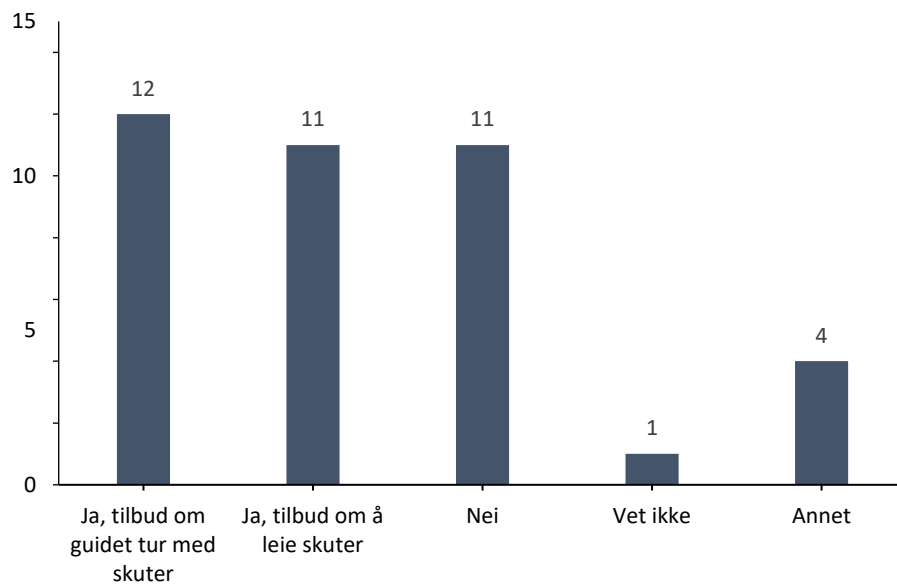
Figur V4.10 Finnes det noen systematisk innsats for å kartlegge/avdekke ulovlig kjøring i kommunen? (Flere svar mulig) N=29. Kilde: Menon Economics



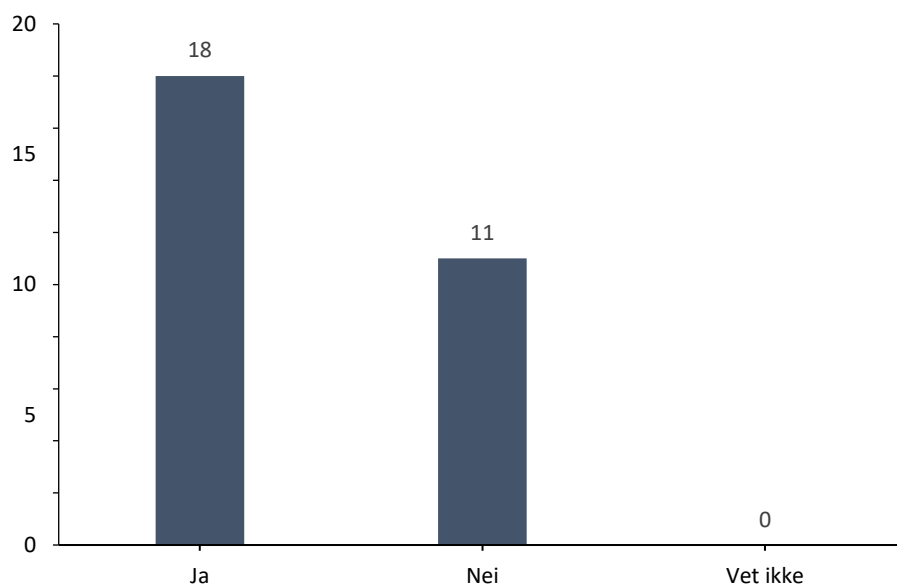
Figur V4.11 Er det iverksatt noen tiltak for å unngå snøskuterulykker og ulovlig kjøring? (Flere svar mulig) N=29. Kilde: Menon Economics



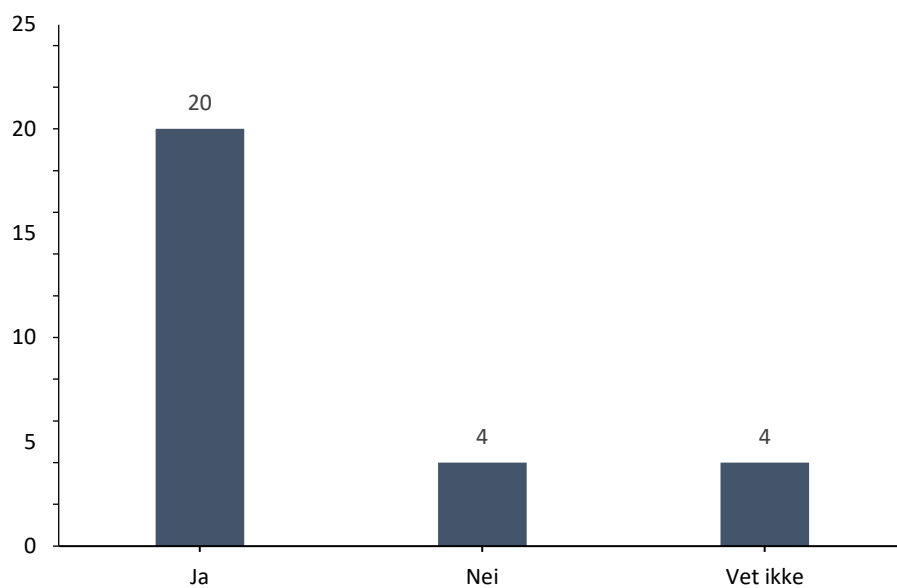
Figur V4.12 Hvordan følges disse tiltakene opp? (Flere svar mulig) N=27. Kilde: Menon Economics



Figur V4.13 Er det etablert kommersielle turtilbud med skuter knyttet til rekreasjonsløypene? (Flere svar mulig) N=29. Kilde: Menon Economics



Figur V4.14 Er det etablert næringsvirksomheter knyttet til salg/service/utleie av snøskutere i kommunen? N=29. Kilde: Menon Economics



Figur V4.15 Er det aktuelt for din kommune å koble sammen løyper for fornøyleskjøring med nabokommuner/eventuelt over svenskegrensen? N=28. Kilde: Menon Economics

Vedlegg 4 Intervjuguide kvalitative intervjuer

Intervjuguide Skuterløyper

Felles for Trysil og Tydal

1. Namn (Når nødvendig å referere i sluttrapporten (i 2020) så vil namn ikkje bli brukt, ev. erstatta med kven ein representerer – når dette trengs)
2. Kven representerer du? (interessegruppe, arbeidsplass, privat?)
3. Er dette med skuterløyper kontroversielt i kommunen, eller er det stort sett aksept?
4. Kva med skuterløyper når det gjelder attraktivitet / «Image-bygging» av kommunen (reiseliv)?
5. Korleis ser du på dagens godkjente løypenett i kommunen – ei god løysing?
 - Nokon som er spesielt tilgodesett?
 - Nokon som er spesielt skadelidande?
 - Har ein oppnådd det ein ønskte?
6. Korleis vurderer du omfanget og måten løypene har blitt brukt – så langt?
 - Mykje bruka? Av kven? Populære?
 - Følgjer folk dei reglane som gjeld?
 - Noko som er uheldig / dum oppførsel?
7. Er det behov for endring i lokale reglar / løypetilpassing?
8. Meiner du løypenettet bør utvidast / strammast inn?
9. Løypekontakt inn i nabokommunar / i Sverige? Er det ønskjeleg?
10. Synspunkt på dei krav som er stilt til løypelegging (i høve til reindrift, verneområde, ikkje terrenginngrep) og dei omsyn kommunen er pålagt å ta (til friluftsliv, støy, naturmangfald)?
 - Meiner du kommunen har løyper som er tilpassa dette?
 - Tydal: synspunkt på tilpassinga til reindriftingsinteressene?
11. Spesielle næringsinteresser som positivt kan dra knytt av skuterløypene i kommunen? ...eller næringsinteresser som kan vere negativt påverka av skuterløypene?
12. Ditt overordna syn på rekreasjonsløyper i kommunen? Er du for, imot, eller «OK dersom gjennomført slik og slik»?
 - Personleg synspunkt
 - Den gruppa/etaten du representerer

Vedlegg 5 Løypeforslag Trysil kommune

Grundigere beskrivelse av de fire alternativene i Trysil kommune. Hentet fra *Plan, ressurs og kostnadsvurdering for videre arbeid med nye snøskuterløyper i Trysil kommune*

«De fire alternativene

1. Omlegging/endringer til eksisterende led i Ljørdalen

Dette alternativet omfatter forlengelse av leden med en ny påkjøringsled fra Villa Fregn og inn på eksisterende led. Planlagt muligheter for parkering og servering/overnatting ved Villa Fregn. Snøscooterklubben har en dispensasjon fra motorferdsloven til at mannskaper som arbeider med vedlikehold på leden kan få kjøre det de har kalt en «slåddeled» fra eget bosted ved Skåret og opp på leden. Klubben ønsker å gjøre om denne traséen til en permanent påkjøringsled som inngår i løypekartet tilhørende den lokale forskriften.

Snøscooterklubben ønsker også en mindre omlegging av eksisterende led ved skytterbanen for å unngå at det kjøres snøskuter i nedslagsfeltet for denne, samt at det er ønske om en påkjøringsled fra Fulufjellet Scooterutleie til Hjørnet Kafé hvor det er muligheter for servering.

I tillegg må det ordnes opp i et parti opp fra Bjørneby til hovedleden hvor det ikke er samsvar mellom inntegnet trasé i løypekartet og den traséen som faktisk benyttes selv innenfor de 50 m til hver side av traséen som forskriften åpner for som slingringsmann dersom spesielle forhold tilsier dette.

Total lengde: ca. 5 km

2. Utvidelse av Ljørdalsleden med en ny løype sørover dalføret og inn Tanåddalen mot svenskegrensen.

Denne løypa omfatter også en avstikker opp mot garasjen ved Fulufjellet. Muligheter for servering ved kaféen i Fulufjellet alpinsenter. Både alternativ 1 og 2 er omsøkt av Ljøradalen snøscooterklubb.

Total lengde: 14,5 km

3. Flendalen

Ungdomslaget Flendølen løypeforslag går i grove trekk ut på å koble seg på Ljørdalsleden sør for Drevja, øst for Ørsjøsetra. Planlagt kryssing av kommunal veg øst for Ørsjøsetra, før leden i så stor grad som mulig følger myrkjølområder nordover Flendalen til forsamlingslokalet Vidsyn i Flendalen, hvor det er planlagt servering. Strekningen fra Råhovden til Vidsyn er på 18,5 km.

Videre ønsker de å krysse Flena vest for lokalet Vidsyn, for så etter noen hundre meter dreie i sør etter kjølene/ myrene vest for Flena og ned til Storflendammen. Flena krysses på brua ved Storflendammen. Videre er traséen planlagt å krysse Flendalsvegen ved Friggos, videre østover nord for Håen, med kryssing av Flensjøåa og til punktet på Pederkjølen hvor løypa kommer fra sør. Denne strekningen er på 15 km.

UL Flendølen har opprettet kontakt med Ljøradalen snøscooterklubb og planen er at de skal gå inn i denne klubben. Dermed vil kommunen fortsatt kun ha et kontaktpunkt også dersom hele eller deler av Flendalsløypeforslaget innlemmes i den lokale forskriften.

Total lengde: 33,5 km

4. Vestre Trysil

Løpeforslaget i Vestre Trysil er lagt i området Søre Osen, Tørberget og Storsvea og østover mot svenskegrensa og kommunegrensa mot Våler. Det planlegges tilrettelagt for servering på Grendehuset i Storsvea og Samfunnshuset i Søre Osen og mulighet for fylling av drivstoff på Coop Marked i Søre Osen. Det er også planlagt mulighet for å kjøre inn i Sverige og inn i Våler kommune. Forslaget innebærer kryssing av Trysilvegen på to plasser og Rundflovegen på en plass.

Lokal initiativtaker og søker er Vestre Trysil snøscooterklubb.

Total lengde: 52 km

Samlet lengde for alle foreslåtte nye snøskuterløyper er ca. 10,5 mil.»

Vedlegg 6 Tydal: Høringsrunden og innspill til reindrift, friluftsliv, naturmangfold og næring (2016-17)

Høringsforslaget til snøscooterløyper i Tydal kommune, ble datert 09.12.2016, og fristen for å uttalelse 27.01.2017. Før høringsrunden hadde formannskapet møte (05.12.2016) der en behandler hvilke traséforslag som skal sendes ut på høring og tidspunkt for når løypene bør stenges om våren.

I saksframlegget til formannskapet foreslo rådmannen å legge hele utredningen ut på høring slik at alle kan se konsekvensanalysen og de vurderinger som er gjort i forbindelse med hver enkelt løype. I alt er 210 km løyper vurdert. Rådmannen foreslo videre at fire løyper trekkes ut, nemlig de samme 4 som Bjerke og Kongsvik (2016) foreslo å droppe pga. stor konflikt (hovedårsak i parentes): **H1 (reindrift), H2 (reindrift), H4 (naturmangfold) og Ti9 (reindrift)**. **I tillegg foreslo rådmannen å droppe tre alternative traseer fra forslaget: H6 (1) pga. støy, H8 (1) pga. naturmangfold og H14 (2) pga. naturmangfold og reindrift.**⁶³

Rådmannen gir følgende faglige begrunnelser for å trekke ut disse traseene:

Reindrift

Når det gjelder løypene **H1, H2 og Ti9** som er tatt ut på grunn av reindrift har vi i kommunens møter med reinbeitedistriktene fått forklart at de har fra tid til annen rein her om vinteren. Dette er dyr som de ikke har fått med sørover. Ytre og sørlige deler av Tydal fra Gressli er i reindriftskartene markert som vinterbeite 1. Vinterbeite 1 vil ifølge reindriftskartet si «Seinvinterland, intensivt brukte områder som normalt er mest sikre mot store snømengder og nedising på midt- og seinvinteren.» Ifølge reinbeitedistriktene er det på denne tiden av vinteren at reiner er mest sårbar for forstyrrelser. Essand reinbeitedistrikt har ikke markert ut noen områder med vinterbeite 1 innenfor distriktsgrensen i Tydal. Alternativ **H14 (2)** er i kombinasjon med naturmangfold et dårligere alternativ enn H14 (1) på grunn av at løypa går lenger inn i kalvings- og tidlig vårland for reinen.

Tydal kommune har vi fått signaler om at en **sluttdato 25. april** er for sent, uten at det er sagt hvilken dato som kan aksepteres. Vi velger derfor å sende ut løypene på høring med følgende bestemmelser i forskriften «Løypenettet åpnes tidligst 1. desember og stenges senest 24. april og «Kommunen skal stenge hele-, eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindriften. Motorferdsel er ikke tillatt i løypene i tidsrommet fra og med 25. april til og med 1. desember».

Naturmangfold

Snøscooterløyper kan ødelegge for hekkende rovfugl, ynglende rovvilt eller spesielt sårbar natur. Grunnlaget for at **H4** og alternativ **H14 (2)** er tatt ut er at kommunene må ta hensyn til dette og ikke legge løyper med tilhørende rasting for nære hekkeplasser, hi, spillplasser eller liknende, slik at det er fare for at hekking oppgis.

Støy og friluftsliv

Støyvurderingene i konsekvensanalysen er vurdert ut fra de kriteriene myndighetene har satt. I vedlagte artikkel om støy er det skapt usikkerhet knyttet til støyvurderinger. Vi opprettholder at det som avbøtende tiltak **settes fartsbegrensninger** generelt i forskriften «Det skal kjøres med hastighet 20 km/t på steder med 50 meter eller kortere mellom løypen og bebyggelse (hus/hytter). Lavere hastighet skal skiltes i område med flere hus/hytter.».

For de lengre strekningene der det er satt en egen grense for fart (se under) har vi havnet på at 40 km/t er tilstrekkelig for å sikre mot støy (og at fartsgrensen kan overholdes).

På grunn av kombinert virkning for friluftsliv og støyømfintlige bygg **satt 40 km/t for**

- H10 – strekningen Stugguvollmoen til Storbekken
- Hele H12 (Stugguvollmoen osv over Stuggusjøen til Øvlingen)
- H14 – strekningen Ås og gjennom Neabyen
- H20 – strekningen Ol-Persbakken og til og med Høvtjønna hyttefelt.
- Hele Ti10 (Fra Ol-Persbakken til Vassfloen)

⁶³ Alle løypealternativene (med nummer) er vist i figur 5.3

Formannskapet gjorde følgende vedtak 05.12.2016, som grunnlag for høringsrunden:

1. *Forslag til forskrift for scooterløyper med kart jamfør §4a i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag sendes ut på høring som framlagt.*
2.
 - a) *§4, bokstav a) i «Høringsutkast til forskrift om kommunalt løypenett for snøscooter, Tydal kommune, Sør-Trøndelag», endres til: «Løypenettet åpnes tidligst 1. desember og stenges senest 5. mai, i kalvingsland til 25. april». Dette begrunnes med at de etablerte isfiskeløypene er åpne til 5. mai, men med muligheter for at kommunen kan stenge løypene dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta. Det er også viktig med tilknytning til løypenettet i Selbu og Holtålen.*
 - b) *Løypene H1, H2 og Ti9 tas inn i forslaget (farges grønt) som sendes ut til høring. Samme begrunnelse som i pkt. 1.*
 - c) *Begge alternativene for løype H14 tas inn i forslaget som sendes ut på høring.*
 - d) *Alternativ til H6(1) og H8(1) strykes.*
 - e) *Det er ønskelig at løype H4 kan komme med i løypenettet, men en ser det er vanskelig da begrunnelse for ikke å ta den med er av hensyn til naturmangfoldet. Administrasjonen bes foreslå en alternativ trase da denne løypa er viktig for sammenknytninga mellom Ås, Nesjøen og Stugudal. En kan da, ved en senere anledning vurdere løypa på nytt. Traseen fra kryss med H21/IS2 til svenskegrensa tas inn i forslaget (farges grønt) som sendes ut på høring.*
3. *Det blir ikke avsatt egne midler i kommunens budsjett til disposisjon for merking av løypene for 2017.»*

Det var altså forslag om et veldig omfattende løypenett som ble sendt på høring, der nesten alle alternativer som gikk til konsekvensvurdering var med. I denne fasen har en i stor grad sett bort fra vurderingene til Bjerke og Kongsvik (2016) for å se hvordan høringsinstansene vurderer alternativene. Se kart i **figur 5.3**.

Skriftlige innspill i høringsrunden og kommunens tilsvaer?

Høringen gjelder løypeforslag og rapporten 'Utredning av virkninger' (Bjerke og Kongsvik 2016). Her legger vi mest vekt på de tre nevnte interessene friluftsliv/støy, naturmangfold og reindrift/næring. Og vi legger videre mest vekt på uttalelsene fra etater, foreninger, grupper og organisasjoner (se liste over de som har fått tilsendt dokumentene på høring – **se figur under**). Men det er også mange enkeltpersoner, ikke minst hytteiere, som har sendt inn høringsuttalelser. Høringa var annonsert i Adresseavisen, med henvisning til kommunens hjemmeside (under Kunngjøring). Det kom 34 innspill i høringsrunden.

Både friluftsliv og naturmangfold/-vern er interesser som oftest er dårlig organisert lokalt. I den grad det er hørings-uttalelser fra innbyggere eller hytteiere som utfyller med innspill som er relevante for konkrete skuterløype-forslag, så blir de med i denne gjennomgangen. Her gir vi en tematisk gjennomgang og til slutt større og breiere uttalelser, med vekt på fylkeskommunen og fylkesmannen.

Navn	Adresse	Postnumi	Poststed	Epostadresse
Beros kommun	Box 73			beros.kommun@beros.se
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalb	Postboks 3021	7441	TRONDHEIM	mail@dirmin.no
FNF Sør-Trøndelag				sor-trondelag@fnf-nett.no
Forsvarsbvaa	Postboks 405 sentrum	0103	OSLO	post@forsvarsbvaa.no
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	Postboks 4710 Sluppen	7468	Trondheim	fmstpostmottak@fylkesmannen.no
Gåebrien siite v/Unni Fiellheim	Postboks 236	7361	RØROS	a.siite@gmail.com
Holtålen kommune	Bakkavegen 1	7380	ÅLEN	epost@holtalen.kommune.no
Länsstyrelsen i Jämtlands län				jamtland@lansstyrelsen.se
Meråker kommune	Rådhuset	7530	MERÅKER	postmottak@meraker.kommune.no
Nidaros biskop og bispedømmeråd	Erkebispegården	7013	TRONDHEIM	nidaros.biskop@kirken.no
Norsk Folkehjelp Tydal v/Bjørge Aas	Neabven 43	7590	TYDAL	bjorae.aas@fiellredningen.no
NVE Region Midt-Norge (Norges vassdrags- og energidirektorat)	Vestre Rosten 81	7075	TILLER	rm@nve.no
Saanti siite v/Lalia Bergström	Postboks 236	7361	Røros	saantisite@gmail.com
Sametinaet/Samediaoi	Aviovároaidnu 50	9730	Karasiok	samediaoi@samediaoi.no
Selbu kommune	Gjelbakken 15	7580	Selbu	postmottak@selbu.kommune.no
Statens vegvesen	Postboks 8142 Dep	0033	OSLO	firmapost-midt@vegvesen.no
Stuqquvollbekken hytteforening				johannes.ostvik@ntebb.no
STUGUDAL FJELL	co/ Arne Otto Vedvik Vær	7055	RANHEIM	arneotto@svlanopplevelse.no
Sylsjøvegen hytteforening og Nyvollvegen hytteforening				terje.baro@combital.no
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2350	7004	Trondheim	postmottak@stfk.no
Tjønnvollia hytteforening				hal-be2@online.no
Trondhjems Turistforening	Sandgt. 30	7012	TRONDHEIM	post@tt.no
Tydal bondelag				olamorten@live.no
Tydal Grunneierlag SA		7590	TYDAL	tydal.grunneierlag@neafisk.no
Tydal IL v/Kjell Olav Graesli	Øvervegen 29	7590	TYDAL	KjellOlav.Graesli@statkraft.com
Tydal ieoer og fisk v/Øvstein Bremset		7590	TYDAL	Ovstein.Bremset@tydal.kommune.no
TYDAL NÆRINGSFORENING	Hillmovegen 23	7590	TYDAL	tnf@tydalsnett.no
TYDAL PENSJONISTFORENING v/Lilly Kåsen		7590	TYDAL	lilly-kasen@hotmail.com
Tydal sanitetsforening v/Maonhild Ooohaua	Østbvegen 72	7590	TYDAL	maonhild.ooohaua@hotmail.com
Tydal snøscooterklubb v/Erik Kulseth Kirkvold	Stuqudalsvegen 99	7590	TYDAL	erik.kirkvold@gmail.com
Vessinalia hytteforening				aissand@online.no

Kopi av liste over høringsinstanser som får tilsendt relevant informasjon 09.12.2016. Henta fra sakspapirer til kommunestyremøte 22.02.2017. I tillegg ble det satt inn annonse i Adresseavisen.

Både høringsuttalelsene i full versjon og rådmannens tilsvaret til den enkelte, er tilgjengelige på kommunens nettsider (som separate dokumenter), gjennom sakspapirene til formannskapsmøtet 22.02.2017.

Høringsuttalelser – reindrift

Det kom tre uttalelser fra reindriftingsinteressenter, Sametinget og de to reinbeitedistriktene i Tydal kommune – Gåebrien og Saanti Sijte. Sametinget gir generell info om planveileder som viser hvilke hensyn som bør tas i planarbeid for å sikre naturgrunnlaget for samisk kultur og næring. Alle forutsetter en reell og nær dialog med reindriften i arbeidsprosessen med løypene, noe de to reinbeitedistriktene mener ikke er ivare tatt så langt. De krever umiddelbar stans i løypeetableringen for 2017. Rådmannens tilsvaret er at de tar uttalelsene til etterretning og at kommunen vil arbeide for gode fellesløsninger. De svarer videre at det har vært dialog med reindriften, og prosessen vil fortsette. «Det vil tas hensyn til reindrift ved å ta ut løyper og lage bestemmelser som ivaretar reindriftenes særverdi- og minimumsområder, jfr. forskriftens §4a».

Høringsuttalelser – friluftsliv/støy

Det kom uttalelser fra fem organisasjoner, styrer, lag og foreninger, og fra ti hytteeiere som delvis gjelder friluftsliv og støy. Skigruppa i Tydal IL er positive til skuterløyper, men peker på utfordringer når ski- og skuterløyper går parallelt og nært, og særlig når de krysser hverandre – dette bør unngås eller praktiseres gjennom strenge regler (info, fart, tilpassing). To traseer blir nevnt spesielt: **Ti10** og **H20**. Væktarstua Hyttegrend ser lignende utfordringer og er redd for ulykker, støy og høy fart, og ønsker forbud mot nattkjøring. Rådmannen argumenterer for de to nevnte løypene, pga. parkeringsbehov og gode erfaringer med isfiskeløypa, og foreslår ellers natte-stengning av løypene. Trondhjems Turistforening (TT) er prinsipielt mot skuterløyper (fritidskjøring, langdistanse), men aksepterer dagens isfiskeløyper. Sekundært mener TT at nettverket og bruken av dette må begrenses (unngå å krysse kommunegrensene og svenskegrensa, og sats på kun organiserte turer). I tilsvaret argumenterer rådmannen for lokal næringsutvikling og utvida tilbud til hytteeierne, og at en vil samle skuterbruken og støy, basert på dagens isfiskeløyper. En vil stimulere både organisert og uorganisert skuterbruk. FNF Sør-Trøndelag har hatt kontakt med ulike hytteforeninger og registrerer ulike synspunkter. De mener løypene skaper splid blant naturbrukerne. Synspunktene fra hytteeierne spriker; seks av ti frykter redusert trivsel og støy, og er imot forslagene. To er klart positive, en syns forslagene er for omfattende og en siste mener ski- og skuterbruk må kunne kombineres.

Høringsuttalelser – naturmangfold mm

Her er det særlig tre uttalelser som er relevante: To verneområdestyrer (Skarvan-Roltdalen og Sylan (VSRS), Skardsfjella-Hyllingsdalen (VSH)) og FNF Sør-Trøndelag. Sistnevnte etterspør en grundigere vurdering opp mot Naturmangfoldloven, og gjennomgang av litteratur på negative effekter av skuterferdsel på vegetasjon, mark og dyreliv (og ev. kompensere tiltak for å redusere negative effekter). Rådmannen mener kommunen har kunnskap nok til å ta beslutninger vedrørende naturmangfold. VSH frarår østre del av løype **H4** (for nær grensa til S-H landskapsvernområde) og mener dessuten at løypa kommer for nær vinterløypa «Norge på tvers». Områdeforvalter kritiserer at en ikke har vurdert samla belastning av alle de foreslåtte skuterløyper, jfr. §10 i Naturmangfoldloven. Dette også pga. «en god del lovlig» skuterferdsel fra før (til private hytter, turisthytter, isfiskeløyper, og næringskjøring, inkl. reindrift). Rådmannen tar synspunktene til etterretning, og at NMFL §8-12 vil bli lagt til grunn ved samla vurdering av løypene. VSRS er også kritiske til østre del av **H4**, pga. liten avstand til Sylan landskapsvernområde (bør «avluttes ved molo Nesjøen»). En vedtar videre å avvente **H6** (til Selbu grense) og **H8** (til Meråker grense) til en ser helheten med ev. løyper i nabokommunene. Forvalter grunn gir at disse tre rutene kommer nær verneområdene (hensyn til dyreliv, det enkle friluftslivet og reindrift). H6 blir nær S & R nasjonalpark; 600 m på det minste. Blir synlig og skuterne hørbare fra NP. Vil krysse skiløypa mellom Græslhytta og Schulzhytta. Leveområde for storfugl og vil berøre kalvingsland og trekkleier for reindriften. Nordre del av H8, ca 2 km fra Sylan/Sankkjølen. Løypa vil bryte opp et større urørt område. Sensitive arter. Krysser skiløypa mellom Ramsjøhytta og Storerikvollen (del av «Norge på tvers»). Rådmannen tar synspunktene vedrørende H4, H6 og H8 til etterretning.

Høringsuttalelser – næring, inkl. reiseliv

Det ble sendt inn tre støtteerklæringer til forslaget om rekreasjonsløyper med forankring i næring. Dette gjelder Stugudal Fjell og Stugudal Bedriftsnettverk som altså ser positive ringvirkninger for dagens bedrifter og kanskje etablering av nye bedrifter, men minner om hensynet til skiløypene og friluftslivet. Tydal Bil-Elektro mener løypene vil generere mer bruk, mer folk i bygda og høyere omsetning av drivstoff mm. De to siste poengterer at en må knytte løypene i kommunen sammen (inkludert isfiskeløypene) og videre koble dem til nabokommunene og Sverige – for å ta ut dette næringspotensialet. I tilsvaret takker rådmannen for støtten, er enig i omsynet til skiløyper og melder at administrasjonen er enige når det gjelder næringspotensialet ved sammenkobling av løyper. Men: grunneierlag har stoppet sammenkobling av isfiskeløyper og alternativ til **H4** må komme senere med egen KU og høring.

Høringsuttalelser – av overordna karakter

Flere uttalelser er store og går på andre tema, eller på tvers av tema. Særlig uttalelsene fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommune er omfattende. Andre kommer fra Tydal Snøscooterklubb, Meråker kommune, grunneier Thomas Angells Stiftelser (TAS) og Jämtlands län. Fra Meråker (**H8**) og Jämtland (**H4**) blir det meldt at løypepåkobling dit ikke er aktuelt; ingen løyper som «tar imot» på andre sida av grensa. Fra Meråker etterspør også Utmarkskonsulentene ei samla virkningsvurdering av løypene samla. Rådmannen svarer at H4 (fra Nesjøen til svenskegrensa) og H8 blir forslått tatt ut. TAS påpeker at flere traseer er lagt til/langs skogsbilveier, og at slike må kunne stenges ved behov (skogsdrift). Rådmannen tar dette til etterretning. Snøskuterklubben har mange innspill: de understreker at det er umulig å etablere en «brukervennlig, trygg og hensiktsmessig» skuterløype uten å berøre områder med også andre interesser. De oppfordrer til god flerbruk. Videre sier de at det må være mulig med skuterløyper i viktige friluftsområder, så lenge det finnes alternative områder uten skuterløyper. Må finne alternativ til (deler av) **H4**, pga. naturmangfold. Skuterløypene er i hovedsak lagt utenom områdene med oppkjørte/merka skiløyper. I utfartssoner, ved serveringssted o.l. vil det bli noe samkjøring. Redusert fart, god skilting og tilrettelegging vil hindre konflikter slike steder. Reindriften vil ha mulighet til å få skuterløypene stengt, når nødvendig for å krysse løyper. Snakk om respekt og gjensidig forståelse. Skuterførerne må vite hvordan de skal opptre. Åpne løyper som knytter sammen med nabokommuner/Sverige: viktig for næringslivet. Ei merka skuterløype vil også kunne benyttes til hundekjøring, sykling og tursti sommer og vinter.

Rådmannens tilsvaret: Utelukkende positivt at forslagsstiller er innforstått med lovverket. Kommunen plikter å vise hensyn. Blir ikke vurdert alternative traseer i denne omgang. Kommunen ønsker å koble områder; flere aktører ønsker ikke dette. Kommunen må (§4a) legge særskilt vekt på hensynet til friluftsliv. Skuterløyper bør ikke legges samme sted som preparerte skiløyper og i friluftsområder med spesielle kvaliteter (som ikke finnes ellers i kommunen). Tidligere stengning pga. reindrift vil fastholdes i ny forskrift. Etablering av skuterløyper kan medføre en betydelig økning i motorferdselen i utmark, fordi det da åpnes opp for en stor gruppe potensielle brukere. Med nedsatt fart og redusert løype-omfang vil det bli akseptabelt.

Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK)

STFK mener de burde vært tidligere involvert i planprosessen. Fylkesutvalget framhever formålsparagrafen i Motorferdselslova, om 'samfunnsmessig helhetssyn' (naturmiljø og trivsel), og at løypearbeidet burde vært knyttet til kommunal planlegging. Friluftsliv: Dersom planen vedtas vil det likevel være store sammenhengende vinterfriluftsområder frie for snøskuterløyper. Friluftsområde-kartleggingen i kommunen bør revideres – den er for grovkornet. Næring: Er ikke utredet. Løypene vil trolig gi økt turisme mm. Bør utredes. Klima og miljø: Savner diskusjon om skuterteknologi (el-skuter), med tanke på utslipp og støy. Dyreliv: Savner samlet vurdering av konsekvenser, særlig for hjortevilt (bør vurdere sterke restriksjoner for **H5 og H2** (Gressli-Aunet-Hilmo)). Sårbarhet for hønsefugl burde vært vurdert nærmere. Sum: **H1, H2 og Ti9** – særlig negative for reindrift – anbefales ikke etablert. **H4** -anbefales ikke (viktig nærturterreng, naturmangfold, må avklare svensk syn på traseen til Sverige). **H14 (2)** anbefales ikke (reindrift og naturmangfold). Kommunen bør foreløpig senke ambisjonsnivået vedrørende omfanget av løypenettverk og prioritere der konfliktene er minst.

Til dette svarer rådmannen: Tydal hadde tidlig møte med STFK, og har fulgt veiledning fra STFK, men dialogen kunne vært bedre. Endelig vedtak om skuterløyper vil bli 'reduisert betraktelig', og slik mer i tråd med formålsparagrafen. Kopling til f.eks. regulerings-plan ville være aktuelt om etablering av ny infrastruktur/parkeringsplasser var aktuelt (det er det trolig ikke). Friluftsliv: Areal-kartleggingen relativt grov, og mest fokusert på sommer. Kommunen har god oversikt på vinter-friluftslivet. Ved revisjon vil det bli mer fokus på vinter, og mer detaljert gjennomgang. Støynormene er for teoretiske; sjablongverdier blir trolig revidert (terreng, vær, skuter-teknologi). Næring: Er ikke utredet, men det er ikke sett som nødvendig: Erfaring fra andre kommuner viser økt næringsutvikling. Åpen for ny teknologi, men det er ikke marked for el-skutere ennå. Dyreliv: KU sier 'lite negative effekter' for elg (**H2 og H5**). Total vurdering blir fanga opp i endelig forskrift; ser ut til at kommunen blir nødt til å redusere ambisjonsnivået en først hadde.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FST)

Dette er den mest omfattende høringsuttalelsen. En kritiserer prosessen: I for liten grad gått i dialog om alternative traseer. Reindriftsaktørene kun innkalt til ett møte, ved framlegging av løypekart. Miljøvern/kartteknisk: Utredningen for de fleste traseer er tilfredsstillende. Kritikk av noe grovt kart, særlig om start/slutt av visse traseer (H20, H18 og IS1). Vanskelig å lese at isfiske-løypene er adskilt fra skuterløypene, og at disse ikke er med i forskriften. «*De gamle isfiskeløypene går stedvis nært Sylan landskapsvernområde*».

Til de enkelt løypeforslag: **H2**: Vestre sløyfe frarådes (nær Hilmo naturreservat og naturmangfold); alternativt: vurderer påklage. **H4**: Fraråder segmentet mellom Nesjøen og svenskegrensa (nær vernegrensa, friluftsliv, naturmangfold). Fraråder strekningen Nesjøen – Langedegga (naturmangfold, friluftsliv); alternativt: **vurderer påklage**. **H6**: Fraråder (nær vernegrensa, krysser TT skiløype) **H8**: Fraråder (friluftsliv, naturmangfold); alternativt: **vurderer påklage**. **H10**: Sørøver fra Gjetbekkvika (viktig naturtype) – bør utredes nærmere og ev. legges om. **H12**: Går delvis i naturtypen Kjølén – frarådes, bør legges om. Krysser statlig sikra friluftsområde (Rotodden) i Stugusjøen. Bør utelates. **Ti8**: Frarådes (naturmangfold, friluftsliv); alternativt: **vurderer påklage**. **H14 (2)**: Fraråder (naturmangfold); alternativt: **vurderer påklage**. Naturmangfoldloven: Savner en vurdering av konsekvenser for løypene samla sett (NMFL, §10). Skuterbruken er allerede omfattende. Støy: Bra med tiltak ved støyfølsom bebyggelse og skilt om senka fart (20 km/t). Bør også gjøres ved enkelthus/hytter, og inn i forskriftens §5b.

Reindrift: Mange løyper i direkte konflikt med særverdiområder og minimumsbeiter, inkl. vinterbeiter, kalvingsland og flytt- og drivingsleier. **Rapporten fra Plankontoret** (Bjerke og Kongsvik 2016): grei utredning løypevis, men FM «*noe uenig i den samlede konsekvensen*» og effekten av foreslåtte avbøtende tiltak. Savner bedre metodebeskrivelse for disse vurderinger. Vinterbeiter: Er minimumsbeite, og skuterløyper vil få stor negativ konsekvens. Bør unngå løyper i større urørte vinterbeiteområder: Finnes ikke avbøtende tiltak. Kalvingsland: store negative konsekvenser, dersom overlapp i tid. Tiltak: stenge løyper før flytting til kalvingsland, senest 1. april. Flyttleier: Tiltak: Ev. stenge senest 1. april (på kort varsel).

De enkelte løypene: H1, H2 og Ti9: berører vinterbeite og kalvingsland. Fraråder løyper; alternativt: **vurderer påklage. H6 og Ti2:** berører vinterbeite og kalvingsland. Fraråder løyper; alternativt: **vurderer påklage. H8 og H18 mellom H8 og IS1:** berører vinterbeite og kalvingsland. Fraråder løyper; alternativt: **vurderer påklage. H17, H14(1 og 2),** deler av H14 og deler av **H12:** berører vinterbeite og kalvingsland. Fraråder løyper; alternativt: **vurderer påklage. H4** (landstrekket over Gammelgruv-høgda): berører vinterbeite. Fraråder løyper; alternativt: **vurderer påklage. Ti8:** berører vinterbeite. Ser ikke behovet for løypa. Fraråder løypa. **H21:** Unødvendig med to parallelle (med deler av IS2). Anmoder om å ta ut.

Til forskrifts-forslaget:

§4a: Forslaget om åpning 1. desember – 24. april, bør endres til '**stenges 1. april**' (reindrift).

§4e: Kommunen kan stenge hele eller deler av nettet, dersom reindriften ber om dette, pga. reindriften. Dette er FM svært positiv til. Avslutning: **FM inviterer til dialog** om ev. alternative skutertraseer.

Til dette svarer rådmannen:

Prosess: Kommunen har vært i dialog, men ikke storstilt. FM ble forevist forslaga før høring; mest på naturmangfold, der FM bidratt med sensitive data (hvor traseen *ikke* bør gå). Kommunen mener prosessen har vært god nok, og berørte parter får uttale seg. **Kartteknisk:** Isfiskeløypene er godt merka med andre navn (= IS) enn rekreasjonsløypene. Men store deler av de 3 IS er sammenfallende nye rekreasjonsløyper! Rådmannen mener FM har misforstått: «*FM refererer til at de gamle isfiskeløypene ikke er med i rekreasjonsløypene, i så fall så må det være en misforståelse..., kun deler av de eksisterende løypene er ikke med i det nye forslaget*»

Løypeforslag:

H2: Tas til etterretning. **H4:** Tas til følge – begge strekk. Er bedt om å finne alternativ trase; må i tilfelle konsekvens-vurderes og på ny høring. **H6:** Opprettholdes som forslag. Kommunen vurderer området som ikke spesielt viktig for friluftsliv (selv om det er kartlagt som A-område: Svært viktig). **H8:** Tas til etterretning. Kan ikke utelukkes at det senere blir aktuelt, uavhengig av Meråkers planer, men blir krevende pga. mange interesser. **H10:** Er lik dagens IS3, som kommunen ønsker å opprettholde. Har ikke negative erfaringer som IS3. **H12:** FM refererer feil; løypa går ikke over Kjølén. Kommunen vurderer ruta som akseptabel. Ruta over Rotodden utgår. **Ti8:** Kommunen vurderer konsekvensene for friluftsliv større enn for naturmangfold. Viktigst er næringinteressene for Patrusli Gard (planlegger gruppeturer). Primært én grunneier, og kommunen vil evaluere ordningen etter ett år. **H14:** Tar ut forslaget **H14 (2)** (naturmangfold, friluftsliv, reindrift). Også **H14/H14(1)** går ut pga. manglende grunneiertillatelse.

Naturmangfoldloven: Endelig forskrift vil baseres på samla vurdering; løypenettet vil bli redusert.

Støy: 5 strekninger avviker fra forslaget om 20 km/t (mindre enn 50 meter, flere hus/hytter); forslaget er 40 km/t. Men forslår 20 km/t på disse også nær enkelthus-/hytter, når av-standen er mindre enn 50 meter. **Reindrift:** Jfr. kart fra Kilden.nibio.no. (sær- og minimumsområder). Kjerntiltaket (avbøtende) er §4e: «*Kommunen kan stenge hele eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette, av hensyn til reindriften*» (gjelder særlig behovet for flytting mellom områder). Erfaringa med isfiskeløyper er at stenging har fungert greit (etablert på slutten av 90-tallet; stengning har skjedd et par ganger). Vinterbeiteområder: Generelt vanskelig i Tydal å etablere skuterløyper om en skal legge FM's innspill til grunn (utelukker både vinterbeite 1 og 2. Kommunen velger å vurdere den «faktiske bruken».

H8 og H18 tas ut i endelig forslag til løyper. Det samme med **H1, H2 og Ti9, og H14** (inkl. 1 og 2). Ønsker å etablere løypene **H21, H6 og Ti2**. Opprettholder stengningsdato 24. april (kombinert med §4e).

Vedlegg 7 Tydal: Sluttbehandling i kommunen 2017

Både kommunestyret og formannskapet hadde saka oppe til endelig behandling 22.02.2017.⁶⁴ Formannskapet var delegert vedtaksmyndighet av kommunestyret, etter forslag fra ordfører. I kommunestyret ble nemlig 11 representanter erklært inhabile i saka, og kommunestyret var derfor ikke vedtaksført.

Rådmannens oppsummering

Innstillinga til vedtak var basert på rådmannens nye og omfattende gjennomgang etter høringsrunden. Rådmannen poengterer sprikende synspunkter og de mange rettmessige interesser vedrørende de aktuelle områdene: Konsekvensutredningen fra Plankontoret (Bjerke og Kongsvik 2016) viser negative konsekvenser for enkelt interesser for alle løypeforslag og det foreligger negative merknader til alle løypeforslag. Dette må balanseres opp mot forventninger om vekst og utvikling av næringslivet. Rådmannen har derfor nøydt seg med å endre forslaget der det er helt klart at nærings- og snøscooterinteressene må vike. Dette gjelder i forhold til naturmangfold, friluftsliv, reindrift, støy samt total belastning på de nevnte hensyn.

Rådmannen poengterer at stort sett alle negative merknader omhandler total belastning som et så stort løypenett kan påføre de ulike interessene. Det nevnes støy i forhold til bolig/hytteområder, direkte konflikt med friluftsliv, naturmangfold, sikkerhet, klima, reindrift. I tillegg omhandler noen av merknadene stengingstidspunkt, fartsgrenser og hvordan kontroll/tilsyn skal foregå.

I sakspapirene innarbeidet rådmannen flere forslag til endringer av forskriften. Summarisk kan disse oppsummeres slik:

1. Nedsatt hastighet til 20 km/t uavhengig av det er 1 hus/hytte, når avstand < 50m.
2. **H14 til Grønsjøen og H14(1)** tas ut,
3. **H14(2)** tas ut
 - **Alternativ til H6(1), H8(1) samt H4** (Sammenknytning mellom Ås og Nesjøen) opprettholdes tatt ut.
4. Deler av **H2** tas ut
5. **H4** ifra krysset på Nesjøen (Ved H10/IS3 - Riksgrensen Sverige) tas ut
6. Alle 7 overganger over FV 705 tas ut – trafikkikkerhet og behov for godkjenning
7. Hele **H8** tas ut
8. Hele **H18** tas ut
9. Deler av **H12** ifra Stugusjøen over statlig sikret område Rotodden tas ut
10. **Ti6** tas ut.
11. Løype **H5** legges om 50 meter
12. Det forutsettes at det lages **en enkel plan for stenging og bruk av løypenettet** for håndtering av lokal forskrift §4 e) «Kommunen skal stenge hele-, eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av **hensyn til reindriften**», før løypenettet åpnes i tråd med Fylkesmannen i Sør-Trøndelag sin merknad.

Rådmannen går også gjennom hvordan ulike interesser (som legger direkte begrensninger på løypelegging eller som kommunen må ta hensyn til) blir berørt av løypeplanene. Her gjør vi et utvalg ut fra mandatet for vår rapport.

Verneområder:

Kommunen vurderer det slik at verneområdene ikke blir forringa av de planlagte rekreasjonsløypene.

Støy/Friluftsliv

Flere høringsuttalelser gjelder bebyggelse/friluftsliv/støy. I sin konsekvensutredning har kommunen angitt hvilken bebyggelse som er støyutsatt vha. et støysonekart. Avbøtende tiltak er nedsatt fartsgrense til 40 km/t på de lengre strekningene og til 20 km/t, også i områder der det kun er enkelt hytte-/hus (rød støysone <50 m). Videre har kommunen har forsøkt å etablere løyper der

⁶⁴ Sakspapirer er tilgjengelige på kommunens nettsider, ev. på forespørsel til kommunen.

eksisterende motorisert ferdsel likevel foregår, enten ved nyttekjøringsløyper eller etter eksisterende isfiskeløyper – som altså ikke er støyfrie ifra før.

Rådmannen sier videre at det særlig er det tradisjonelle friluftslivet som kan bli berørt av rekreasjonsløyper. Kommunen har forsøkt å unngå løyper i store turområder uten tilrettelegging og med lite eksisterende motorferdsel. Kommunen mener å ha unngått de mest verdifulle rekreasjonsområdene som oppfattes som uberørte, stille og villmarkspregede. Kommunen mener av den grunn det fremdeles er store vinterfriluftsområder og rekreasjonsområder frie for støy. Stugudalen har stor aktivitet i nærområdene som følge av stor hyttebebyggelse med turløyper, isfiskevann m.m. Deler av disse områdene har i dag også betydelig eksisterende støy ifra enten FV 705, trafikk i hytteområdene samt motorisert ferdsel langs isfiskeløyper. Noen løyper vil ligge også nær områder med preparerte skiløyper og av til krysse slike, men kommunen mener det fremdeles er ett betydelig nettverk med skiløyper som forblir støyfrie. Etter avbøtende tiltak vurderer en konfliktnivået som akseptabelt.

Reindrift

Kommunen mener reindriftas interesserer blir ivaretatt ved avbøtende tiltak nedfelt i lokal forskrift. Stengingstidspunkt 24. april samt bestemmelse knyttet til rett til å stenge hele eller deler hvis reindrifta ber om det. Kommunen forutsetter nær dialog med næringen slik at løyper kan stenges om konfliktnivået blir for høyt.

Landskap

Rådmannen skriver at store deler av foreslått løypenett er lagt nede i skog-bandet, men at deler av løypene naturligvis ligger lengre opp i terrenget, siden store deler av kommunen er åpne fjellområder. Skuterløyper høyt i landskapet vil ofte bære lyd lengre og bli mer synlig for omgivelsene. Kommunen mener å lagt løypene slik at de ikke virker særlig framtrædende i landskapet.

Bolig/hyttebebyggelse

Det er særlig hyttebebyggelse ved H10/IS3 som vil bli berørt, men disse er vant med isfiskeløype (IS3) fra før. Langs Ti3 i Ås ligger en del hus i rød- og gul støysone. Tiltak: nedsatt fartsgrense.

Naturmangfold

Kommunen mener de har gjort grundige nok vurderinger om naturmangfold. Selve høringsforslaget la opp til løyper i alle deler av kommunen. Etter høring og sluttbehandling er det forhold som tyder på at kommunen bør redusere ambisjonsnivået noe. Av hensyn til naturmangfold og friluftsliv, samt mulig effektiv håndhevelse av regelverk er det ofte hensiktsmessig å etablere ferdsel i områder som allerede er noe påvirket.

Rådmannen skriver at hver løype er utredet og kartlagt etter de miljørettslige prinsippene for konsekvensutredning av Plankontoret i Rennebu (Bjerke og Kongsvik 2016) og av saksbehandler i Tydal. Det ble derimot ikke vurdert total belastning i henhold til Naturmangfoldlovens § 10 det samla løypenettet som ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn. Dette må dermed vurderes og legges ved i sluttbehandling av rekreasjonsløypene, og det etterlyst i flere av høringsuttalelsene.

Rådmannens innstilling og formannskapetets vedtak

Løypeforslaget fra rådmannen ble da slik (her organisert geografisk, jfr. kartet i **figur 5.8**)

- **H1, H2, H5, Ti9** (Usmesjøen-Henmo bru)
- **H6, H7, Ti2, Ti3** (Henmo bru/Ås sentrum - grense Selbu kommune)
- **Ti10 og H20** (Sellisjøen/Ol-persbakken-Gamle reinstrøa ved Øyfjellet)
- Stugudalen: **Ti8, H17, H12** (Deler utgår ved Rotodden), **H10, H21, H22** (Grønsjøen-Blåhåmmårtjønna), deler av **H4** (løype på Nesjøen, kryss H21-kryss H10)

Den 22. februar 2017 gjorde formannskapet vedtak om løyper, tilnærmet i tråd med rådmannens innstilling (tre av fem medlemmer i formannskapet ble vurdert inhabile, slik at varaordfører og en vara tiltrer). I tillegg til rådmannens innstilling ble det gjort noen endringer (utvidelser):

«1. §4 a. Løypenettet åpnes tidligst 1. desember og stenges **senest 5. mai**. Jfr. stengningsdato for isfiskeløypene. Begrunnelse: Reindriftas interesser er ivaretatt gjennom innsigelsesretten i forskriftens §4e.

2. Det utredes en ny trase fra Ol-Persbakka til Nesjøen snarest. Det samme gjelder en ny **Ti6** nord for Gammelvoldsjøen.

3. Løype **H4** fra kryss på Nesjøen (kryss H21- kryss H10) til molo Nedal innføres»

Det var tre ukers klagefrist på kommunestyrets vedtak (i tråd med forvaltningsloven).

Vedlegg 8 Tydal: Ny behandling i 2019 - 2020

Rådmannen og formannskapet forbereder saken

I møte 16.01.2019 gjorde formannskapet vedtak om følgende endring (se bruttoforslaget med røde løyper i kartet, **figur 5.16**):

- **Tilkoblingsløype til Riksgrensa tas ut.**
- **Tilkoblingsløype Kløfta – Sølisjøen tas ut.**
- **Tilkoblingsløype Ås – Grønsjøen omarbeides** slik at den ikke berører Kløfta og lysløypa.

I nytt formannskapsmøte 28.01.2019 gjorde en videre presisering; etter at **tilknytningsløypa mellom Ås og Grønsjøen** er endra av Tydal snøscooterklubb vil kommunen også sende dette forslaget ut på høring. I tillegg var det lagt inn et forslag om å få kjøre lenger enn 30 meter ut fra løypa på islagt vann, når formålet var isfiske.

Høring, ny behandling, en faglig vurdering, nytt KST-vedtak og nye klager

Saken ble lagt ut på **høring** med frist 15.03.2019. Innen fristens utløp var det kommet inn 20 høringssvar. Vi går ikke inn på de konkrete høringsinnspillene, med unntak av innspillet fra Fylkesmannen i Trøndelag (FT), siden FT eksplisitt skriver at de vil vurdere innsigelse mot flere av forslagene dersom de blir vedtatt. Men i den videre kommunale behandlingen i 2020 så refererer rådmannen til hvilken løyper som blir foreslått tatt ut og hvorfor, bl.a. begrunnet i høringsinnspill ⁶⁵

Høringsuttalelsen fra (dels ulike fagavdelinger hos) **Fylkesmannen i Trøndelag** (FT - datert 14.03.2019) kan oppsummeres slik:

Fra Landbruk: Viktig at det ligger snø over dyrkamark. **Ti10** legges utenom dyrkamark mellom jordene. Tilkobling Åsgrinda – Østby går over dyrkamark. Løypa bør flyttes til eksisterende traktorvei som krysser dyrkamarka. Endring **H5** bør legges i kanten av dyrkamarka. I områder med vernskog bør skogen få stå mest mulig urørt.

Fra Miljø og klima: Hensynsvurderinger til støy, landskap, naturmangfold og friluftsliv framstår som skjematisk og uten konkret vurdering. Saken er etter FMs vurdering mangelfullt opplyst.

Fra Reindrift: Finnes få studier om snøscooterløypers påvirkning på reinbeiteland. Nye forstyrrelser for rein vil kunne medføre mer stress, som medfører større forbrenning av fettressursene, og videre dårligere kondisjon, reproduksjon og dårligere slaktevekter. Flere løyper er i direkte kontakt med særverdiområder og minimumsbeiteområder.

Felles uttalelser fra FT:

Ås – Nesjøen: FM var tidligere svært kritisk til løypa, noe som medførte at den ble tatt ut. Den berører vinterbeiteområde. Her er det få tekniske inngrep og lite menneskelig aktivitet vinterstid. Sensitive arter som flere steder vil kunne bli påvirket. Støy vil kunne bære langt i åpent landskap.

Et vedtak om løype vil bli vurdert påklaget.

Tilkobling Ås – Grønsjøen og isfiskeløype Blåhåmmårtjøenna: FM var svært kritisk forrige gang løypene lå ute til høring. Isfiskeløypa er tidligere tatt ut av settefylkesmann (FM Troms). Berører vinterbeiteområde og kalvingsland. Dette er et område med få tekniske inngrep og menneskelig aktivitet vinterstid. Ekstremrik myr ved Løvøyvola. Andefuglområde, hekkeplass for våtmarksfugl samt leveområde storfugl. Her kan det oppstå kjøreskader med pakking av snø/is på myr. FM kan ikke se at det foreligger ny informasjon som tilsier at vedtaket til FMT kan settes til side. **Et vedtak om løype vil bli vurdert påklaget.**

H6 til Selbu: FM kan ikke se at det foreligger ny informasjon som tilsier at vedtaket til FMT kan settes til side. Dette er vinterbeiteområde og kalvingsland. Her er få tekniske inngrep og lite menneskelig aktivitet vinterstid. En løype til kommunegrensen og over til Selbu i dette området vil være svært uheldig. Dette er særverdiområder for Saanti sijte. Fare for vesentlig skade og ulempe for reindriften. Nærhet til nasjonalpark og støy inn i nasjonalparken og synlige løyper vil påvirke negativt inn i nasjonalparken. **Et positivt vedtak vil bli vurdert påklaget.**

⁶⁵ Se presentasjonen lenger nede i kapitlet av saksdokumentene til KST-møtet 30/1-2020

Forskriftsendring § 10 b: Vil virke negativt på alle temaer som skal ivaretas i forskriftsarbeidet. Frislipp på vann vil medføre flere km kjøring fra traseen. Viser til motorferdselsforskriften §4a. FM mener forslaget ligger utenfor det som lovhjemmel tillater. **Fraråder endringen og vil vurdere påklaging dersom den vedtas.**

Så går det nesten et år før ny politisk behandling.

Til **formannskapsmøtet 30. januar 2020** har rådmannen oppsummert høringsrunden og foreslår å ta ut flere av de nye løypeforslagene i revidert løypenett. Rådmannen skriver at høringsforslaget var basert på ønsker fra Tydal Snøscooterklubb og flere av næringsaktørene i Tydal. En ville ha et sammenhengende løypenett i kommunen, og gjerne til nabokommuner. To *endringer* av løyper, hhv. **Ti10 og H5**, ble fremmet av grunneierlag og idrettslag. Bakgrunnen for ønsket endring var hensynet til skiløyper, og også sjenanse/sikkerhet for skiløpere.

Rådmannen skriver at høringen var ment som viktig for å vurdere hvilke løyper kommunen skulle gå videre med og hvilke som ikke burde tas med i den videre prosessen.

Tilsvaret fra rådmannen til Fylkesmannens høringsuttalelse kan oppsummeres slik:

Rådmannen har valgt å få utredet deler av forslaget som var ute på høring (se nedenfor). Fylkesmannens påstand om at saken ikke var tilstrekkelig utredet kan støttes da det var meningen at høringsrunden skulle benyttes til å skaffe tilstrekkelig informasjon til den videre utredningen.

- **Innspill fra landbruksavdelingen er tatt til følge**, og løypene er lagt utenfor dyrkamark.
- **Forskriftsendring §10b): innspillet tas til følge.** Forskriftsendringen om å kunne kjøre lenger fra løypa for isfiske vedtas ikke.
- **H6 til Selbu: Innspillet tas til følge.** Det blir ikke gått videre med dette forslaget i denne omgang. Det er etter rådmannens vurdering mye konflikt i dette området.
- **Ås – Grønsjøen; Innspillet tas til følge.** Grunnet negative virkninger for naturtype, viltarter, friluftsliv og reindrift mener rådmannen det ikke er hensiktsmessig å gå videre med denne løypa.
- **Ås – Nesjøen** (som nå igjen blir kalt **H4**, som i 2017): Etter høringsrunden ble det leid inn konsulentfirma med kunnskap fra planlegging av snøscooterløyper (se neste avsnitt). Deres konklusjon er at det er **forsvarlig å innføre løypa med noen avbøtende tiltak**. Det vil for reindriften si at de kan stenge løypa når det anses som nødvendig for deres næringsutøvelse. Med tanke på sensitive arter og friluftsliv er det lagt inn fartsbegrensninger i deler av løypa. I tillegg jobber rådmannen med en evaluering av snøscooterløypenettet, slik at en kan høste erfaringer av løypenettet. Spesielt de løypene som går inn i friluftsområder. Med disse tiltakene mener rådmannen at løypene kan realiseres.

Kommunen hadde altså **leid inn ekstern konsulent**, siden Fylkesmannen i Trøndelag mente det var gjort for dårlig utredning. Utredningen gjaldt de to løypene **Ti10 og H4**, altså de to som vil koble sammen Ås og Nesjøen (og derved Stugudal). Konsulenten er igjen Plankontoret i Rennebu, som avgav ny rapport i november 2019. I rapporten (Grefstad 2019) oppsummeres hovedpunktene slik:

*«I utredningen er det påpekt hvilke konsekvenser forslagene til scooterløypetraséene **H4 og Ti10** kan ha for ulike interesser. Ved å gjennomføre avbøtende tiltak som foreslått under, vurderes det at ulempene er på et akseptabelt nivå og at de to traséene anbefales opprettet.*

Reindrift

H4 går gjennom tidlig vinterbeiteland (vinterbeite II), oppsamlingsområde, trekklei og flyttlei og **Ti10** går gjennom vinterbeite 2. Som avbøtende tiltak er det foreslått følgende bestemmelse: Motorferdsel er ikke tillatt i løypene i tidsrommet fra og med 15. april til og med 1. desember. Kommunen skal stenge hele-, eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindriften.

Friluftsliv

Ti10 krysser skisporet i området på tre punkt og deler av **H4** går gjennom et viktig nærturterreng. Det foreslås en bestemmelse om fartsgrense på 20 km/t i disse områdene som avbøtende tiltak.

Naturmangfold

Dyr som er vant til scootertrafikk reagerer mindre på scootertrafikk enn de som ikke er vant til det. Registreringene av sensitive arter er innenfor et område som allerede er forstyrret av ferdsel til både fots og snøscooter.

Støy

H4 går forbi en seterbygning og en fritidsbolig. Det foreslås maks hastighet på 20 km/t på deler av løypa som et avbøtende tiltak.»

Som følge av høringsrunden, andre innspill og ressurser til saksbehandling foreslår rådmannen at følgende **løyper foreslått tas ut** av saken (begrunnelsene er gitt i parentes – sitat fra rådmannens saksdokument):

- «**Tilkoblingsløype Selbu – H6** (overprøvelse av tidligere vedtak av settefylkesmann. Under klagebehandling i Selbu. Reindrift, nærhet til nasjonalpark, landskap)
- **Tilkobling Vækstarstua** (statlig sikret friluftsområde, grunneieravtale)
- **Tilkoblingsløyper Åsgrinda** (samlet belastning. Løypene omfatter bare noen få brukere som har tilbudet fra museet og Ås i dag. Presedens for andre boligfelt).
- **Tilkobling Ås – Grønsjøen** (friluftsliv, naturmangfold, reindrift, landskap m.m.)
- **Isfiskeløype Blåhåmmårtjøenna** (overprøvelse av tidligere vedtak fra settefylkesmann, friluftsliv, reindrift, naturmangfold).
- **Forskriftsendring for å kjøre lengre ut fra løypa for å fiske på isen** er også tatt ut (hensyn verneområder, reindrift og friluftsliv)»

Altså foreslår kommunen (rådmannen) å gå videre med følgende løyper og løypeendringer:

- Endring Løype **H5**
- Endring **Ti10**
- Tilkobling **Stugudal landhandel**
- Tilkobling **Ås – Nesjøen** (nå igjen kalt **H4**)
- Tilkobling **H6 – H20** (nord for Gammelvollsjøen)»

Vedtak i kommunestyret 30.01.2020 lyder slik:

«Med hjemmel i motorferdselloven §4 a. vedtar Tydal kommune endring i «Forskrift om kommunalt løypenett for snøscooter, Tydal kommune, Trøndelag» §3 og nytt kart over godkjente snøscooterløyper i kommunen. Vedtaket medfører **endring i løype Ti10**.

Vedtaket medfører innføring av følgende nye løyper:

- **Sammenkobling Ås og Nesjøen.**

- **Tilførsel H6 – H20**

- **Tilkobling Stugudal landhandel**

- **H6 til Selbugrensa**

Begrunnelse for å ta inn løype **H6-Selbugrensa**:

Dette var i det opprinnelige løyfeforslaget sammenkoblingen mellom Tydal og Selbu kommuner. Fylkesmannen i Troms opphevet denne av hensyn til reindrifta. Tydal kommune har endret forskriftens §4. Åpning og stenging av løypenettet, bokstav b) til følgende: Åpning og stenging av løyper kunngjøres. Åpning kan ikke skje før saken er drøftet med reindrifta.

Tydal Kommune har fra tidligere praksis stengt løypene når reindrifta ber om det. Nå skal de også kontaktes før løypene åpnes, og har i så måte fullstendig kontroll over når løypene kan være åpne. Tydal Kommune mener at dette vil være et avbøtende tiltak som imøtekommer hensynskravet til reindrifta.

Følgende tilføring blir gjort i Forskriftens §7:

d) For tilkoblingsløype **H6 – H20** er det ikke tillat å hugge trær i arealet mellom Nøsterlia hyttefelt og Essandvegen. Løypa skal i størst mulig grad tilpasses eksisterende vegetasjon, og kvisting skal begrenses til et minimum.

Tilleggspunkt:

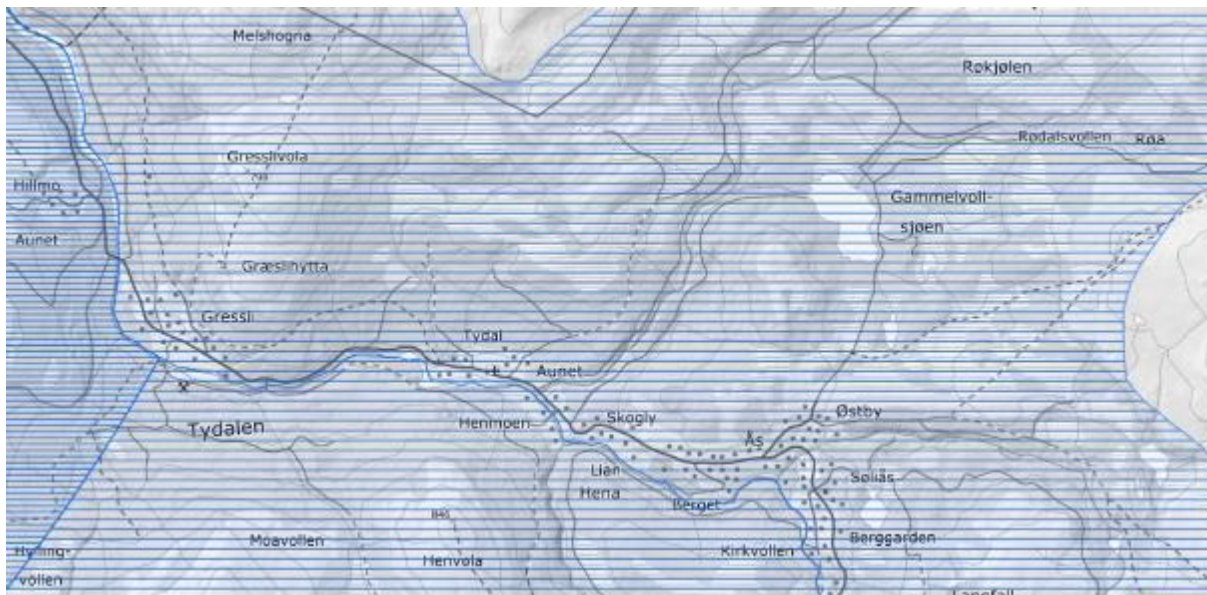
Tydal Kommune endrer forskriftens §4. a) slik at løypa **Ti10** som er startpunkt for løype **H4** får samme åpningstid: «Løypenettet åpnes tidligst 1. desember og stenges senest 25. april med unntak av løypene H21, H4, H10 og Ti10 som kan holdes åpen til 5. mai.

I forhold til å opprette tilknytningsløyper ser vi behov for at det legges til grunn noen føringer. Viktig å se på helheten i kommunen angående tilknytningspunkter inn på scooterløypene. Dette

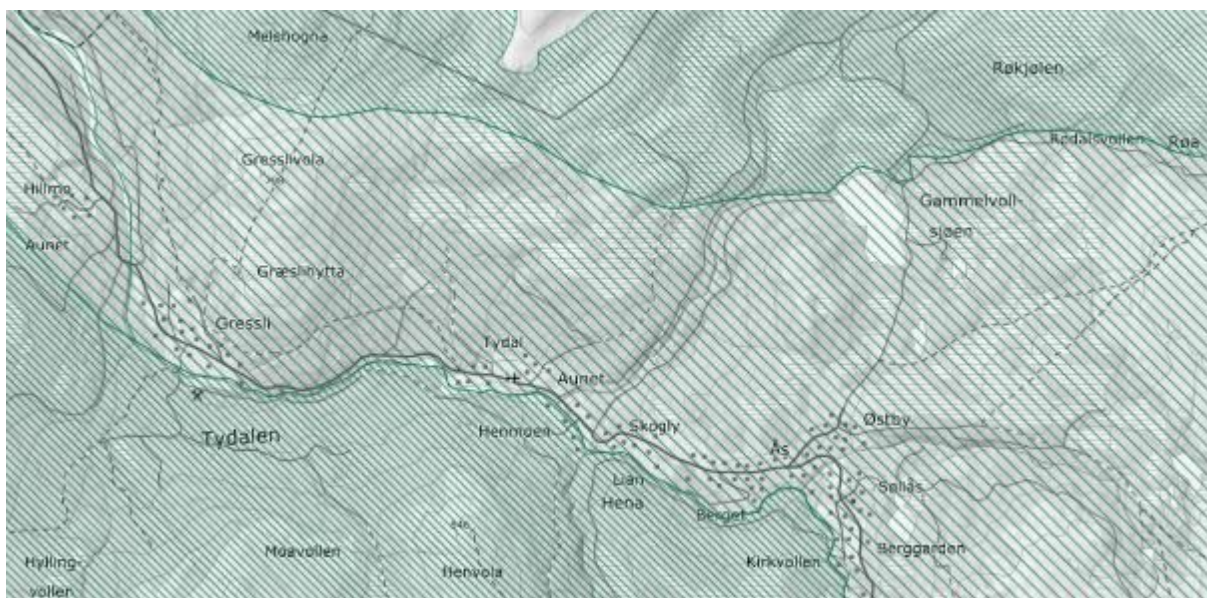
for å gjøre det enklere å behandle søknader som måtte komme, og at det sikrer en mest mulig lik behandling. Ber administrasjonen om å se på dette å komme med noen føringer/retningslinjer til neste behandling.

Vedtatt forskrift trer i kraft straks vedtaket er fattet.»

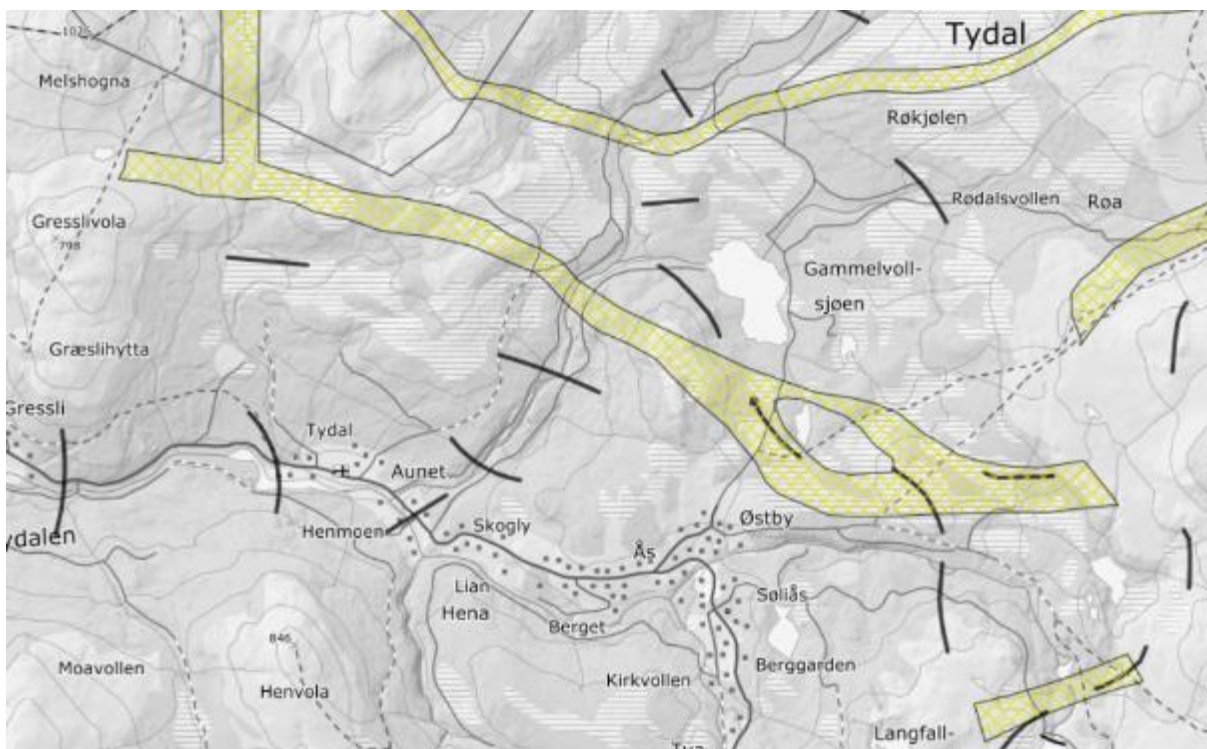
Vedlegg 9 Kart over beite- og kalvingsområder, og flytt- og trekkleier for rein-driftsnæringa i deler av Tydal



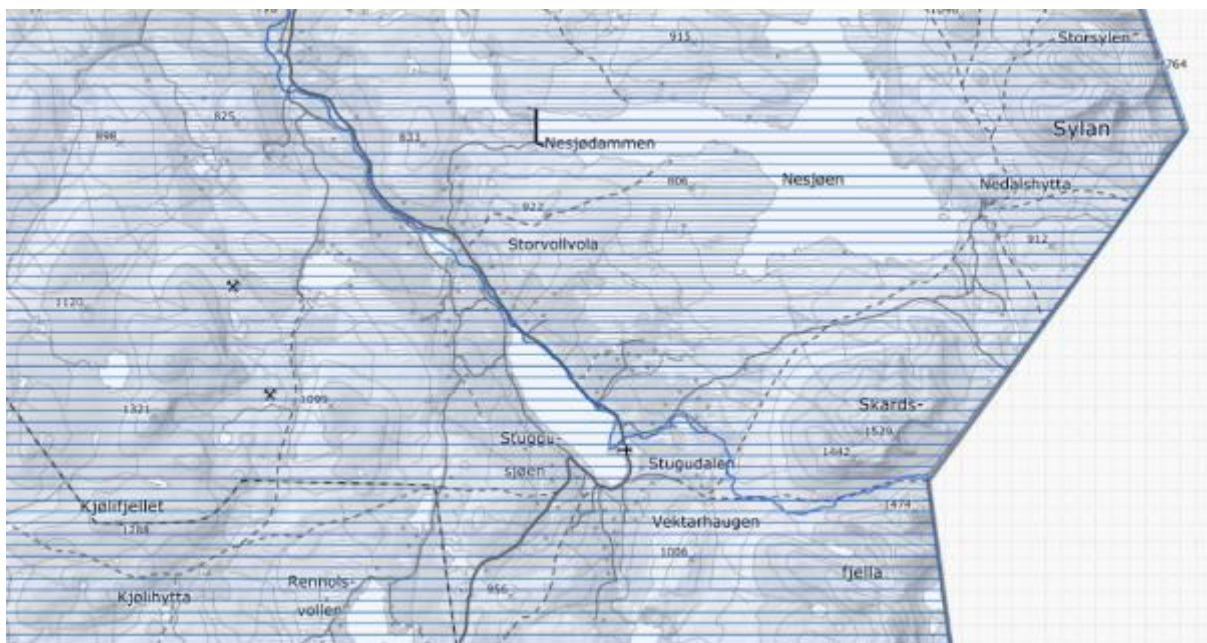
Vinterbeiteområder i nord-vest av Tydal (henta fra kilden.nibio.no). Tett skravur: Senvinterland, intensivt brukt. Åpnere skravur: Tidlig vinterland.



Vårbeiteområder i nord-vest av Tydal (henta fra kilden.nibio.no). Tett skravur: Kalvings- og tidlig vårland. Åpnere skravur: Okse- og simlebeiteland.



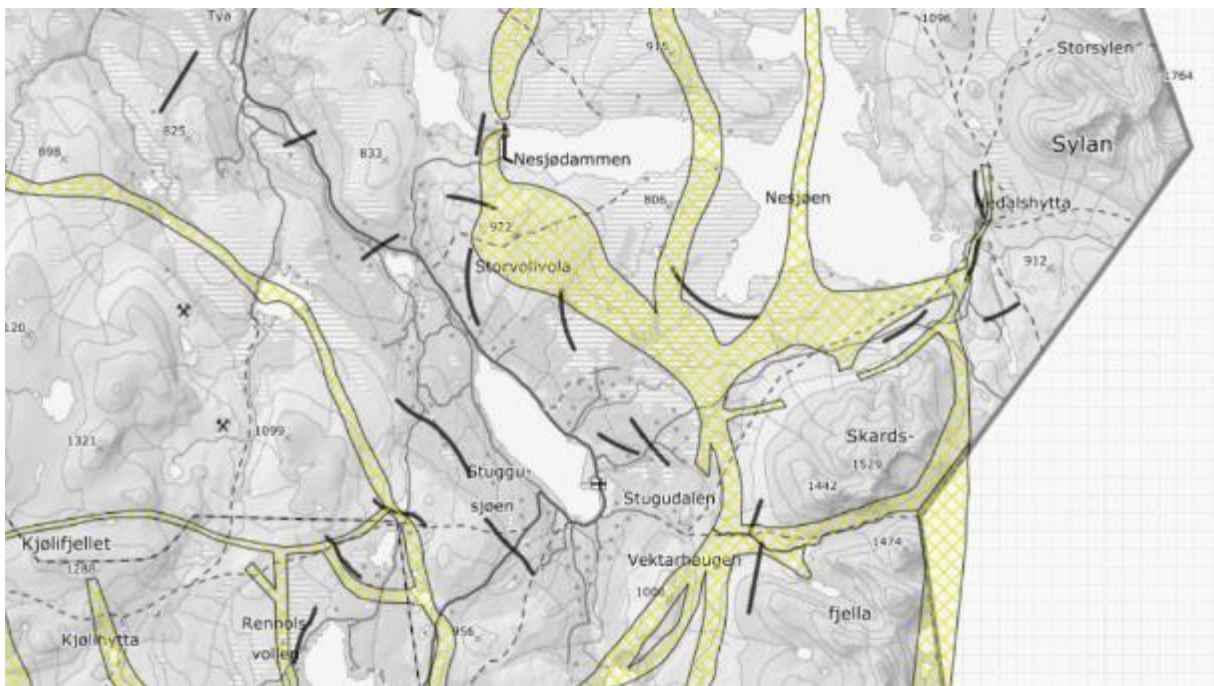
Flytteleier og trekkleier i nord-vest av Tydal (henta fra kilden.nibio.no). Gule felt: Flytteleier. Svarte strek: Trekkleier



Vinterbeiteområder i sør-øst av Tydal (henta fra kilden.nibio.no): Tidlig vinterland.



Vårbeiteområder i sør-øst av Tydal (henta fra kilden.nibio.no). Tett skravur: Kalvings- og tidlig vårland. Åpnere skravur: Okse- og simlebeiteland.



Flyttleier og trekkleier i sør-øst av Tydal (henta fra kilden.nibio.no). Gule felt: Flyttleier. Svarte strek: Trekkleier

Vedlegg 10 Forskrift og kart over vedtatte løyper i Tydal kommune (2020)

Forskrift om kommunalt løypenett for snøscooter, Tydal kommune, Trøndelag

Dato	FOR-2018-05-08-2019
Ikrafttredelse	08.05.2018
Sist endret	FOR-2020-01-30-108
Endrer	FOR-2017-02-22-302
Gjelder for	Tydal kommune, Trøndelag
Hjemmel	LOV-1977-06-10-82-§4a, FOR-1988-05-15-356-§4a
Kunngjort	19.12.2018 kl. 15.15
Korttittel	Forskrift om kommunalt løypenett for snøscooter, Tydal

Hjemmel: Fastsatt av Formannskapet i Tydal 22. februar 2017 med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) § 4a og forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a. Stadfestet av Fylkesmannen i Troms 8. mai 2018 med noen endringer.

Endringer: Endret ved forskrift 30 jan 2020 nr. 108.

§ 1. Formål

Formålet med denne forskriften er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag ved å legge til rette for kjøring med snøscooter i fastsatte løyper på vinterføre.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gir bestemmelser om bruken av kommunale snøscooterløyper i Tydal kommune, herunder kjørefart og kjøretider. Bestemmelsen hjemler kun kjøring med typegodkjent og registrert snøscooter (beltemotorsykel). Den hjemler ikke fornøyleskjøring med andre motorkjøretøy, som ATV med påsatte belter eller snørekjøring etter tråkkemaskin (catskiing).

§ 3. Løypebeskrivelse

Løypenr.	Løypebeskrivelse
Løypenummer	Løypebeskrivelse
H2	Fra Hillmo etter gammel vegtrase til Seterdalsvegen eller fra parkeringsplass ved Hillmobrua etter Seterdalsvegen, over Litjhynna og Storhynna forbi Hammervollen.
H4	På Nesjøen sør for Ånøya til moloen ved Nesjø båtutleie.
H5	Fra parkering ved bru over Nea i Gressli langs veg sør for Nea gjennom Vassklingmarka ned på Henmo. Det settes fartsgrense 20 km/t ved Rasmustrøa.
H6	Fra avkjørsel fra Ti2 øst for Fuglhaugan og østover til løypa møter H7 ved Holmsåskoia. Fartsgrense 50km/t.
H7	Fra Tydal museum etter Åsdalsvegen til Holmsåskoia.
H10	Fra parkering ved Stugguvollmoen eller Sylsjøvegen – følger eksisterende isfiskeløype fra Stugudalen inn til Gjetbekkvika og ut på Nesjøen, Knyttes sammen med H4 på Nesjøen. Det settes en fartsbegrensning for løypa mellom Stugguvollmoen til Storbekken på 40 km/t.
H12	Fra parkering ved Stugguvollmoen, eller Stugudal camping nordvestover langs Stuggusjøen sørvestover gjennom Tjønna til Reitansvegen ved Øvlingsåa og til kommunegrense til Holtålen ved Øvlingen. Fartsbegrensning for hele løypa på 40 km/t.
H17	Fra Mobraua (parkering) sørvestover til Grønsjøen og sørøstover til Øvlingen. Knyttes sammen med H12.

H20	Fra Ol-Persbakken (parkering) etter eksisterende isfiskeløype til Gamle reinstrøa ved Øyfjellet Det settes en fartsbegrensning for løypa mellom Ol-Persbakken og til og med Høvtjønna hyttefelt på 40 km/t.
H21	Fra Mobrua over fylkesvegen øst for Sellanrå forbi hyttefelt på Valset nordvestover mot Movola deretter østover ved Movola og over til Nesjøvegen. Følger denne videre til Nesjøen etter isfiskeløypa.
Ti2	Fra Sandmælen (parkering) langs vei opp til dyrking og i kanten av denne oppover til H6
Ti3	Fra cafeen i Ås (parkering) nordover forbi Lundskogøem videre øst for Våttån, nordover over Floan etter gammel vegtrase forbi Karirommet til H7 i Åsdalen
Ti8	Næringsløype i forbindelse med Patrusli gård. Fra Patrusli (parkering) og opp til Nesjøen etter gammel veitrasé øst for Storvollvola. Tilknyttes H4 på Nesjøen.
Ti9	Fra parkering ved bru over Nea i Gressli etter vegtrase forbi Hammervollfloen der den kobles sammen med H2.
Sammenkobling H6–H20	Fra Holmsåkoia langs Åsdalsvegen til Gammelvollsjøen. Fra Gammelvollsjøen nordover langs høyspentlinje opp til Esandvegen. Langs Esandvegen østover til Nyvollen. Kobles til H20 nord for Høvtjønna. Fartsgrense 50 km/t. Langs Esandvegen og til sammenknytting H20 ved Høvtjønna er fartsgrense 20 km/t
Ti10	Tilknytningsløype fra Ol-Persbakken (parkering) østover langs Nea og over Nea øst for Storfossen, videre over Bekkøyvollen fram til parkeringsplass ved Vassfloen
Tilkobling Ås–Nesjøen	Fra tilkoblingsløype Ti10 følger løypa Nebjørgvegen til enden, deretter traktorveg til Gravbakkfossen. Løypa går så sørover via Ristjønna forbi Rishaugen, over Nåvårtjønna og videre over Råvåttjønnbekken før den går ut til Nesjøen ved Ånøygamma. Fartsgrense 20 km/t fra 100 meter før Gravbakkvollen – 100 meter etter Øyvollen.
Tilkobling fra H12 på Stuggusjøen.	Over isen til Stugudal landhandel og bensinpumpene. 20 km/t fartsgrense der løypa går på land.
H6–Selbugrensa	Fra grense mot Selbu i Hattlia videre sør for Seteråttjønna, over til kryss Ti2

0 Endret ved forskrift 30 jan 2020 nr. 108.

§ 4. Åpning og stenging av løypenettet

- Løypenettet åpnes tidligst 1. desember og stenges senest 25. april med unntak av løypene H21, H4, H10 og Ti10 som kan holdes åpen til 5. mai.
- Åpning og stenging av løyper kunngjøres. Åpning kan ikke skje før saken er drøftet med reindrifta.
- Det er ikke tillatt med kjøring i tidsrommet mellom kl. 23.00 og 07.00.
- Kommunen kan stenge løypenettet eller enkeltløyper med umiddelbar virkning dersom det oppstår forhold som gjør dette nødvendig.
- Kommunen skal stenge hele-, eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta.

Motorferdsel er ikke tillatt i løypene i tidsrommet fra og med 5. mai til og med 1. desember.

0 Endret ved forskrift 30 jan 2020 nr. 108.

§ 5. Bruk av løypenettet

- For løypenettet i kommunen gjelder de nasjonale bestemmelser for hastighet etter forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel.
- Det skal kjøres med hastighet 20 km/t på steder med 50 meter eller kortere mellom løypen og bebyggelse (hus/hytter). Lavere hastighet skal skiltes i område med en eller flere hus/hytter.
- Føreren skal stanse før kryssing av veg og oppkjørte skiløyper og har vikeplikt for trafikanter som befinner seg på veggen eller i skiløypa. Maksimal hastighet ved kryssing av veg/skiløype er 20 km/t.
- Det er påbudt med hjelm både for fører og passasjer.
- Fører av snøscooter har alltid vikeplikt for skiløpere/myke trafikanter/annen ferdsel.
- Ferdsel i løypenettet skjer på eget ansvar. Den som ferdes på islagt vassdrag har et selvstendig ansvar for selv å påse at isen er trygg.
- All ferdsel i løypene skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker.

§ 6. Skilting og merking

Løypene skal skiltes og merkes i henhold til gjeldende veileder/standard for fysisk sikring av snøscooterløyper. Midlertidige skilt og annen merking skal fjernes ved stenging av løyper.

§ 7. Drift og tilsyn

- a) Tydal kommune skal sørge for at løypene er skiltet og merket før de kan tas i bruk det enkelte år etter avtale med tilrettelegger.
- b) Kommunen har det overordnede ansvar for omlegging og stenging av løypene.
- c) Løypene må ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen. Kvisting og rydding av traséer regnes ikke som terrenginngrep.
- d) For tilkoblingsløype H6–H20 er det ikke tillatt å hugge trær i arealet mellom Nøsterlia hyttefelt og Esandvegen. Løypa skal i størst mulig grad tilpasses eksisterende vegetasjon, og kvisting skal begrenses til et minimum.

0 Endret ved forskrift 30 jan 2020 nr. 108.

§ 8. Løypebredde

Maksimal bredde på løypetraseen er 5 meter.

§ 9. Mindre endring av løypetrasé

Kommunen kan i de tilfeller der det ikke er forhold av vesentlig betydning som skal tas hensyn til, endre løypetrasé i terrenget med maksimalt 30 meter til hver side av fastsatt trasé, dersom terreng eller kjøreforhold tilsier at dette er nødvendig for å få en funksjonell og sikker løypetrasé.

§ 10. Parkering og rasting

- a) Parkert snøscooter skal plasseres slik at den ikke er til hinder eller fare for annen ferdsel.
- b) Det er det tillatt å parkere og raste inntil 30 meter fra senter av løypen på begge sider. Det er bare kjøring i rett linje ut fra løypa som er tillatt ved rasting. Parallellkjøring langs løypa er ikke tillatt.
- c) Maksimal hastighet ved kjøring utenfor løypa i forbindelse med rasting er 20 km/t.

§ 11. Kjøretillatelse og gebyr

Det kan tas brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene.

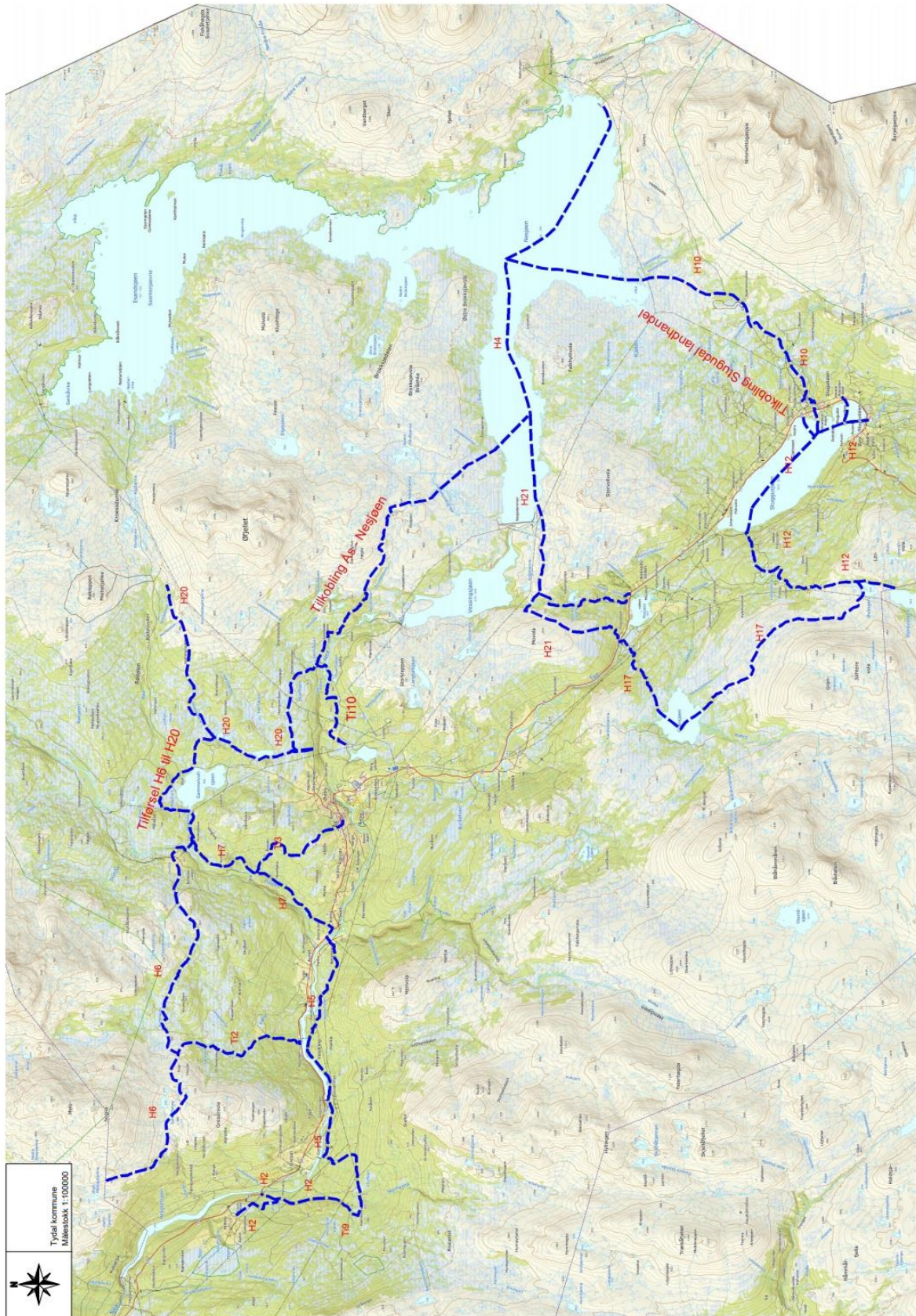
- a) Det må kjøpes kjøretillatelse for kjøring i løypene.
- b) Det selges kjøretillatelser for enkelt dager og for sesong.
- c) Prisen for kjøretillatelse kan reguleres årlig.
- d) Utsalgssteder for kjøretillatelser kunngjøres samtidig som åpning av løypene.
- e) Kjøring i løypene uten å kjøpe eller medbringe kjøretillatelse, medfører tilleggsgebyr.

§ 12. Straffeansvar

- a) Overtredelse av nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag, fører til anmeldelse.
- b) Det vises for øvrig til motorferdsellovens § 12 (straffeansvar): «Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrifter, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, straffes med bøter.»

§ 13. Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft straks og opphever tidligere forskrift 22. februar 2017 nr. 302 om kommunalt løypenett for snøscooter, Tydal kommune, Sør-Trøndelag.



Vedlegg 11 Spørreundersøkelse til innbyggere og hytteeiere i Tydal og Trysil (gule felt er ment som tydeliggjøring for den som intervjuer (Norstat)).

For intervjuer: **Kommune:**

- Tydal
 Trysil [Ljørdalen Utenfor Ljørdalen]

Innbygger eller hytteeier:

- Innbygger
 Hytteeier
 Både og

1. Kjenner du til at det er åpna snøskuterløyper for fritidskjøring i kommunen?

- Nei (Denne undersøkelsen handler primært om snøskuterløypene i Trysil/Tydal kommune, så da har vi bare noen bakgrunns-spørsmål til deg - **hoppe til spm. 15 til 22**)
 Ja

2. Dersom ja og **hytteeier**; kan du anslå hvor langt er det fra HYTTA di til nærmeste løype? (alternativ trenger ikke leses opp)

- Mindre enn 100 meter
 100 – 500 meter
 501 m – 1 km
 1,1 - 5 km
 5,1 – 10 km
 Mer enn 10 km
 Vet ikke

3. Dersom ja og **innbygger**; kan du anslå hvor langt er det fra BOLIGEN din til nærmeste løype? (alternativ trenger ikke leses opp)

- Mindre enn 100 meter
 100 – 500 meter
 501 m – 1 km
 1,1 - 5 km
 5,1 – 10 km
 Mer enn 10 km
 Vet ikke

4. a. Er du **grunneier** av utmark – utover bolig-/hyttetomt – i kommunen?

- Nei (gå til 5)
 Ja

b. Går det ev. skuterløype på din eiendom?

- Nei
 Ja

5. Har du selv kjørt snøskuter, eller vært passasjer, i ei skuterløype i Tydal / Trysil, siden de nye løypene kom?

- Nei
 Ja, kjørt selv
 Ja, har vært passasjer på skuter

6. a. Eier du, eller noen i din husstand, snøskuter?

- Nei
 Ja

7. Nå vil vi høre litt om hvilke uteaktiviteter du driver med om vinteren (kryss av dersom 'ja', og hvor ofte)?

- Går du tur/langrenn i faste skiløyper?
Hvor ofte?: Hver uke Hver måned En sjelden gang
- Kjører du i alpinbakke (slalåm mm)?
hvor ofte: Hver uke Hver måned En sjelden gang
- Går du turer/toppturer utenfor løype?
hvor ofte Hver uke Hver måned En sjelden gang
- Kjører du snøskuter?
hvor ofte: Hver uke Hver måned En sjelden gang
- Isfisker du?
hvor ofte: Hver uke Hver måned En sjelden gang
- Jakter du vinterstid?
hvor ofte: Hver uke Hver måned En sjelden gang

8. Er du medlem i en eller flere av følgende foreninger? (kryss av etter behov)

- Idrettslag
 Snøskuterklubb
 Turlag/turistforening
 Jeger- og fiskerforening
 Hundekjøringsklubb
 Naturvernlag
 Velforening/grendelag
 Hytteforening
 Ingen av disse

Noen spørsmål om dagens løypenett for snøskuter, og bruken av løypenettet.

9. Syns du snøskuterløypene i kommunen er lagt på en god måte?

- Ja
 Delvis
 Nei
 Vet ikke

10. Her er **noen TENKTE PÅSTANDER** om snøskuterløypene i Tydal/Trysil og bruken av disse. Svar på en skala fra 1 (helt uenig) til 5 (helt enig) for hver påstand (ev. Vet ikke)

	Helt uenig				Helt enig	Vet ikke
	1	2	3	4	5	9
Skuterkjørerne følger reglene som gjelder for løypene Fartsbegrensningene i snøskuterløypene blir overholdt						
Skuterløypene blir brukt nattetid når det ikke er lov å kjøre Kjøring i skuterløypene kommer i konflikt med min bruk av naturen						
Skuterløypene er positive for hyttebruken og hytteområdene Skuterkjøring i løypene er i konflikt med friluftslivet i kommunen						
Løypene blir brukt som utgangspunkt for ulovlig kjøring, utenfor løypene Støy i forbindelse med skuterløypene er ikke noe problem						
Skuterløypene er negative for nærliggende verna naturområder Kjøring i løypene forstyrrer dyrelivet						
Bruken av løypene er i konflikt med annen vinterturisme Skuterløypene er positive for næringsinteresser i kommunen						
Tydal: Det er liten konflikt mellom snøskuterløyper og rein-drifta						

11. Det er vedtatt regler for hvordan løypene skal brukes; hvordan opplever DU at løypene blir brukt? (ett svar)

- Brukes stort sett slik de skal brukes
- Brukes delvis slik de skal brukes
- Brukes i liten grad slik de skal brukes
- Vet ikke

12. A. Har DU opplevd skuterkjøring utenfor skuterløypene?

- Nei (gå til spm 12C)
- Tydal:** Ja, i forbindelse med reindrift
- Ja, annen skuterbruk utenfor løypene

B. Dersom 'ja, annen skuterbruk utenfor skuterløypene', mener du dette var lovlig eller ulovlig skuterbruk?

- Lovlig snøskuterkjøring
- Ulovlig snøskuterkjøring
- Både lovlig og ulovlig
- Vet ikke

C. I hvilken grad mener du det forekommer ulovlig kjøring ut fra skuterløypene?

- I liten grad
- Til en viss grad
- I stor grad
- Vet ikke

13. Mener du løypenettet...? (bare ett svar)

- ...bør utvides / lages flere løyper
- ...bør legges til andre traseer
- ...bør være som det er
- ...bør reduseres
- ...bør fjernes helt
- Vet ikke

14. Er ditt inntrykk at snøskuterløyper i kommunen er ei konfliktsak eller blir slike løyper bredt akseptert? Svar fra 1 Bredt akseptert til 5 Stor konfliktsak

- 1. Bredt akseptert
- 2.
- 3.
- 4.
- 5. Stor konfliktsak
- Ingen formening/vet ikke

15. Overordnet: Er du for eller imot at det er anlagt snøskuterløyper for fritidskjøring i Trysil/Tydal?

- For
- Imot
- Vet ikke
- Vil ikke svare

Til slutt noen spørsmål om deg og din bakgrunn...**16. Fastboende: Hvor lenge har du bodd i kommunen?**

- Oppvokst her
- Flytta hit i

17. Hytteiere: Når begynte du å bruke hytta i Tydal/Trysil?

- Vært familiehytte fra før min tid
- Har brukt hytta siden

18. Hytteiere: I et normalår (uten Corona) – Hvor ofte bruker du hytta om vinteren?

- Omtrent hver uke/helg
- Månedlig (2-3 ganger/helger)
- Bare i ferier
- Sjelden om vinteren
- Aldri om vinteren

19. Hytteiere: Hva er din hjemkommune?

20. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

- Grunnskoleutdanning (10-årig/ 7-årig grunnskole)
- Videregående utdanning:
- Høgskole-/universitetsutdanning, 1 til 4 år
- Høgskole-/universitetsutdanning, med mastergrad eller høyere
- Ønsker ikke å oppgi

21. Hvor gammel er du? _____ år

22. Kjønn

- Kvinne
- Mann
- Annet

Da er undersøkelsen ferdig, tusen takk for at du tok deg tid

Vedlegg 12 Resultatet T-test: Tenkte påstander om snøskuterløypene

Group Statistics

	Innbygger eller hytteeier		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
	totdelt					
Skuterkjørerne følger reglene som gjelder for løypene	Innbygger		261	4,12	1,134	,070
	Hytteieier		301	3,73	1,227	,071
Fartsbegrensningene i snøskuterløypene blir overholdt	Innbygger		231	3,81	1,306	,086
	Hytteieier		254	3,43	1,360	,085
Skuterløypene blir brukt nattetid når det ikke er lov å kjøre	Innbygger		222	1,52	1,014	,068
	Hytteieier		253	1,64	1,141	,072
Kjøring i skuterløypene kommer i konflikt med min bruk av naturen	Innbygger		278	1,51	1,126	,068
	Hytteieier		357	1,97	1,433	,076
Skuterløypene er positive for hyttebruken og hytteområdene	Innbygger		271	4,01	1,347	,082
	Hytteieier		351	3,59	1,459	,078
Skuterkjøring i løypene er i konflikt med friluftslivet i kommunen	Innbygger		276	1,79	1,263	,076
	Hytteieier		340	2,38	1,507	,082
Løypene blir brukt som utgangspunkt for ulovlig kjøring, utenfor løypene	Innbygger		253	1,72	1,198	,075
	Hytteieier		267	2,18	1,420	,087
Det er mye motorstøy fra skuterløypene	Innbygger		270	1,80	1,237	,075
	Hytteieier		345	2,45	1,536	,083
Skuterløypene er negative for nærliggende verna naturområder	Innbygger		274	1,92	1,344	,081
	Hytteieier		329	2,57	1,560	,086
Kjøring i løypene forstyrrer dyrelivet	Innbygger		276	2,06	1,404	,085
	Hytteieier		338	2,79	1,487	,081
Bruken av løypene er i konflikt med annen vinterturisme	Innbygger		268	1,76	1,263	,077
	Hytteieier		338	2,14	1,414	,077
Skuterløypene er positive for næringsinteresser i kommunen	Innbygger		273	4,40	1,107	,067
	Hytteieier		348	4,01	1,231	,066
Det er liten konflikt mellom snøskuterløyper og reindrifta	Innbygger		117	3,23	1,342	,124
	Hytteieier		183	2,94	1,347	,100

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means					95% Confidence Interval of the Difference	
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	Lower	Upper
Skuterkjørerne følger reglene som gjelder for løypene	Equal variances assumed	8,676	,003	3,943	560	,000	,395	,100	,198	,592
	Equal variances not assumed			3,965	557,740	,000	,395	,100	,199	,591
Fartsbegrensningene i snøskuterløypene blir overholdt	Equal variances assumed	1,921	,166	3,132	483	,002	,380	,121	,142	,618
	Equal variances not assumed			3,138	481,575	,002	,380	,121	,142	,618
Skuterløypene blir brukt	Equal variances assumed	4,672	,031	-1,267	473	,206	-,126	,100	-,322	,070

nattestid når det ikke er lov å kjøre	Equal variances not assumed			- 1,277	472,913	,202	-,126	,099	-,321	,068
Kjøring i skuterløypene kommer i konflikt med min bruk av naturen	Equal variances assumed	38,938	,000	- 4,349	633	,000	-,455	,105	-,660	-,249
	Equal variances not assumed			- 4,478	632,937	,000	-,455	,102	-,654	-,255
Skuterløypene er positive for hyttebruken og hytteområdene	Equal variances assumed	14,506	,000	3,635	620	,000	,415	,114	,191	,639
	Equal variances not assumed			3,672	600,489	,000	,415	,113	,193	,637
Skuterkjøring i løypene er i konflikt med friluftslivet i kommunen	Equal variances assumed	31,296	,000	- 5,244	614	,000	-,596	,114	-,819	-,373
	Equal variances not assumed			- 5,341	613,388	,000	-,596	,112	-,815	-,377
Løypene blir brukt som utgangspunkt for ulovlig kjøring, utenfor løypene	Equal variances assumed	19,062	,000	- 3,987	518	,000	-,461	,116	-,688	-,234
	Equal variances not assumed			- 4,005	511,161	,000	-,461	,115	-,687	-,235
Det er mye motorstøy fra skuterløypene	Equal variances assumed	42,623	,000	- 5,714	613	,000	-,656	,115	-,881	-,430
	Equal variances not assumed			- 5,865	612,477	,000	-,656	,112	-,876	-,436
Skuterløypene er negative for nærliggende verna naturområder	Equal variances assumed	22,935	,000	- 5,379	601	,000	-,645	,120	-,881	-,410
	Equal variances not assumed			- 5,452	600,302	,000	-,645	,118	-,877	-,413
Kjøring i løypene forstyrrer dyrelivet	Equal variances assumed	4,684	,031	- 6,215	612	,000	-,731	,118	-,962	-,500
	Equal variances not assumed			- 6,251	599,301	,000	-,731	,117	-,961	-,502
Bruken av løypene er i konflikt med annen vinterturisme	Equal variances assumed	10,019	,002	- 3,443	604	,001	-,380	,110	-,597	-,163
	Equal variances not assumed			- 3,488	595,418	,001	-,380	,109	-,594	-,166
Skuterløypene er positive for næringsinteresser i kommunen	Equal variances assumed	4,291	,039	4,093	619	,000	,390	,095	,203	,577
	Equal variances not assumed			4,146	607,573	,000	,390	,094	,205	,575
Det er liten konflikt mellom snøskuterløyper og rein-drifta	Equal variances assumed	,093	,761	1,827	298	,069	,291	,159	-,022	,604
	Equal variances not assumed			1,829	248,080	,069	,291	,159	-,022	,604

Norsk institutt for naturforskning, NINA, er en uavhengig stiftelse som forsker på natur og samspillet natur–samfunn.

NINA ble etablert i 1988. Hovedkontoret er i Trondheim, med avdelingskontorer i Tromsø, Lillehammer, Bergen og Oslo. I tillegg driver NINA Sæterfjellet avlsstasjon for fjellrev på Oppdal, og forskningsstasjonen for vill laksefisk på Ims i Rogaland.

NINAs virksomhet omfatter både forskning og utredning, miljøovervåking, rådgivning og evaluering. NINA har stor bredde i kompetanse og erfaring med både naturvitere og samfunnsvitere i staben. Vi har kunnskap om artene, naturtypene, samfunnets bruk av naturen og sammenhenger med de store drivkreftene i naturen.

ISSN:1504-3312
ISBN: 978-82-426-4660-6

Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: Postboks 5685 Torgarden, 7485 Trondheim

Besøks-/leveringsadresse: Høgskoleringen 9, 7034 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00, Telefaks: 73 80 14 01

E-post: firmapost@nina.no

Organisasjonsnummer 9500 37 687

<http://www.nina.no>



Samarbeid og kunnskap for framtidens miljøløsninger