



Utredning

Revidering rekreasjonsløyper for snøscooter høst 2022

Utredning for del 2 av høring

Innhold

Forarbeid og medvirkning	3
Lovverk	4
Motorferdselloven § 4 a:	4
Motorferdselforskriften § 4 a:	4
Saksbehandling	6
Viktige dokumenter i saken	6
Nøkkelord	6
Revideringer av løypenettet	7
Behandlede traseer	7
Parkeringer	8
Terrenginngrep og annet søknadspliktig	8
Kart som vedlegg til forskrift	8
Nummerering	9
Lengde traseer	9
Metoder	10
Generelt	10
Støyvurderinger	11
Konsekvensmatrise – avgjørende for om trasé kan vedtas	12
Avbøtende tiltak	14
Tiltak mot støy	14
Tiltak for naturmangfold	14
Tiltak andre tema	15
Vurderinger av avbøtende tiltak	15
Viktig	16
Hovedfaktorer som er vurdert	17
Verneområder	17

Reindrift.....	17
Friluftsliv.....	17
Minsteavstand	18
Noen faktorer for friluftsliv som er vurdert i denne utredningen	19
Nærfriluftsliv ved boliger og fritidsboliger	19
Drøfting av to traseer i viktige friluftslivsområder.....	19
Friluftslivsområder – prioritering.....	22
Bolig- og hytteområder, og samfunn forøvrig.....	24
Bolig og hytteområder	24
Håndhevelse av regelverk og retningslinjer	24
Klimamål og bærekraft.....	24
Landskap.....	25
Naturmangfold	26
Naturmangfoldloven	26
Vannressursloven og vannforskriften	26
Sikkerhet for de som kjører og andre	27
Kartlegging og daglig drift.....	27
Noen faktorer for sikkerhet som er vurdert i denne utredningen.....	27
Samfunnsutvikling og næringsliv	29
Noen faktorer for samfunnsutvikling og næringsliv som er vurdert i denne utredningen	29
Teknisk infrastruktur	30
Noen faktorer for teknisk infrastruktur som er vurdert i denne utredningen	30
Fartsgrenser for rekreasjonsløypenettet	31
Spesielle fartsgrenser for utvalgte traseer	31
Arealbruk.....	32
Øvrig.....	35
Uavklart klagebehandling.....	35
Andre endringer av forskrift (del 1 av høringen)	35

21. oktober 2022

Internt saksnummer er 2022/2128.

Forarbeid og medvirkning

Etter avtale med Selbu kommune, er forslag til nye og endrete traseer koordinert og utarbeidet av Selbu Utmarksråd, som videre har samarbeidet med grunneierlag/grunneiere, Selbu Snøscooterklubb og andre som har hatt forslag. Videre medvirkning fra interessegrupper og beboere sikres gjennom høringsprosessen, og eventuelle innspill og møter i den forbindelse. Miljødirektoratet nevner spesifikt at følgende skal involveres: Næringsinteresser, herunder reindriftnæringen, beboerforeninger, grunneiere, velforeninger og hytteforeninger, turlag og andre friluftsansjasjoner, samt miljøansjasjoner.

Veimyndighetene skal vurdere bruk og kryssing av offentlige veger; fylkesveger og kommunale veger. Det er en liten justering av kryssningspunktet over FV 705 ved Skisenteret, og en ny kryssning ved kommunal veg Espvegen (KV 1044) ved Tømra, og traseen går på Espvegen mellom Esplia og Såslia alpinanlegg.

Utenom tema som naturmangfold og sikkerhet, berøres også en del andre tema. Blant annet kulturminner, friluftsliv og jaktbart vilt. Støyvurderinger er også utført.



Lowverk

Motorferdselloven § 4 a:

Motorkjøretøyer kan i utmark og på islagte vassdrag bare brukes i samsvar med forskrift gitt av departementet.

Departementet kan gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. I kommunene¹ Finnmark og Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) omfatter myndigheten også adgang til i forskrift å tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.

Departementet kan i inntil seks kommuner gi kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, myndighet til i forskrift å fastsette løyper for persontransport med beltekjøretøy på vinterføre til utgangspunkter for alpin skikjøring (catskiing) som et forsøk på inntil seks år. Forsøket kan ikke forlenges. Løypene skal ta utgangspunkt i eksisterende alpinanlegg.

Løyper som fastsettes etter annet og tredje ledd, skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep. Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for dem som kjører og andre. 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.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om løypene og kommunens saksbehandling, herunder regler om klage på kommunens vedtak om fastsetting av løyper etter andre, tredje og fjerde ledd.

<https://lovdata.no/lov/1977-06-10-82/§4a>

Motorferdsselforskriften § 4 a:

Snøscooter kan brukes på vinterføre i løyper fastsatt i medhold av bestemmelsen her, innenfor de rammer som følger av kommunens forskrift etter annet ledd.

Kommunen kan fastsette snøscooterløyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. Løypene skal fastsettes i eget kart. Løypene skal vises i kartet til kommuneplanens arealdel. Kommunen skal i forskrift gi bestemmelser om bruken av løypene, herunder om kjørefart og kjøretider. Det kan i bestemmelsene fastsettes krav om brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene. I Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) kan kommunen i bestemmelsene tillate kjøring ut av

Løypa på islagt vann for å raste. Kommunen skal sørge for merking av og informasjon om løypene. Motorferdsel i snøscooterløypene er ikke tillatt etter 5. mai. I sentrale områder for kalving og flytting av rein skal løypene være stengt om våren etter 25. april. § 8 unntatt første ledd første punktum gjelder tilsvarende.

Forvaltningsloven kapittel VII gjelder for kommunens utarbeidelse og vedtakelse av løypekart og bestemmelser om snøscooterløyper med de særregler som følger av paragrafen her. Forslaget til snøscooterløyper med bestemmelser om bruk skal sendes på høring som beskrevet i plan- og bygningsloven § 11-14. Av kommunens vedtak skal det fremgå hvordan innkomne uttalelser til forslaget og konsekvensene av snøscooterløypene med bestemmelser har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt, samt kommunens vurdering etter femte ledd. Kommunens vedtak skal kunngjøres etter reglene i plan- og bygningsloven § 12-12 fjerde og femte ledd.

Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.

Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for de som kjører og andre.

Før kommunen sender forslaget til løyper på høring skal den utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket.

Kommunens vedtak om snøscooterløyper kan påklages til statsforvalteren. Forvaltningsloven kapittel VI gjelder, likevel slik at vedtaket bare kan påklages av grunneiere og rettighetshavere til eiendommer i løypenes influensområde, Sametinget og berørte reinbeitedistrikt, organisasjoner hvis interesser blir berørt av snøscooterløypene, nabokommuner og berørte statlige og regionale organer.

Kommunen skal rapportere inn data om vedtatte snøscooterløyper etter denne bestemmelsen, til Miljødirektoratets nasjonale database for snøscooterløyper. Miljødirektoratet kan fastsette bestemmelser om innrapporteringen.

Saksbehandling

Viktige dokumenter i saken

Saksutredningen består av tre dokumenter med faglige utredninger, vurderinger og analyser:

- Generelle merknader:
 - Dokumentet du leser nå. Her finner du generelle merknader, overordnede vurderinger og oppsummeringer.
- Naturmangfoldloven:
 - Alle vurderinger etter naturmangfoldloven.
- Konsekvensanalyse:
 - Oversikt med nøkkelopplysninger, kart og vurderingene for hver trasé. Dokumentet bør du bruke som referanse og til å se på kart, samtidig som du leser de andre dokumentene.

Nøkkelord

- Trasé:
 - Del av løype som er behandlet nå. Ny, endring eller utgående. Alle traseer har midlertidig nummerering i forbindelse med saksbehandlingen, siden politisk behandling avgjør hvilke som blir vedtatt og ikke. Nummereringen henspeiler på eksisterende løypenett. Endelig nummerering fastsettes i forbindelse med vedtak.
- Løype
 - Del av løypenett. Disse er nummerert ut fra område og del av løypenettet. Løypene er delt opp ved kryss, vann o.l. Noen eksisterende løyper har tidsbegrensning, av ulike hensyn.
- Tilførselsløype
 - Spesielle løyper for å knytte hytter/hyttefelt til løypenettet. De følger samme lovverk som andre løyper, men kan ha noen flere begrensninger. (Andre kommuner kan kalle disse for tilknytningsløype eller adkomstløype.) Ingen nye er behandlet i denne revisjonen.
- Konsekvensanalyse:
 - Hvordan hver trasé påvirker omgivelsene, og andre relevante faktorer, er vurdert og vektet i en egen oversikt/tabell som kalles konsekvensmatrise. Negative konsekvenser omtales også som konflikter. Se eget avsnitt for mer informasjon, og eget dokument for alle vurderingene.

Andre begreper forklares i sine respektive avsnitt.

Revideringer av løypenettet

Vurderingene du finner i dette dokumentet gjelder for *alle traseene der dette er relevant*. Mye av dette er generelt, men noe er også utdypende for innholdet du finner for hver trasé i konsekvensanalysen. Andre tema i konsekvensanalysen er selvforklarende, og er ikke drøftet ytterligere i dette dokumentet.

Det foreslås en ny løype mellom Stjørdalsgrensen i nord til Tømra i sør. Den er inndelt i to traseer og to sidegrener. To av disse er i utmark, og to er helt eller delvis på innmark.

Noen steder foreslås det å flytte deler av eksisterende trasé. Det vil si at det foreslås å fjerne en tidligere godkjent del av en gammel trasé, som erstattes av en ny trasé, som kan ligge nær den gamle.

Ved Amdalsvegen er det lagt opp til å benytte til to alternative traseer, for å redusere belastningen på forekomsten av en art. Det foreslås spesielle vilkår for bruken av disse to alternativene. Det foreslås også en liste avbøtende tiltak (ikke uttømmende), som kan vedtas for å sikre nødvendige hensyn til natur og annet.

Behandlede traseer

Hovedutvalget for samfunnsutvikling (HUSU) vedtok 18.11.2021 og 09.12.2021 å behandle et utvalg endringer av eksisterende løypenett, samt en ny løype med utgangspunkt Tømra, tilknyttet eksisterende løypenett. Det har under saksutredningen blitt gjort noen nødvendige justeringer av disse forslagene, av ulike hensyn.

Traseene er delt opp der det er naturlige skiller, men de er litt mindre oppstykket enn ved tidligere revisjoner. Færre traseer gjør det mulig med en felles naturmangfoldvurdering for alle endringene i samme dokument. Hvis det er utfordringer kun for en del av traseen, kan det kreves tiltak kun der det er aktuelt, uten at det behøver å skje for hele traseen. Gjennom høringen oppfordres det derfor til å uttale seg også for spesifikke deler av traseene.

Merk at løype D1 som nord for Selbuskogen Skisenter gikk gjennom Stjørdal kommune. Denne delen ble kun vedtatt kun av Selbu kommune, og er ikke saksbehandlet av nabokommunen, og dermed har den aldri blitt etablert. Den omtales som ny fordi den ikke ble etablert, og fordi endringen fra forrige utredning er ganske stor.



Følgende antall traseer er nå behandlet (hentet fra eget dokument *Statistikk*):

Nye	4
Endringer	6
Utgår	5

Statistikken kan bli endret i forbindelse med vedtak etter høringen.

Parkeringer

Med endringene blir det også to nye parkeringer, begge sentralt plassert i Tømra:

- Den ene er ordinær, for både biler, tilhengere og snøscootere på eiendom 30/80 (industriområde, bak Sifa). Denne er merket med P i kartene. 
- Den andre er kun for snøscooter, i kanten av jordet ved Tømrakrysset på eiendom 30/4. Denne er merket med et snøscootersymbol i kartene. 

Parkeringene er kun enkelt behandlet i forbindelse med traseene de er tilknyttet, og befinner seg på privat grunn, etter avtale med grunneier. De er også gjenstand for høringen, og kan eventuelt flyttes eller få vilkår om tiltak og justeringer.

Terrengingrep og annet søknadspliktig

Kommunen er ikke kjent med at det er nødvendig med terrengingrep eller søknadspliktig fysisk tilrettelegging i utmark for noen av traseene. Motorferdselloven § 4 a lyder: "*Løypene skal ikke (...) kreve terrengingrep.*" Eventuelle mindre broer krever søknad etter plan- og bygningsloven.

Kart som vedlegg til forskrift

Av praktiske årsaker lar det seg ikke gjøre å lage det ferdige kartet som skal vedlegges ny forskrift, siden det kan endre seg med høringen og politisk behandling. Det er også fordi det er en parallell høring som også kan medføre endringer i forskrift (del 1), jf. høringsbrevet. (Del 1 av høringen er en gjentakelse av høringen som ble gjennomført høsten 2021, om adkomstbegrensninger til tilførselsløypene og tilpasninger av åpningstider av hensyn til reindriften.) Det viktigste i denne sammenheng er å presentere kart som viser forslagene til endring. Kartutsnitt finnes i fila *Konsekvensvurderinger*, og et oversiktskart er vedlagt. Kartene viser også uendrete traseer fra 2017 og endringene som ble vedtatt av kommunestyret 01.03.2021 (oppretholdt i kommunens klagebehandling i 14.02.2022).

Kart som viser gjeldende løypenett er også vedlagt (med forbehold om at Settestatsforvalteren i Nordland kan fullføre sin klagebehandling under høringen, der det kan bli fastsatt endringer som vil tre i kraft umiddelbart.) Kartet som viser kun det gjeldende løypenettet er også vedlagt (med noen redaksjonelle endringer etter at det ble publisert med forskriften på lovdata.no.) Se også avsnittet «Nummerering» nedenfor.

Når vedtak om nytt løypenett er fattet, skal kartet oppdateres i tråd med vedtaket. Dette blir da redaksjonelle endringer som gjøres i tråd med vedtak. Her blir også eventuelle endringer fastsatt i klagebehandlingen til Settestatsforvalteren tatt med. Redaksjonelle endringer innebærer også slikt som endring av farger, nummerering, layout og finjusteringer, slik at kartet blir egnet til praktisk bruk og lett forståelig. Det vil altså kun skje redaksjonelle endringer i kartet *etter* vedtaket, ikke innholdsendringer, og dette vil stemme overens med vedtaket.

Hvis det blir foreslått nye endringer i selve traseene, vil både kartet og teksten i forskriften endres deretter. Ved store endringer, kan det bli nødvendig å sende kart og forskrift ut på ny høring.

Nummerering

Av praktiske årsaker er alle traseer nummerert etter følgende system: Allerede eksisterende løyper har innledende bokstav A-D for de ulike områdene. Hver enkelt løype har et påfølgende tallnummer (f.eks. C7). Nummereringen for nye og endrede traseer følger samme system for nummerering, og i tillegg merket med selvforklarende «Ny», «Endring» eller «Utgår», og eventuelt et påfølgende tall for å skille mellom ulike deler (traseer) av samme løype. Der det er to ulike alternativer for samme nye trasé, har alternativet fått bokstaven B i tillegg.

T	ABCDE	1	Ny / Endret	1
Tilførselsløype (Ingen nye nå)	Område	Løype nummer	Ny eller endret trasé	Trasé/endring nr. (Ev. med bokstav for alternativ.)

Eksempel, C1 - Endring 2B: Det er her snakk om løype 1 i område C. Langs denne er det foreslått flere endringer, og her omtales endring nummer 2. Akkurat her er det to alternative nye traseer, og dette er alternativ B.

Traseene er av praktiske årsaker behandlet og presentert i rekkefølge etter hvordan de forgrener seg ut fra eksisterende nett og kjerneområder.

Lengde traseer

Hentet fra eget dokument med navn «Statistikk»

Lengde alle løyper i dag (jan 22)	249,63 km
Nye	10,72 km
Endrete	5,29 – 6,26 * km
Sum behandlet nå	19,70 km
Utgår/erstattes	5,95 km
Lengde alle løyper fra nå	259,69 – 260,66 * km

* Avhengig av alternativ C1 - Endring 2 eller 2B ved Amdalen/Dragstsjøen

Statistikken kan bli endret i forbindelse med vedtak etter høringen.

Metoder

Generelt

Det opprinnelige løypenettet ble åpnet i 2017. Den 01.03.2021 (og i kommunens klagebehandling 14.02.2022) ble det vedtatt noen nye løyper og endringer. Alle disse hadde egen saksutredning med konsekvensanalyse. De er allerede forskriftsfestet, og utredningene for disse legges til grunn. (Med forbehold: Siste revisjon er p.t. fortsatt til klagebehandling hos settstatsforvalteren i Nordland.)

Samme metoder blir brukt under til denne revideringen, for alle nye og endrete traseer. Det er også utført en oppdatert vurdering av samlet belastning av løypenettet.

Denne saksutredningen legger stor vekt på avbøtende tiltak, som brukes for å finne akseptable løsninger, og vedtas som vilkår sammen med hver trasé. Dette kan være justeringer som er avgjørende for om en trasé kan godkjennes, med akseptabel eller ingen konflikt. Utredningen lister opp noen slike tiltak, men kommunen oppfordrer også gjennom høringen til å foreslå andre, konkrete tiltak som kan løse ulike utfordringer. Se eget avsnitt side 14. Konsekvensmatrisen forteller hva som er akseptabelt konfliktnivå.

Så langt det lar seg gjøre, skal forslagene til traseer ligge utenom skispor og annet som kan medføre konflikt. Dette er veid opp andre interesser og hensyn, som ønsker fra grunneiere, framkommelighet, sikkerhet og natur.



Foto 1 – Orreleik, orrhane (Erik Brenna)

Støyvurderinger

Kommunen legger til grunn Miljødirektoratets veileder fra 10. januar 2018, som bygger på Multiconsults rapport "Videreutvikling av veileder om støy og planlegging av snøskuterløyper" som er datert 28. juni 2017. Generelt anbefaler Miljødirektoratet i sin veileder å benytte maksimalverdiene (L_{5AF}) på støy som indikator, grunnet gjentakende enkelthendelser fra motorferdsel. I tråd med Miljødirektoratets veileder foretas ikke støyvurderinger for traseer som ligger utenfor anbefalte buffersoner. Tabellen nedenfor (Figur 1) er hentet fra veilederen.

Det er ikke foretatt «supplerende støyvurderinger» av fagkyndige for traseer innenfor minsteavstander, slik veilederen anbefaler (punkt 6.2.5), men det er gjort skjønnsmessige vurderinger ut fra terrengforhold, vegetasjon o.l.

Det er for hver trasé beregnet antall boenheter (hus med overnattingsmulighet; bolighus, leiligheter, fritidsboliger, seterhus o.l.) innenfor både 60 meter og 450 meter. Kort avstand til snøscooterløype kan spesielt gi støy og forstyrrelser innendørs, mens utendørsaktiviteter og nærfriluftslivet kan bli påvirket ved større avstander. Et oversiktskart med støysoner er vedlagt saken.

Tabell 2: Minsteavstander fra senterlinjen av snøskuterløype til ulike områdetyper.

Område-type	Beskrivelse	Anbefalt grenseverdi	Minsteavstand (m) for buffersoner
1	Svært viktige eller viktige friluftslivsområder, jf. verdsetting i forbindelse med kommunenes kartlegging etter veileder M98-2013.	L _{5AF} 40 dB	450
2	Boliger, hytter og annen støyfølsom bebyggelse	L _{5AF} 60 dB	60
3	Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane mv. der det allerede er trafikk av et betydelig omfang	Ingen grenseverdi	Avstand fra eksisterende støykilde bør ikke overskride 30 – 50 meter

Figur 1



Foto 2 - Synnåsen (Erik Brenna)

Konsekvensmatrise – avgjørende for om trasé kan vedtas

Funksjonen til konsekvensmatrisen er å fortelle om grunnlaget, og om det må fastsettes vilkår om konfliktreducerende/avbøtende tiltak eller endringer, i forbindelse med vedtak om trasé:

- I noen tilfeller kan avbøtende tiltak redusere konflikten tilstrekkelig til at traseen kan vedtas og etableres.
- I andre tilfeller finnes det ikke tilstrekkelige/egne avbøtende tiltak, og da må traseen flyttes eller utgå.
- Det kan være nødvendig med ytterligere saksutredning, avhengig av resultater av høringen og politiske vurderinger rundt dette, før en trasé kan etableres.

Oversikten over konsekvensanalysen for hver trasé finner du i dokumentet som heter *Konsekvensanalyse*. De utslagsgivende konsekvensverdiene (de laveste/dårligste) er også oppsummert i dokumentet *Statistikk*.

-3	Uakseptabel konflikt. Trasé/løype fastsettes ikke. Ev. tiltak må iverksettes for å redusere konfliktnivå. (3 traseer, hvorav 1 har konfliktnivåer som er vanskelige å redusere)
-2	Konflikt. Det bør vurderes tiltak som reduserer konflikt. (4 traseer)
-1	Akseptabelt konfliktnivå. (0 traseer)
0	Ikke relevant / ingen endring. (3 traseer)
+1 +2 +3	Positiv endring fra dagens situasjon. (2 traseer)

En konsekvensmatrise settes opp for hver trasé. Den viser hvordan traseen innvirker på natur, omgivelser, sikkerhet og andre tema som er listet opp i [motorferdselloverket](#). Innvirkningen graderes med konsekvensverdier (= konsekvensgrad/konfliktnivå).

Konsekvensverdien vurderes for hver trasé og hvert tema, og oppgis på en skala fra stor positiv (+3) til stor negativ konsekvens (-3). Negativ konsekvensverdi betyr at det er konflikt. Positive verdier brukes ofte for endringer av løype som gir mindre konflikt enn før, eller ved f.eks. positiv innvirkning på lokalt næringsliv. Konsekvensverdiene forteller om grunnlaget, uten eventuelle avbøtende tiltak.

Betydningen av konsekvens er relativ, på flere måter:

- Konsekvensene vurderes ut fra en kombinasjon av et områdes verdi, og tiltakets omfang (f.eks. lengde på traseen).
- Sammenlignes med nullalternativet (å ikke etablere trasé)
- Verdien gjelder *endringer* fra dagens situasjon.
 - Tidligere etablerte traseer er allerede godkjent med sine konsekvenser. Kun endringer fra dette vurderes.
- Noen tema kan ha høyere prioritet enn andre.
 - F.eks. kan en stor negativ konsekvens for sikkerhet (farlig løype) vurderes som viktigere enn en stor negativ konsekvens for landskapet.

Metoden for utredning av konsekvens finnes beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 og tilleggsmateriell til denne (2006/2014). Dette er en anerkjent metode i forhold til konsekvensanalyse og sikter på å belyse de ulike sidene ved tiltaket. Metoden som benyttes i denne utredningen er en forenklet utgave av denne metoden, og er også brukt ved etablering og tidligere revidering av rekreasjonsløypenettet i Selbu.



Foto 3 – Feldal'n (Erik Brenna)

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak er hva som kan gjøres for å redusere konflikter og ulemper. Hvilke som skal benyttes, er ofte et skjønnsmessig spørsmål. I noen tilfeller finnes det ingen aktuelle avbøtende tiltak, og hvis konflikten er for stor (konsekvensnivået er for dårlig), skal en trasé ikke etableres, men den kan eventuelt flyttes. Avbøtende tiltak kan i varierende grad gjøres for ulike tema. Enkelte avbøtende tiltak kan være utfordrende å håndheve, og ha mindre effekt enn ønskelig. For eksempel om det settes lav fartsgrense med formål å redusere støy, vil det i liten grad kunne kontrolleres, og rusing med motoren kan skje også stillestående.

Tiltak mot støy

Utdrag fra veilederen:

I de tilfeller støy vil berøre svært viktige eller viktige friluftslivsområder eller bolig- og hytteområder, bør kommunen vurdere å legge om løypa. Der kommunene likevel ser behov for å lokalisere løyper innenfor minsteavstandene til svært viktige og viktige friluftslivsområder og støyømfintlig bebyggelse, kan følgende tiltak vurderes:

- *Tidsbegrensning for bruk av løypene, for eksempel å stenge løypene slik at bolig- og hytteområder får ro på kvelden.*
- *Stenging av løypene på typisk utfartshelger der det vil bli konflikt med friluftslivet.*
- *Nedsatt hastighet i deler av løypa; En hastighetsreduksjon ned til 20 km/t mot svært viktige og viktige friluftslivsområder vil innebære at minsteavstanden for å overholde 40 dB reduseres fra 450 meter til 175 meter.*

En pekepinn på støyreduksjon ved redusert fartsgrense; fra Miljødirektoratets veileder:

«En hastighetsreduksjon ned til 20 km/t mot svært viktige og viktige friluftslivsområder vil innebære at minsteavstanden for å overholde 40 dB reduseres fra 450 meter til 175 meter.»

Veilederen anbefaler ikke fartsgrenser ned til 10 km/t.

I et 10-20-årsperspektiv ventes støy å avta grunnet mer støysvake motorer, og antakelig også elektriske snøscootere. Dette kan redusere støypåvirkningen ovenfor mennesker.

Tiltak for naturmangfold

Relevante avbøtende tiltak for naturmangfold finnes i eget dokument, *Vurdering etter naturmangfoldloven*. Føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven legger opp til at det skal vedtas avbøtende tiltak for å redusere potensiell skade, i de tilfeller der det er vanskelig å vurdere risiko.

Tiltak andre tema

Disse samsvarer i stor grad med avbøtende tiltak av hensyn til naturmangfold, men er relevante også for andre tema.

- a) Stenge løyper ved forhold som usikker is, usikre bekker og myrhull, og fare for snøskred eller sørpeskred.
- b) God og aktiv drift av løypene. Bruk av skilt, informasjon, justering av fartsgrenser og åpningstider o.a. med tanke på framkommelighet og sikkerhet.
- c) Kontinuerlig eller jevnlig overvåkning av effekter på nærmiljøet, friluftsliv, bolyst, næringsliv o.a. Statistikk før og etter åpning kan fortelle om både positive effekter og negative konsekvenser.
- d) Automatisk telling av passerte kjøretøy utvalgte steder, for å få oversikt over trafikk og bruk, samt bedre kontroll av åpningstidene.
- e) Vurdere tiltak ved svært liten bruk eller for stor belastning på enkelte traseer. Lite brukte løyper kan stenges permanent, og redusere samlet belastning på omgivelsene, hvis det kanalisere trafikken til bedre egnede områder.
- f) Uavhengig og jevnlig evaluering av løypenettet og bruken, samt spørreundersøkelser blant både brukere og berørte.
- g) Stenge løyper nær utfartsområder og skiløyper på spesielt konfliktfylte tidspunkter.
- h) Redusere antall dager løypa er åpen, spesielt for enkelte traseer med høyt konfliktnivå, som ved populære utfartsområder for ski, og f.eks. i påsken, når mange er utendørs. F.eks. begrense til én dag i uka, eller til kun perioder av sesongen.
- i) Forkorte sesongen for hele eller deler av løypenettet.
- j) Utvide nattforbudet for å redusere forstyrrelser kveld, natt og morgen.
- k) Redusere fartsgrensen. I tillegg til mindre støy, kan det bl.a. gi tryggere trafikk.
- l) Begrense og kanalisere ferdsel med skilting om gjennomkjøringsforbud, enveiskjøring og blindveger.
- m) Definere områder/soner som har egne sesongkort, for å begrense ferdselen til bestemte brukergrupper (hyttfelt etc.).

Avbøtende tiltak for andre tema kan være så mangt, så listen er langt fra uttømmende.

Vurderinger av avbøtende tiltak

Det er ønskelig at høringspartene vurderer aktuelle avbøtende tiltak, og også foreslår egne. Det kan være nødvendig å vedta ytterligere saksutredning basert på disse forslagene, før endelig vedtak kan fattes.

For noen traseer er det i saksutredningen allerede foreslått konkrete, avbøtende tiltak som reduserer konflikten til det som kan være akseptabelt nivå. Hvis dette bidrar tilstrekkelig til å senke konfliktnivået, er et oppdatert tall opplyst i parentes ved siden av (i dokumentene *Konsekvensanalyse* og *Statistikk*). I noen vil ikke det foreslåtte avbøtende tiltaket være tilstrekkelig til å senke konfliktnivået, og flere må vurderes. Foreslåtte eller tilsvarende effektive avbøtende tiltak vedtas som vilkår for hver trasé.

Kommunen ønsker tilbakemeldinger i høringen på:

- Om de konkrete forslagene til avbøtende tiltak er tilstrekkelige.
- Alternativt hvilke andre/flere som trengs for å redusere konflikten nok til at traseen kan etableres. Flere forslag til avbøtende tiltak finnes i forrige avsnitt.
- Om konsekvensverdien er satt riktig. Hvis man mener at konsekvensverdien er satt feil i utgangspunktet, og må justeres, skal endringen begrunnes.
- Dersom det ikke finnes egnede avbøtende tiltak som kan redusere konflikter tilstrekkelig, sier denne metoden at traseen ikke skal vedtas som opprinnelig foreslått. Den må da tas ut eller flyttes. Det må da vurderes hva man vil gjøre.

Viktig

Etter denne metoden kan ikke traser med uakseptabel konflikt (rød, -3) eller konflikt (oransje, -2), vedtas eller etableres uten videre. Det må først vurderes hvilke endringer og avbøtende tiltak som kan redusere konflikten, og disse skal vedtas som vilkår sammen med traseen.

For det høyeste konfliktnivået (rød, -3) skal ikke traseen etableres hvis konflikten er umulig å redusere.

For traseer der konflikten ikke enkelt kan reduseres med tiltak, bør det vurderes om videre saksbehandling har noen hensikt, fordi de kan være vanskelige å få etablert.



Foto 4 – Orrhøne i snøvær (Erik Brenna)

Hovedfaktorer som er vurdert

Verneområder

Endringene berører ingen verneområder.

Reindrift

Kun trasé D1 – Endring (Sebuskogen skisenter – Blisjimyra) har vært aktuell å vurdere opp mot reindrift, og flyttingen av traseen skal ikke gi noen endret påvirkning sammenlignet med tidligere.

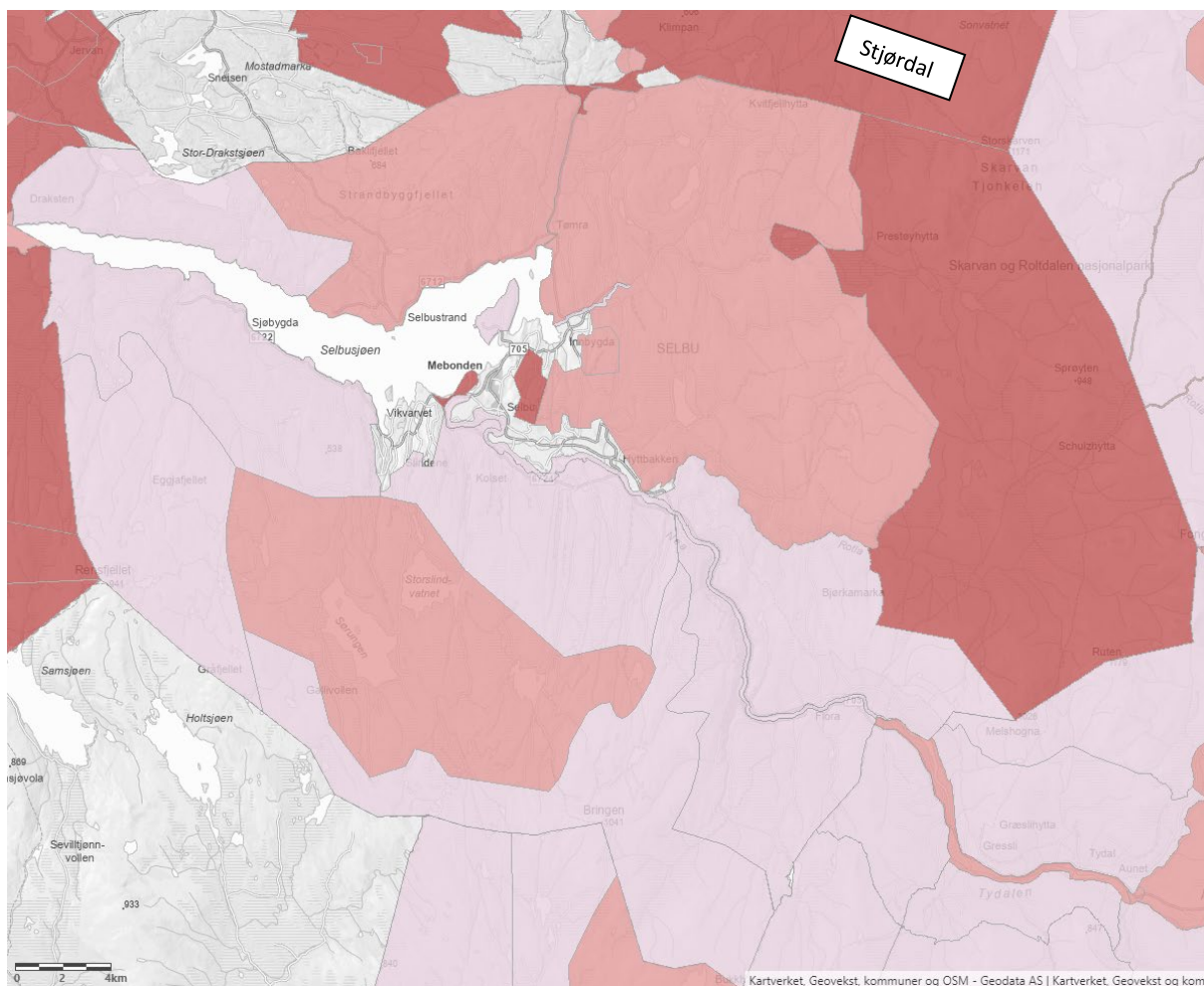
Friluftsliv

Lovverket krever: «Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet». Friluftslivet kan påvirkes av snøscooterløypene på flere måter, og det finnes mange typer friluftsliv. Støy er en viktig faktor, men også kryssing av skispor, trafikk på utfartssteder, sikkerhet o.a.

Selbu kommunes kartlegging av friluftsliv etter veileder M98 fra 2014 gjelder i hovedsak sommerhalvåret, men noe også for vinterstid (som ved Vinsmyra / Selbuskogen Skisenter). Se kart (Figur 2). Siden den ikke er helt dekkende, er det i forbindelse med endringene av scooterløypene gjort spesielle vurderinger for hvert friluftslivsområde, med tanke på tilgjengelighet og dagens bruk vinterstid. Kommunen vurderer at det er tilstrekkelig grunnlag for vurderingene som er gjort i denne utredningen, og det er tatt høyde for relevante påvirkninger i konsekvensmatrisen.

Siden forrige revisjon av snøscooterløypene, har Stjørdal kommune publisert sin kartlegging og verdsetting av friluftsliv som ble utført i 2020. Dette har innvirkning på én ny trasé, som er vurdert i dette dokumentet (D1 – Endring, Selbuskogen Skisenter). Både ved Skisenteret og ved C8 – Ny 1 (Nålmyra/ Pundsvollen - Espvegen NV) er det mange skiløyper. Dette er vurdert nærmere nedenfor (under *Drøfting av to traseer i viktige friluftslivsområder*, side 19) og i *Konsekvensanalysen* (eget dokument).

Jf. rundskriv T-2/16, *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*, avsnitt 3.10, kan innsigelse vurderes når et planforslag kommer i konflikt med områder verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013. Det gjelder også andre områder som er vurdert til å ha nasjonal eller viktig regional betydning som friluftslivsområde. Kommunen vurderer det til at saksutredningen gir godt grunnlag for å vurdere påvirkningene på friluftslivet, og viser til avsnittet *Avbøtende tiltak* (side 14) for hva som kan gjøres for å ivareta friluftslivet. Kommunen ønsker gjerne innspill om hvilke tiltak som kan sikre tilstrekkelige hensyn.



Figur 2

Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder:
 Svært viktige (mørk rød), viktige (rød) og andre registrerte friluftslivsområder (lys rød).

Minsteavstand

De konkrete vurderingene av påvirkning på viktige friluftslivsområder innenfor støysonen på 450 meter finner du i dokumentet *Konsekvensanalyse*, men her utdypes temaet og vurderingene.

Å snakke om minsteavstanden på 450 meter *til* viktige friluftslivsområder (jf. Figur 1 ovenfor) passer ikke for etablering eller endring av traseer som går *gjennom* slike områder. For traseer som bare får små endringer nær eller i viktige friluftslivsområder, anses påvirkningen til å være uendret.

Det er mest relevant å vurdere påvirkninger for nye scooterløyper i nye områder.

Noen faktorer for friluftsliv som er vurdert i denne utredningen

- Utfartsområder
 - Starten av enkelte traseer sammenfaller også med utfartspunkt for friluftsliv. Det gir mer folk og trafikk både i felles parkeringsområder og i løypene.
- Nærfriluftsliv
 - Utendørsaktiviteter er vanlig nær der folk bor og nær hyttefelt. (Se eget avsnitt.)
- Skiløyper
 - Skiløyper for allmennheten er vurdert (skisporet.no).
 - Ingen private preparerte skiløyper i regi av hytteforeninger, hyttefelt o.l. (søknadspliktig til kommunen) er registrert i de aktuelle områdene.
 - Avstanden mellom snøscooterløyper og skispor kan variere, og også krysse eller gå i skisporet, i en avveining mot andre interesser, som tillatelser fra grunneiere, framkommelighet, sikkerhet og naturhensyn. Dette innvirker på blant annet trivsel og friluftslivsfølelsen, kan skade skisporet og gjøre det vanskeligere å gå på ski, og påvirke sikkerheten og/eller oppfattes som utrygt.
- Vinterarrangement (martnan, skiarrangement/turrenn)
 - Retningslinjene og fortløpende vurderinger vil avverge eventuelle konflikter.

Nærfriluftsliv ved boliger og fritidsboliger

Snøscootere innenfor ca. 450 meters avstand kan påvirke nærfriluftslivet og utendørsaktiviteter. Avbøtende tiltak vil kunne redusere støypåvirkningen alle steder (se eget avsnitt *Avbøtende tiltak*). Et oversiktskart med støysoner er vedlagt saken. Er det ønskelig med lokale, detaljerte støysonekart, ta kontakt med saksbehandler i kommunen.

Tettbebygde strøk er i hovedsak påvirket av støy fra traseer som går i innmark, der motorferdselloven ikke gjelder, men det er gjort enkle vurderinger for støy også der.

Drøfting av to traseer i viktige friluftslivsområder

D1 – Endring, Selbuskogen Skisenter

For traseen ved Selbuskogen Skisenter (*D1 – Endring*), er det gjort en egen vurdering, siden det er et svært viktig friluftslivsområde, og fordi scooterløypa kommer nærmere skiløyper enn det som er utredet før. Traseen i området (*D1*) har ikke blitt etablert og åpnet tidligere, fordi den ikke har blitt godkjent av Stjørdal kommune, der den var planlagt å gå tidligere. Det går imidlertid allerede etablerte scooterløyper like vest for området (Vinsmyra, vestsiden av FV 705), og disse er vurdert til å ha akseptabel påvirkning på friluftslivsområdet.

Miljødirektoratets veileder for støy har et eksempel på støyvurdering for et viktig friluftslivsområde som blir berørt¹, og som ligner på området ved Selbuskogen skisenter:

«Minsteavstandene berører en del av et stort friluftslivsområde som er klassifisert som svært viktig for friluftslivet. En relativt liten del av området berøres, men området som berøres av støy blir av friluftslivet benyttet som innfallspport til resten av det viktige friluftslivsområdet. Området er tilrettelagt med skiløyper og er mye benyttet. Kommunen vurderer at snøskuterløypen vil være i konflikt med hensyn til friluftslivet. Kommunen må synliggjøre fakta og vurderingen i saksframlegget.»

Selbuskogen Skisenter er et utfartsområde som regnes som et «svært viktig» friluftslivsområde². En relativt stor del av området blir berørt av scooterløypene, selv om deler av traseen går på innmark og gjennom idrettstadion. Det er en innfallsport til resten av friluftslivsområdene som er «svært viktig» og «viktig» (lenger øst)³, det er godt tilrettelagt med skiløyper, og mye benyttet. Disse skiløypene går også på Blisjimyra, som ligger delvis i Stjørdal kommune. På Stjørdals side av grensen her ligger et «stort turområde uten tilrettelegging», og dette er av Stjørdal kommune i 2020 vurdert som «svært viktig friluftslivsområde», Sondalen/Skarvan⁴. Det kommer ikke fram av faktaarket for Sondalen/Skarvan hvordan Stjørdal kommune har vurdert friluftslivsområdet vinterstid, men siden det omtales som «uten tilrettelegging» virker det som at det er vurdert primært for sommerhalvåret. Dette kan avklares gjennom høringsen.

Det må vektlegges at deler av området er tilrettelagt for skisport; det er et skistadion, det har store parkeringsområder, og det ligger tett inntil en trafikkert fylkesveg. Det må derfor forventes trafikk og forstyrrelser i deler av området også uavhengig av snøscooterløypene. Selbuskogen Skisenter, som uttaler seg på vegne av skistadionet, har tidligere uttrykt seg positive til scooterløype gjennom stadion-/ idrettsområdet. Denne uttalelsen gjelder ikke utøvere av friluftsliv som passerer gjennom området.

Det som må vurderes, er hvilke samlede forstyrrelser som er nødvendig og akseptabelt. Konsekvensverdien er satt objektivt ut fra de endringer av forstyrrelser scooterløypa gir på skiløypene i området, men hvordan dette vektlegges og vurderes, vil være mer et politisk skjønsspørsmål. Det kan også vurderes nærmere om det er riktig at stadionområdet skal regnes som «svært viktig friluftslivsområde», men scooterløypa går langs skiløyper og påvirker med støy og trafikk også i utmark utenfor selve stadionområdet. Kommunen ønsker gjerne tilbakemeldinger på dette gjennom høringsen.

C8 – Ny 1, Nålmyra/Pundsvollen - Espvegen NV

Også ny trasé C8 – Ny 1 går i «viktig» friluftslivsområde, på og langs skiløyper, som hittil har vært upåvirket av snøscooter. De nasjonale retningslinjene forutsetter at kommunen skal gjøre prioriteringer av områdene, slik at ikke alle påvirkes av snøscootertrafikk fra rekreasjonsløypene.

¹ Veiledning – støy og planlegging av snøskuterløyper, Miljødirektoratet, utarbeidet per 10. januar 2018, side 9, eksempel 2;

https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/dokumenter/motorferdsel/veileder_stoy_snoskuterloyper.pdf

² Selbuskogen Skisenter friluftslivsområde: <https://faktaark.naturbase.no/?id=FK00004734>

³ Hersjøen/Børsjøen friluftslivsområde: <https://faktaark.naturbase.no/?id=FK00004726>

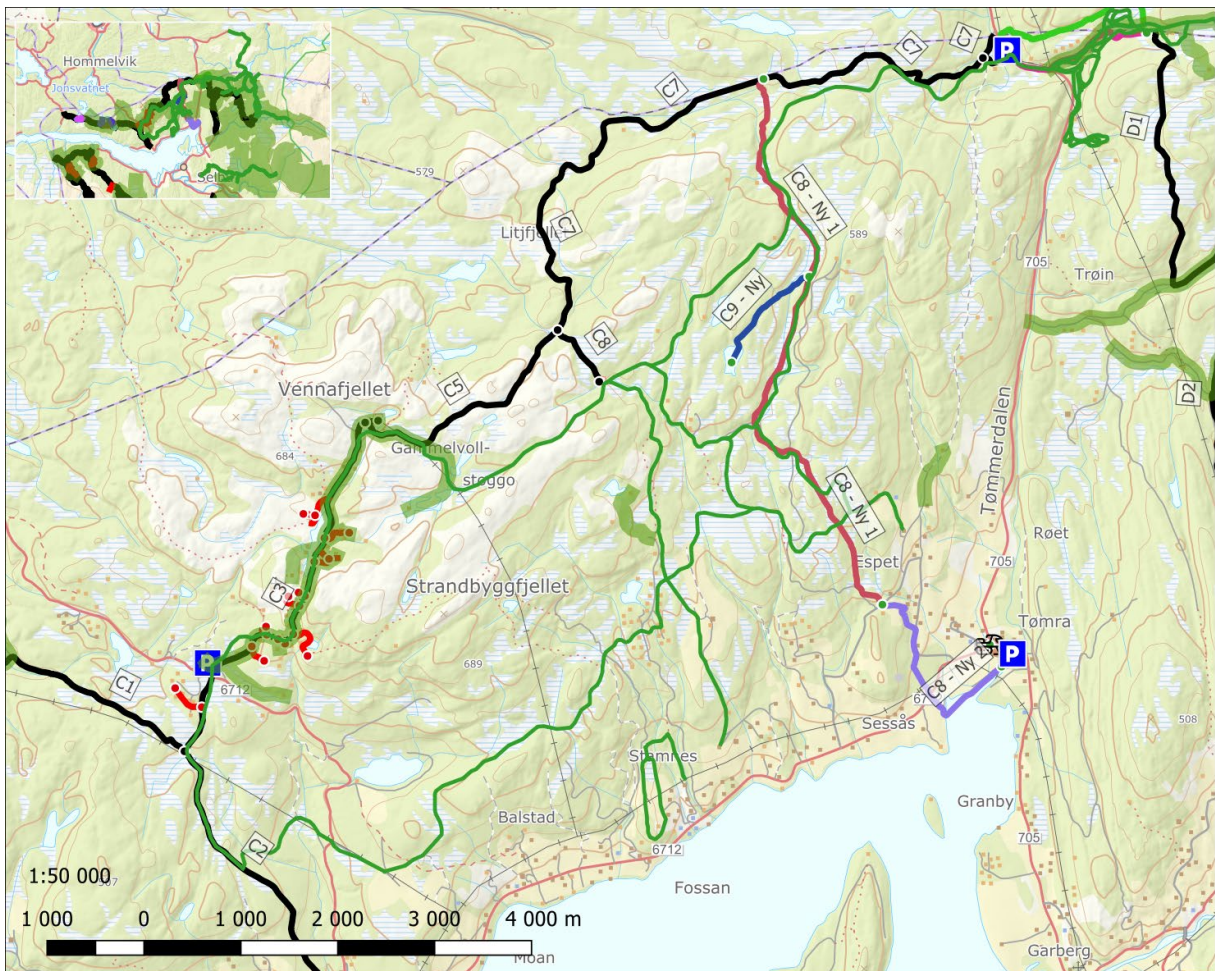
⁴ Sondalen/Skarvan friluftslivsområde: <https://faktaark.naturbase.no/?id=FK00038126>

Dette ble også påpekt av Fylkesmannen i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune ved siste revidering av rekreasjonsløypene.

Skiløypene i området er hittil i liten eller ingen grad påvirket av snøscooter (Figur 3), og har heller ikke nevneverdig nyttekjøring med snøscooter, i motsetning til Hersjøenområdet som har en del motorferdsel i utmark. Ny rekreasjonsløype Stjørdal-Tydal er også under planlegging øst i kommunen, og kan bli etablert forbi Hersjøen.

Nordligste del av løypa er også mer enn én kilometer fra tyngre tekniske inngrep (INON, status 2018, se også avsnitt *Arealbruk* side 32, med kart). Dette alene er ikke utslagsgivende for vurderingen av løypa, men det er med på å beskrive området. INON-områder sone 1 (mer enn 3 km fra tyngre tekniske inngrep) og villmarkspregede områder vurderes strengest. Løype C7 ligger også allerede i dette området.

Gjennom høringen ønsker kommunen gjerne tilbakemeldinger på hvilke områder som skal prioriteres til friluftsliv, og hvilke som skal prioriteres til snøscooterløyper (se også neste avsnitt).



Figur 3

Skiløyper på Selbustrand (tynn grønn, varierer noe over tid), nyttekjøring med snøscooter (bred grønn, ikke komplett), dagens rekreasjonsløype for snøscooter (svart), tilførselsløyper (rød), foreslåtte rekreasjonsløyper (andre farger).

Friluftslivsområder – prioritering

De nasjonale retningslinjene forutsetter at kommunen skal gjøre prioriteringer av områdene, slik at ikke alle påvirkes av snøscootertrafikk fra rekreasjonsløypene. Det vil si å avstå fra å etablere scooterløyper i noen friluftslivsområder, og slik redusere konflikt. Dette ble understreket av Fylkesmannen i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune ved siste revidering av rekreasjonsløypene.

Hensyn til friluftslivet skal tillegges spesielt stor vekt når kommunen skal planlegge og fastsette snøskuterløyper. Dette følger av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a femte ledd, og er understreket i forarbeidene til loven.

Det er gitt følgende føringer:

- 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.

Forslagene til nye traseer er basert på ønsker om å ha dem akkurat der, lett tilgjengelige, og med kort avstand fra der folk bor eller har fritidsbolig. Andelen friluftslivsområder og skiløyper det er ønskelig å ha uten påvirkning fra scooterløyper, er et subjektivt skjønnsspørsmål (folk har ulike meninger og prioriteringer), som kommunen og andre involverte må ta stilling til.

Friluftslivskartleggingen fra 2014 består av veldig store og lite differensierte friluftslivsområder, slik at det kan være like naturlig å prioritere *innenfor* disse områdene, og ikke bare *mellom* ulike områder. Se kartet som viser viktige friluftslivsområder (Figur 2) og kart over registrerte snøscooter- og skiløyper i hele Selbu (Figur 4).

Kommunen har tidligere konkludert med at det er ønskelig med en del scooterløyper også i viktige friluftsområder, men det må også vurderes hvilke områder som skal være prioritert for friluftsliv uten snøscooterløyper. Kommunen ønsker innspill også om dette gjennom høringen.

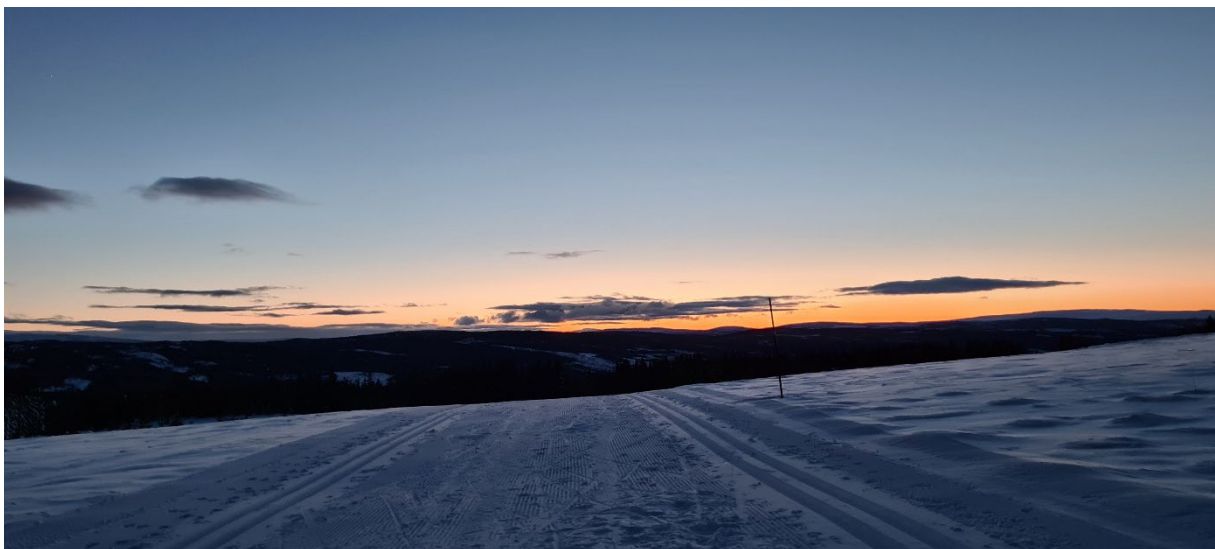
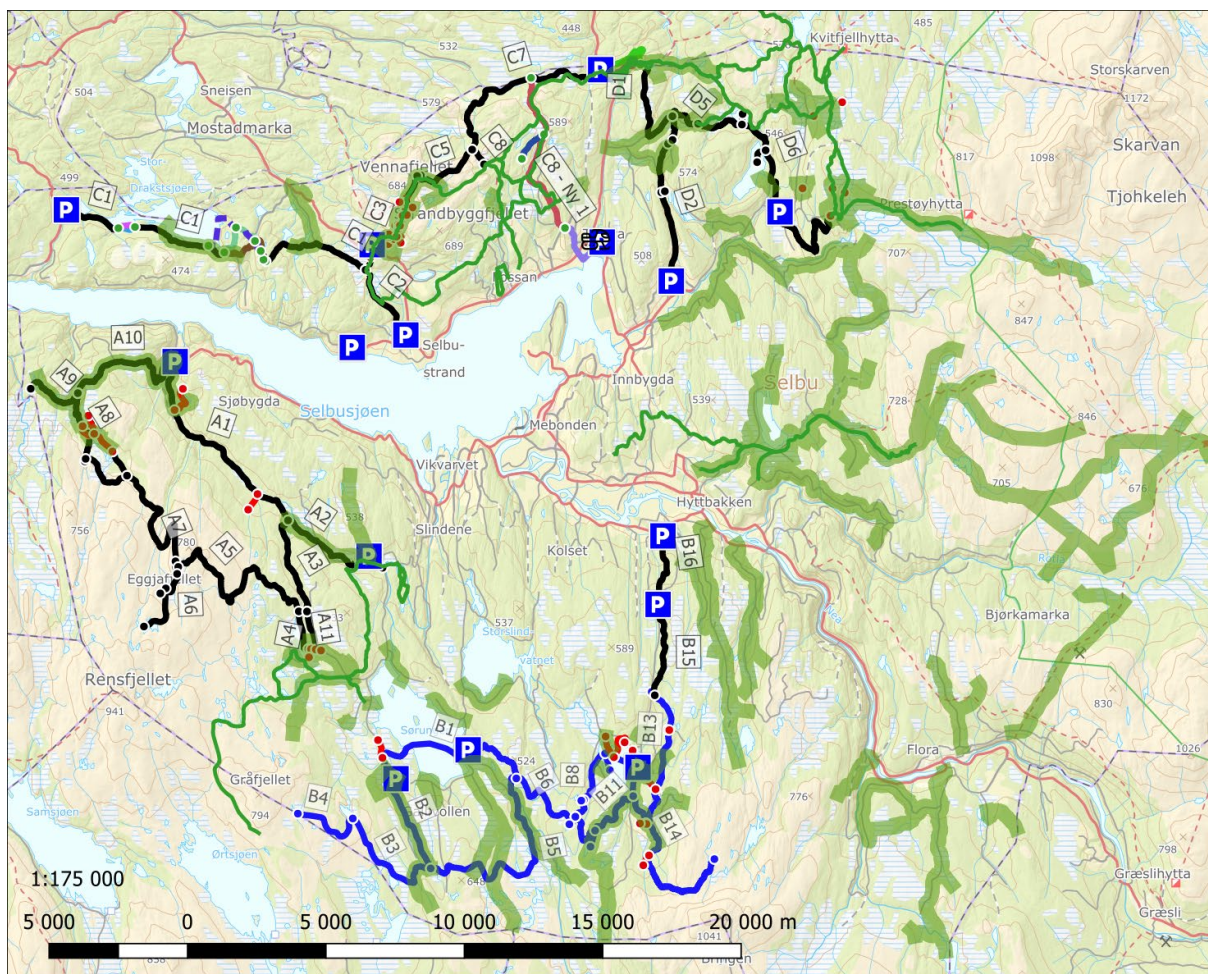


Foto 5 – Bukkvollen ved Kallarsbekken (Erik Brenna)



Figur 4

Skiløyper i Selbu (tynn grønn, varierer noe over tid), nyttekjøring for snøscooter (bred grønn, ikke komplett), dagens rekreasjonsløype for snøscooter (svart og blå), tilførselsløyper (rød), foreslåtte rekreasjonsløyper (andre farger).

Bolig- og hytteområder, og samfunn forøvrig

Bolig og hytteområder

Alle boenheter med mulighet for overnatting er vurdert, f.eks. bolighus, leiligheter, fritidsboliger og setervoller. I denne sammenheng betyr også «hus» det samme som «boenhet», og begrepene brukes noe om hverandre.

For oversikt over antall hus som blir berørt innenfor støysonene på hhv. 450 og 60 meter, se egne dokumenter *Statistikk* og *Konsekvensvurderinger*. Merk at det ikke er summert noe totalt antall, fordi samme hus kommer innen støysonen for flere nærliggende traseer, og fordi hus innen 60 meter også er innen 450 meter. Tallene er omtrentlige. Boenheter som allerede er oppført eller under oppføring og markert som eksisterende i kommunens kartinnsyn er medregnet, samt noen hus som er vurdert manuelt. Ledige bolig-/hyttetomter er ikke medregnet, men boenheter som har fått igangsettingstillatelse er medregnet. Områder for fremtidig fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel, eller ubebygde (deler av) regulerte hyttefelt, er heller ikke vurdert eller medregnet. Se også avsnittet Arealbruk side 32 for vurderinger av båndlegging av areal og støy mot boligfelt.

Håndhevelse av regelverk og retningslinjer

Mulighet for effektiv håndhevelse av regelverk er utfordrende for avsides traseer, som vil være vanskelig å kontrollere av oppsyn og politi. Det legges til grunn at brukerne respekterer lover og regler. Det er rom for å stramme inn bruken og eventuelt stenge løyper som misbrukes, både i forbindelse med den årlige evalueringen og den løpende driften.

Klimamål og bærekraft

Motorferdsel utgjør en faktor i kommunens bærekrafts- og klimamål. Dette er ikke vurdert nærmere, fordi kommunen ønsker i utgangspunktet disse rekreasjonsløypene for snøscooter. Påvirkningen på miljøet og oppfyllelsen av bærekraftsmålene vil imidlertid bli mer utfordrende i takt med omfanget.

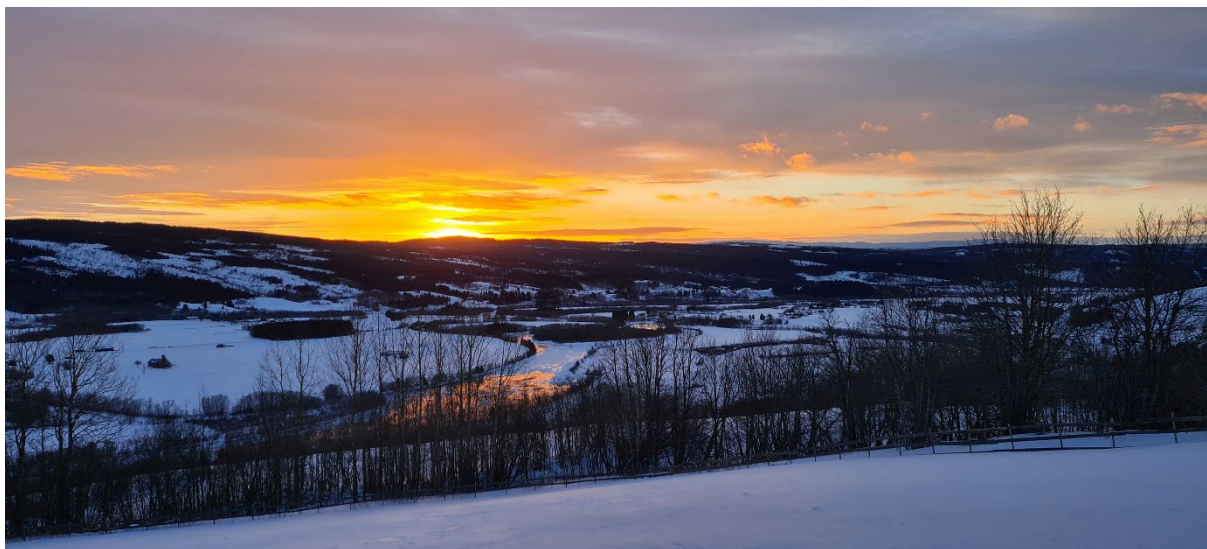


Foto 6 – Øverbygda (Erik Brenna)

Landskap

Dette temaet er vurdert opp mot blant annet utsyn fra bebyggelse, hyttefelt, skiløyper/utfartsområder og lengden på selve traseen. Eksponering varierer med terrenget, avstander og hvor mye området er brukt. Spor i terrenget vektes mest negativt der det er synlig fra store arealer og for mange mennesker. Sporene i landskapet vurderes mindre strengt dersom området allerede er sterkt påvirket/bebygget, mens lys fra snøscooterne kan være godt synlige både ute og innendørs. Utsyn fra spesielt skiløyper vektes litt mer negativt, da mange setter mer pris på naturopplevelser i et uberørt landskap med «rene linjer» og pen utsikt (og flotte fotomotiver). Temaet er ikke vurdert grundig, og regnes ikke for å være det mest utslagsgivende i vurderingene, slik at innspill fra lokalkjente i høringsprosessen kan være nyttige.



Foto 7 – Vordfjellet mot øver Svarttjenna (Erik Brenna)

Naturmangfold

Naturmangfoldloven

Viser til eget dokument *Naturmangfoldloven*, med generelle og konkrete vurderinger.

Vannressursloven og vannforskriften

Det vurderes til at rekreasjonsløypene under normale omstendigheter ikke vil påvirke vannforekomster, eller være til hinder for at miljømålene oppnås (kjemisk og økologisk tilstand).

Det er likevel en risiko for uhell som medfører søl og lekkasjer av olje/drivstoff ved vedlikehold og påfyll av drivstoff/olje og uhell under kjøring. Dette er uforutsigbart, og er ikke praktisk mulig å vurdere i detalj for hver vannforekomst. Risiko for forurensning vil trolig være størst ved parkeringsplasser, slik at forebyggende tiltak kan gjøres der, slik som å parkere der risiko for forurensning til vannforekomster er lavest.

Temaet overlapper mye med vurderingene gjort etter naturmangfoldloven.



Foto 8 – Mølnåa ved Hersjøen/Sagbakken (Erik Brenna)

Sikkerhet for de som kjører og andre

Kartlegging og daglig drift

Sikkerhetsvurderinger er gjort av Selbu Utmarksråd, ut fra erfaringer med eksisterende traseer, besiktigelser og andre vurderinger, og traseer er lagt der det anses som trygt. Kommunen har i tillegg gjort en vurdering av blant annet snøskred, mobildekning og avstand til veg i tilfelle havari/ulykker.

Alle foreslåtte traseer er på forhånd vurdert slik at en unngår bratt/farlig terreng med skrenter og stup, så det kommenteres derfor ikke nærmere. utfordringer som ventes å kunne oppstå for alle traseer, i større eller mindre grad, vil bli vurdert fortløpende gjennom hver sesong. Gjennom rutiner for aktiv drift kan løyper stenges ved høy risiko. Rutiner og utførte tiltak for blant annet overvåkning, varsling og stengning skal evalueres hvert år, og eventuelle nødvendige endringer i driftsmetodene bør umiddelbart tas inn i driftsrutinene. Retningslinjene for driften skal avklare ansvarsforhold for fortløpende vurderinger, noe som i dag koordineres av Selbu Utmarksråd.

Faktorer som bør overvåkes og vurderes kontinuerlig, er blant annet:

- Dårlig vær og føre generelt
- Vind, snøfokk og snøskavler
- Islagte vann og myrer
- Åpne bekker
- Snøbroer og bygde broer
- Eventuelle langvarige utfall av mobildekning
- Endringer i veger som er vinterbrøytet (avstander, med tanke på søk og redning)

Miljødirektoratet anbefaler å involvere personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredfare ved foreslåtte løyper. Det er ikke gjort. Kommunen baserer seg isteden på aktiv drift av Selbu Utmarksråd, som kan stenge løyper i perioder med risiko og utfordrende vær og føre.

Selbu kommune understreker at kjøring skjer på eget ansvar, selv om det gjøres vurderinger nå, og fortløpende når løypene er åpne (midlertidig stenging av løyper, skilting, med videre).

Noen faktorer for sikkerhet som er vurdert i denne utredningen

- Skredfare
 - Generelt lav eller ingen snøskredfare langs traseene.
 - Sørpeskred kan skje i terreng med svakere helling, og må vurderes fortløpende etter værforhold.
 - Spesielle værforhold kan tidvis og lokalt medføre snøskredfare også utenom arealer angitt i NVEs aktsomhetskart for snøskred.
- Is og vann
 - Spesielt regulerte vann er vurdert til å ha noe økt risiko.
 - I mildværsperioder kan snøbroer og is smelte og eksponere bekker, myrhull o.a.
- Mobildekning
 - Generelt god dekning langs alle traseene, eller innen kort avstand.

- Avstand til vinterbrøytet veg
 - Stor variasjon fra nær veg/bebyggelse til langt fra. Det er vurdert at avstand over omtrent 1000 meter er «langt unna», mens omtrent 450-1000 meter er «ganske langt», og kortere er «nær» veg.
- (Kryssing skispor)
 - Dette er vurdert for temaet friluftsliv.



Foto 9 – Blank is på Hersjøen (Erik Brenna)

Samfunnsutvikling og næringsliv

Bare det mest relevante kommenteres for hver trasé i *Konsekvensvurderingen* (eget dokument).

Mye som er relevant for samfunnsutviklingen og næringslivet gjelder generelt for alle traseer, slik at bare andre faktorer enn dette, eller der disse gjør større utslag, tas med i konsekvensvurderingen som da i utgangspunktet har «ingen» utslag (0).

Rekreasjonsløypenettet kan gi økt omsetning innen ulike næringer relatert til snøscooter og hytteturisme/turisme. Dette vurderes som litt positivt for de traseene der det er aktuelt (+1).

Områder båndlegges med forskrift til snøscootertraseer med tanke bl.a. på støy, areal og samlet belastning på natur, noe som kan medføre restriksjoner for andre typer tiltak i samme området. Dette vurderes som litt negativt (-1).

Noen faktorer for samfunnsutvikling og næringsliv som er vurdert i denne utredningen

- Kiosk, bensin, verksted/repasasjon
 - Rekreasjonsløypene kan skape positive ringvirkninger for næringsliv og servicebedrifter.
- Nødhjelp
 - Jo større avstand til vei/folk og jo mer værutsatt en trasé er, desto vanskeligere kan det bli med nødhjelp ved uhell. Denne er vurdert under «Sikkerhet for de som kjører og andre», men kan gi et positivt utslag her, dersom det etableres egne rutiner for nødhjelp i rekreasjonsløypenettet.
- Varmestuer
 - Kan vurderes i forbindelse med retningslinjer, der sikkerhet er et viktig tema.
- Turisthytte
 - Det finnes ingen turisthytter langs foreslåtte rekreasjonsløyper.
- Drikkevann
 - Anses for å ikke bli påvirket av disse traseene.

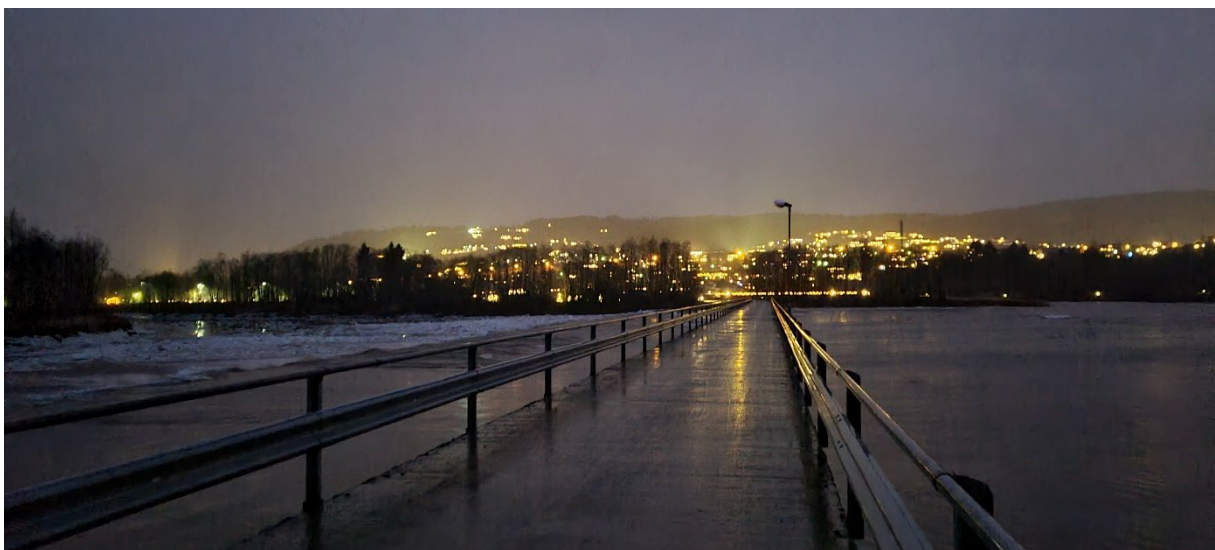


Foto 10 - Utsikt mot Årsøya (Erik Brenna)

Teknisk infrastruktur

Noen faktorer for teknisk infrastruktur som er vurdert i denne utredningen

- Kapasitet parkeringsplasser for bil
- Kapasitet adkomstveger (bredde/trafikk)
- Kapasitet/egnet for parkering av snøscootere og tilhengere
 - Unngå fysiske skader på vegetasjon og lekkasje til grunnen/vannkilder.
 - Primært benytte arealer som er egnet for parkering også sommertid.
- Brøyting adkomstveg (for bil) eller i løypa
- Bomveg
- Vedlikehold/kostnader

Dette anses å ha blitt vurdert av Selbu Utmarksråd for hvert forslag til trasé, og det er ikke kjent noen konsekvenser. Tilbakemeldinger i høringen kan endre dette. Dersom det likevel oppstår uventede problemer, må det gjøres avbøtende tiltak i etterkant (skilting, tilpasning av retningslinjene, omgjøring av trasé ved neste revisjon eller lignende).

Terrenginngrep i forbindelse med rekreasjonsløypenettet, herunder parkeringsplasser til formålet, er ikke tillatt etter motorferdselloven § 4a, fjerde ledd, andre punktum:

«Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.»

Tilsvarende står også i lokal forskrift § 7, bokstav b:

«Løypene skal ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen. Kvisting og rydding av traséer regnes ikke som terrenginngrep. Ei heller små bruer og klopper over bekker.»



Foto 11 - Hare (Erik Brenna)

Fartsgrenser for rekreasjonsløypenettet

Fartsgrensene for eksisterende, uendrete traseer endres ikke, med unntak av at avstandsgrensen til bebyggelse justeres til samme avstand som støysonevurderingen, dvs. fra tidligere 50 til heretter 60 meter, og P-plasser inkluderes i punkt 2. Forslag til endringer ut fra denne utredningen er markert i blått. Av hensyn til støyreduksjon og sikkerhet settes følgende fartsgrenser:

- 1) Alle tilførselsløyper: 20 km/t
- 2) Veikryss, P-plasser og skiløyper: 20 km/t
- 3) Alle traseer < 60 m fra bebyggelse: 20 km/t
- 4) Utvalgte traseer: Spesielle fartsgrenser (se tabell)
- 5) Øvrige traseer: 60 km/t

Merk: Der generelle og spesielle fartsgrenser (tabell nedenfor), eller annet lovverk slår inn, er det alltid strengeste/ laveste fartsgrense som gjelder. Viser til lokal forskrift, vegtrafikkloven og annet relevant lovverk.

Spesielle fartsgrenser for utvalgte traseer

Nummereringen tilsvarer løypekartet. Tabellen viser kun endringene for nye og endrete løyper fra gjeldende forskrift. (Endringsforslag fra del 1 av høringen opplyses ikke her.)

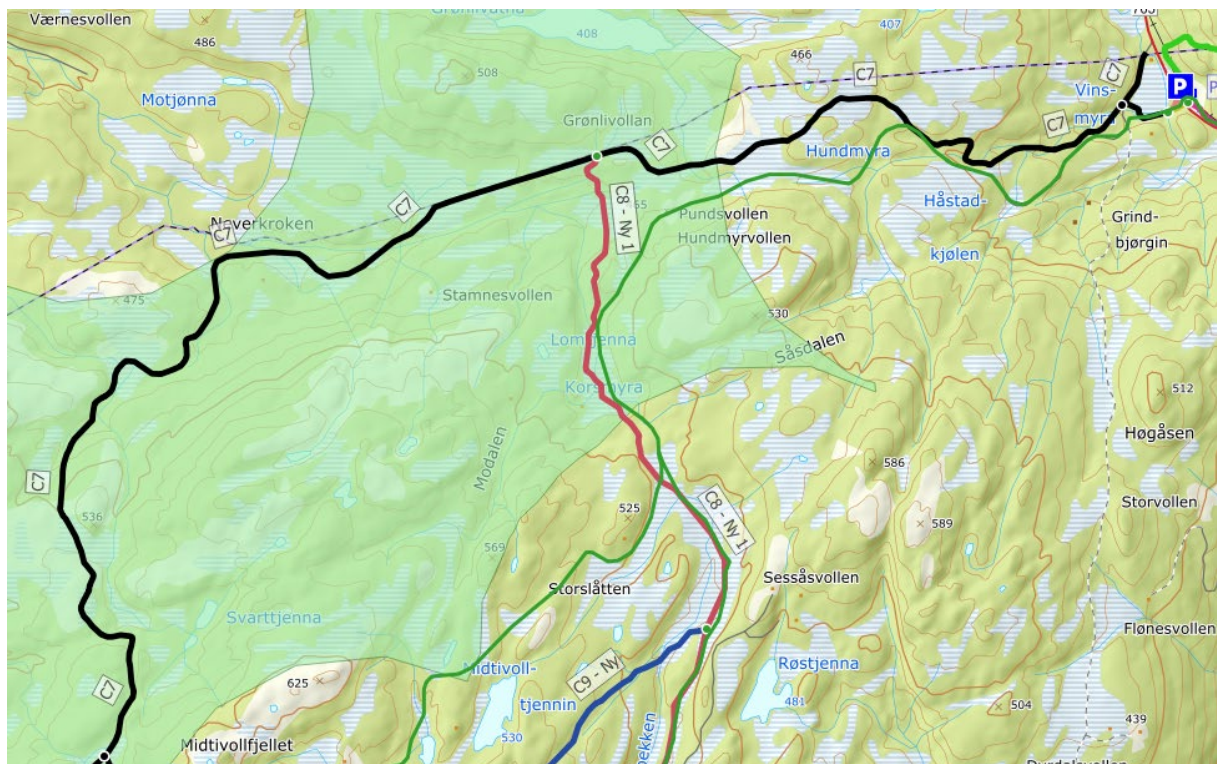
Nr	Lokaliteter	Tidsrom	Spesielle fartsgrenser
C	Gåstjennin – Litjalmotjenna / Korsdalshaugen (del av C1)	Del av løype forbi Almotjennin stenges 15. mars og ledes over Dragstsjøen (se kart). Ved uforsvarlige forhold på Dragstsjøen er løypa ved Almotjennin likevel åpen, med utvidet nattforbud: 15. mars – 15. april: 17.00 – 09.00 16. april – 5. mai: 18.00 – 10.00	
C	Tømra – Sessåsvollen / Rypskogen (del av C8)	Utvidet nattforbud: 15. mars – 15. april: 17.00 – 09.00 16. april – 5. mai: 18.00 – 10.00	
C	Tømra – Nålmyra / Pundsvollen (C8)	Avbøtende tiltak og åpningstider er ikke avklart grunnet høye konfliktnivåer. Ønsker innspill. Avklares etter høringen.	Fartsgrense ikke avklart. Avklares etter høringen.
D	Selbuskogen skisenter – Blisjimyra (del av D1)	Som resten av området.	20 km/t

Arealbruk

Miljødirektoratet stiller krav til at arealbruken skal vurderes opp mot gjeldende arealplaner og konsesjoner. Forslagene til nye/endrede snøscooterløyper vurderes til å ikke være i strid med gjeldende arealplaner eller konsesjoner. Eksisterende løyper er ikke lagt inn i kommuneplanens arealdel (KPA) eller andre regulerings-/arealplaner enda, men KPA revideres i 2023. Det er krav om at alle løyper skal legges inn i kommuneplanens arealdel, fordi dette er viktig informasjon, og skal legges inn som forhåndsdefinert linjesymbol SOSI kode 1164. Det skal også rapporteres til Miljødirektoratet via Statsforvalteren, slik at løypenettet blir lagt inn i offentlige databaser (Naturbase).

Scooterløypene båndlegger areal gjennom forskrift, både fysisk i terrenget, og med tanke på støysoner. Dersom det blir foreslått å utvikle samme arealer til andre formål, som etablering av nye hytteområder, industri eller annen bebyggelse, kan nettverket av rekreasjonsløyper være en begrensende faktor. Det kan også innvirke på hvor det er ønskelig å ha f.eks. skiløyper i fremtiden. En snøscooterløype kan medføre at arealet ikke tåler ytterligere belastning av støy og andre forstyrrelser. Samlet belastning av støypåvirkning skal alltid vurderes i hvert tilfelle for fremtidige saker, som ved revisjon av kommuneplanens arealdel og nye reguleringsplaner.

Nordlig del av ny løype C8 fra Tømra til Stjørdalsgrensen (Nålmyra/Pundsvollen) vil gå gjennom et INON-område sone 3, det vil si inngrepsfri natur mer enn 1 km fra tyngre tekniske inngrep. (Se Figur 5. For vurderingen av dette, se *C8 – Ny 1, Nålmyra/Pundsvollen - Espvegen NV* side 20.)



Figur 5

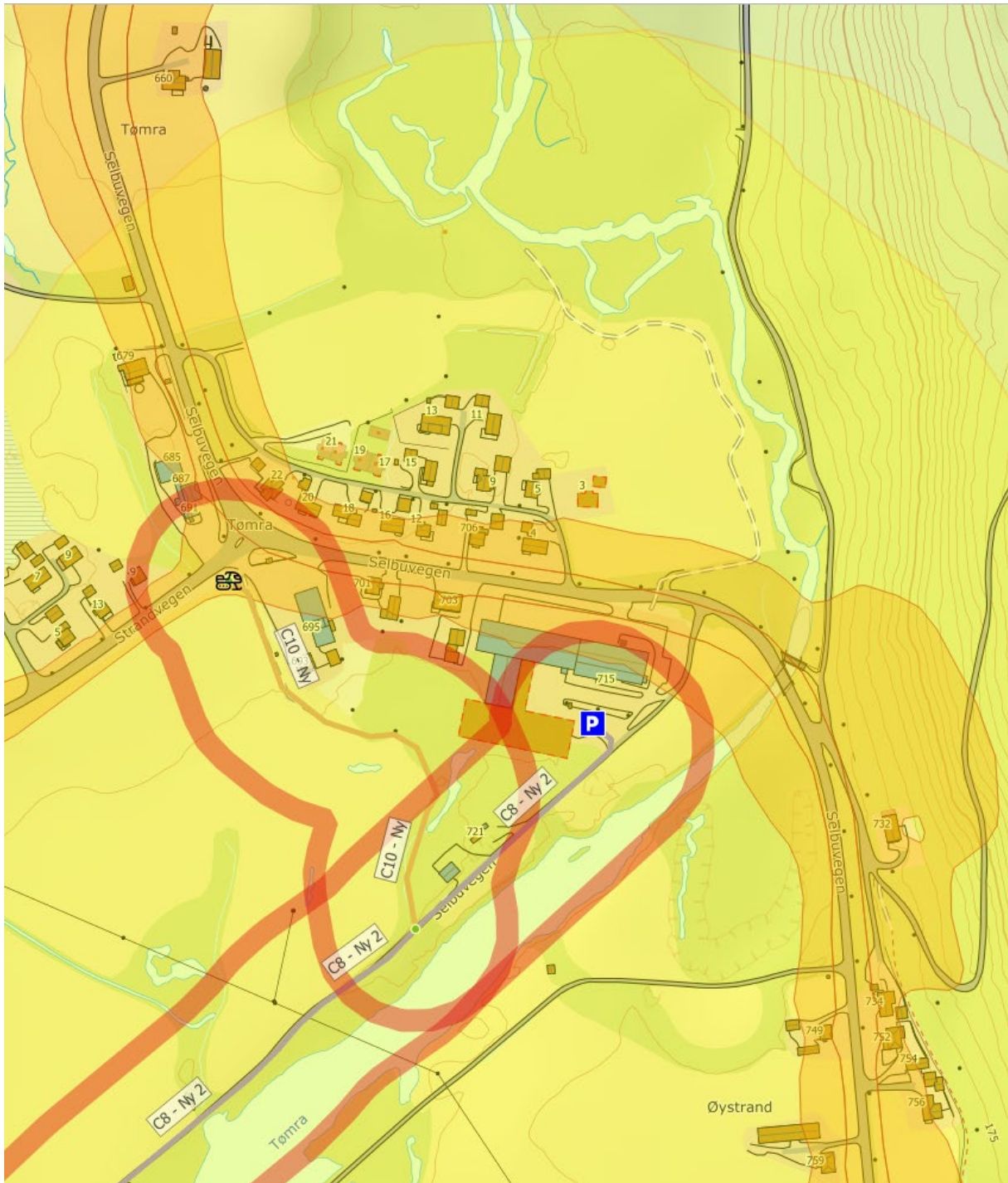
Deler av nytt eksisterende og foreslått løypenett går i INON-område (inngrepsfri natur i Norge) nord i kommunen. C7 eksisterer fra før, mens C8 er en ny del som vil gå gjennom området.

Løypenettet og parkeringene ved Tømra (C8 og C10) ligger også delvis innenfor støysonen til Fylkesveg 705. Se Figur 6 og Figur 7. Kommunen har ikke vurdert dette nærmere, og ønsker gjerne innspill gjennom høringen.



Figur 6

Støysonekart langs FV705 i Tømra (Statens Vegvesen). Flere boenheter berøres både av rekreasjonsløypene for snøscoter, med 60 meters støysone (rødt omriss) og 450 meters støysone (gul), og fra FV 705 (oransje).



Figur 7

Mer detaljert: Støysonekart langs FV705 i Tømra (Statens Vegvesen). Flere boenheter berøres både av rekreasjonsløypene for snøscooter, med 60 meters støysone (rødt omriss) og 450 meters støysone (gul), og fra FV 705

Øvrig

Uavklart klagebehandling

Det pågår i skrivende stund endelig klagebehandling hos Settefylkesmannen i Nordland, etter forrige vedtak i kommunestyret i Selbu fra 01.03.2021, samt kommunens klagebehandling 14.02.2022. Av traseene som er behandlet nå, er det bare eksisterende løype D1 fra Selbuskogen Skisenter og østover som kan bli påvirket direkte av utfallet av klagebehandlingen.

Dersom klagebehandlingen avdekker feil eller mangler i saksgangen fra forrige vedtak, kan det også få innvirkning på behandling og vedtak i denne runden.

Andre endringer av forskrift (del 1 av høringen)

Selbu kommune gjennomførte i september 2021 en «begrenset høring» om adkomstbegrensning for tilførselsløypene og tilpassede åpningstider til reindriften. Det var kommunes vurdering at dette var små endringer som kun handlet om konkretiseringer og innstramminger av forskriften, slik at det kunne gjennomføres som en begrenset høring. Statsforvalteren mente det var en feilvurdering. I praksis ble den begrensede høringen nesten gjennomført som en ordinær, men det manglet et par dager på den påkrevde høringsperioden som gjelder for ordinær høring.

Kommunen tar for ordens skyld den høringen inn sammen med denne revisjonen av scooterløypene, slik at det formelt kommer i orden, og flere kan få anledning til å uttale seg. Høringen gjennomføres i sin helhet med samme sakspapirer som sist. Se del 1 av denne høringen. All informasjon om denne ligger på nettsidene til kommunen, og gjentas derfor ikke her.