



Dato: 12.08.2016
Referanse: 17821/2016
Arkiv: K01
Vår saksbehandler: Runa Elisabeth Skyrud

Snøskuterløyper i Trysil kommune

Saksnr	Utvalg	Møtedato
16/56	Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift	12.10.2016
	Kommunestyret	

Saksdokumenter vedlagt:

Vedlegg:

- 1 Høringsuttalelse - Snøskuterleder for fornøyelseskjøring i Trysil
- 2 Svar på spørsmål i kommunestyremøte 16.02.2016 - Snøskuterløyper i Trysil
- 3 Uttalelse til spørsmål om kontroll mv - snøskuterløyper / fornøyelseskjøring

Øvrige saksdokumenter:

Rådmannens innstilling:

Det åpnes ikke 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 friluftsjakter.

Behandling i Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift - 12.10.2016:

Forslag fra H v/Liz Bjørseth:

Det åpnes for snøskuterløyper i Trysil kommune begrenset til Ljøradalføret. 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 friluftsjakter og kunne tiltrekke seg nye grupper besøkende.

Forslag fra FrP v/Per Johnny Talåsen:

Trysil FrP går for å åpne for snøskuterleder i Trysil.

Begrunnelse: Stort engasjement i grendene og en positiv holdning fra næringslivet, ref Destinasjon Trysil.

I første omgang åpnes det for alle de tre – Ljøradalen, Vestre Trysil og Flendalen - som allerede har lagt ned et stort arbeid og engasjement i dette.

Tilleggsforslag fra A v/Stein Bogsveen:

Mål om oppstart fra og med vintersesongen 2017/2018.

Votering:

1. Rådmannens innstilling falt enstemmig.
2. Forslag fra Frp satt opp mot forslag fra H: Hs forslag vedtatt med 5 (H, A) mot 1 stemme (FRP).
3. As tilleggsforslag enstemmig vedtatt.

Innstilling i Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift - 12.10.2016:

Det åpnes for snøskuterløyper i Trysil kommune begrenset til Ljøradalføret. 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 friluftsjakter og kunne tiltrekke seg nye grupper besøkende.

Målet er oppstart fra og med vintersesongen 2017/2018.

Trysil kommune

Jan Sævig
rådmann

(Dokumentet er elektronisk godkjent og er derfor uten signatur.)

Bakgrunn

I 2015 ble det vedtatt en lovendring på nasjonalt plan som gjør det mulig for kommunene å etablere permanente snøskuterløyper for fornøyleskjøring. Kommunen skal i denne saken ta prinsipiell stilling til hvorvidt det er ønskelig å åpne for slike løyper i Trysil eller eventuelt i deler av Trysil.

Saken ble tatt opp til politisk behandling i Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift den 03.02.2016 og i kommunestyret den 16.02.2016. Rådmannens innstilling var da å ikke åpne for snøskuterløyper i Trysil kommune, med begrunnelse i at det over tid kan føre til en dreining mot motorisert friluftsliv, med potensielt negative konsekvenser for folkehelse og øvrige friluftslivsinteresser.

Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift stilte seg positive til fornøyleskjøring med snøskuter, med begrunnelse i at dette på sikt gir en betydelig mulighet for utvikling av næring og at det vil bli et fint supplement til andre tradisjonelle og fysiske friluftslivsinteresser. I tillegg mente utvalget at dette vil kunne tiltrekke seg nye besøkende i kommunen. Det vises for øvrig til protokollen for detaljer.

I kommunestyret ble saken vedtatt utsatt til kommunestyremøtet i september 2016. Rådmannen ble bedt om å utrede og gi svar på et sett av spørsmål og problemstillinger, se tilleggsutredning under.

I forbindelse med den nasjonale forsøksordningen for snøskuterløyper vedtok Trysil kommune et planprogram for kommunalt forsøk med snøskuterløyper 2014-2018. Gjennom prosessen kom det innspill med løypeforslag fra Ljøradalen snøscooterklubb, Ungdomslaget Flendølen/Prosjekt Flendalen og Vestre Trysil Scooterforening.

I planprogrammet ble det foreslått å begrense forsøket til Ljøradalføret, blant annet med bakgrunn i at det lenge har vært ønske om å knytte seg til løypenettet på svensk side av grensen.

Planprogrammet ble ikke iverksatt. Regjeringen måtte avslutte forsøksordningen fordi den ble erklært lovstridig. Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift vedtok i møte den 25.06.2014 å legge saken på is, i påvente av varslet lovendring.

Lovendringen kom den 19. juni 2015, med ny § 4a i *Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15.05.1988* (motorferdsloven), der kommunen gis myndighet til å fastsette løyper for fornøyleskjøring med snøskuter på vinterføre, etter nærmere bestemte kriterier. Etter at lovendringen kom på plass, kan Trysil kommune på nytt starte prosessen med å vurdere løyper for fornøyleskjøring, men nå som permanent ordning.

Det er tre områder i Trysil som har meldt interesse for snøskuterløyper.

Ljøradalen snøscooterklubb har i brev til Trysil kommune mottatt 18.mai 2015 meldt at de opprettholder sin søknad om å etablere snøskuterløype. Klubben har utarbeidet et ferdig løypeforslag, og innhentet tillatelser fra berørte grunneiere. Klubben har laget forslag til hvordan løypa kan etableres og driftes. Lokale næringsdrivende har planer om å etablere næringsvirksomhet i tilknytning til løypa.

Ungdomslaget Flendølen/Prosjekt Flendalen har signalisert til Trysil kommune at de ønsker å arbeide videre for å etablere snøskuterløype, og eventuelt knytte seg til løypa i Ljørdalen.

Vestre Trysil Scooterforening har den 10.02.2016 søkt om etablering av snøskuterløyper i området Rysjølia, Tørberget og Søre Osen. Foreningen har i likhet med Ljøradalen snøscooterklubb innhentet tillatelser fra berørte grunneiere, og laget et forslag til hvordan løypa kan etableres og driftes.

Lovgrunnlag

Kommunen har i den nye forskriften i praksis fått altomfattende ansvar når det gjelder etablering, drift, vedlikehold, merking, informasjon og sikkerhet for snøskuterløyper. Det er derfor viktig å kjenne til lovgrunnlaget i bred forstand for å få en forståelse av de praktiske, økonomiske og juridiske konsekvensene en eventuell etablering vil medføre.

Kommunen kan fastsette løyper

Kommunen har myndighet til å fastsette løyper for fornøyelseskjøring med snøskuter på vinterføre, jf. § 4a i *Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15.05.1988*.

Vedtakskompetansen er lagt til kommunestyret som kan delegere vedtakskompetansen til annet folkevalgt organ. Vedtakskompetansen kan ikke delegeres til kommuneadministrasjonen.

Kommunen kan bare åpne for fornøyelseskjøring i faste løyper, og vil ikke ha anledning til å åpne områder for fri kjøring utenfor løyper.

Kart og bestemmelser

Kommunen fastsetter snøskuterløyper ved å vedta et kart over snøskuterløypene og bestemmelser for bruken av løypene. Kommunen kan ikke dispensere eller på annen måte gjøre unntak fra bestemmelsene eller snøskuterløypene som den har vedtatt. Dersom kommunen ønsker å endre traséen eller bestemmelsene for snøskuterløypene, må den treffe nytt vedtak etter prosessen som er beskrevet i bestemmelsen. Bestemmelsen kan heller ikke brukes som grunnlag for dispensasjon til for eksempel enkeltpersoner som ønsker å kjøre på tur eller hytteeiere som ønsker å kjøre fra hytta til løypa.

Reglene i motorferdselloven og de øvrige reglene i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gjelder for øvrig i tillegg til reglene om løyper i forskriftens § 4a.

Løypene skal fastsettes i eget kart. Kartet skal på en entydig og forståelig måte vise hvor løypene skal gå. Kartet inngår i kommunens vedtak om snøskuterløyper sammen med bestemmelsene om bruken av løypene. Kart med forslag til løyper skal utarbeides tidlig i planleggingen, og skal inngå i forslaget som sendes på høring. Kartet skal produseres digitalt, og tilfredsstillende reglene i den nasjonale standarden for geodata (SOSI-standard).

Det er mest hensiktsmessig at kommunen vedtar kartet og bestemmelsene samtidig. Begge deler må ha rettskraft før snøskuterløypene kan tas i bruk.

Forholdet til kommunalt planverk

Når kommunen har fattet vedtak som fastsetter snøskuterløyper og bestemmelser om bruken av disse, skal løypene så snart som mulig tegnes inn i kartet til kommuneplanens arealdel.

Selv om det ikke er krav om utarbeiding av reguleringsplan eller annen arealplan, kan det være tilfeller der reguleringsplan er hensiktsmessig for å regulere annen infrastruktur i tilknytning til løypene, for eksempel ved løypestart/slutt dersom det skal være utfartsparkering, lagringsplass for hengere eller lignende.

Minimumskrav i bestemmelsene

Kommunen skal gi bestemmelser om bruken av løypene. Disse skal som et minimum omfatte regler om fartsgrenser og kjøretider. Vegtrafikkloven gjelder for kjøring med snøskuter, sammen med *Forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel av 14. desember 2001*. Forskriften har særlige bestemmelser for kjørefart for beltemotorsykkel – med *beltemotorsykkel* menes snøskuter. Forskriften fastsetter at det i terrenget ikke må kjøres fortere enn 70 km i timen, og at det for beltemotorsykkel med slede ikke må kjøres fortere enn 60 km i timen uten passasjerer og 40 km i timen med passasjerer.

Kommunene må vurdere om det i hele eller deler av løypa skal settes lavere fartsgrenser av hensyn til sikkerhet for de kjørende og andre, støypåvirkning i området mv. Om kjøretider må kommunen ta stilling til om det er tider på døgnet eller dager (helgedager, helligdager mv.) hvor kjøring ikke skal være tillatt. Det samme gjelder om kjøring skal forbys på tider av året ut over det som i utgangspunktet er forskriftsfestet nasjonalt. Det kan for eksempel være aktuelt å stenge enkelte løyper eller deler av løyper visse tider av året av hensyn til rein og reindrift.

Kun på snødekt mark

Snøskuterkjøring er bare tillatt på snødekt mark, og dette vil sette naturlige rammer for når kjøring er tillatt. Særlig i overgangen mellom snødekt og bar mark om høsten og våren, kan det oppstå tvil om det er et slikt snødekke i løypene at kjøring er tillatt. For å hindre kjøring som skader vegetasjonen og for å

gi forutberegnelighet og likhet for brukerne, bør kommunene derfor gi bestemmelser om at kjøring uansett ikke er tillatt før og etter fastsatte datoer.

Rasting

Kommunen bør også gi bestemmelser om kjøring ut fra løypene i forbindelse med rasting. I utgangspunktet vil det ikke være tillatt å kjøre utenfor løypene. Nødvendig stopp og rasting må skje så nære løypa som mulig. Av sikkerhetsmessige grunner kan det likevel være nødvendig å fravike løypa noe. Kommunene bør angi hvor langt ut av løypa det eventuelt er tillatt å kjøre, eventuelle områder der rasting ikke skal være tillatt mv. Terrenget vil ha betydning for hvor langt det er nødvendig å kjøre ut av løypa for å stoppe. Kommunen bør fastsette en øvre grense som ikke bør overskride 30 meter. Det er bare kjøring i rett linje ut fra løypa som kan aksepteres, kjøring langsetter løypa i en 30-metersavstand vil være ulovlig.

Kommunen må videre være særlig oppmerksom på problemstillinger knyttet til kjøring ut fra løypene ved rasting og stopp når den legger løyper i nærheten av verneområder. Løypene må ikke legges så nær vernegrensen at det fremstår som naturlig å raste innenfor verneområdet. Motorferdsel innenfor vernegrensen vil være uheldig og dessuten ulovlig og straffbart etter verneforskriften, uavhengig av hva kommunens forskrift sier om metergrenser for rasting.

Ved utredning av støy, effekter for friluftsliv og naturmangfold mv. må kommunen ta høyde for de bestemmelser som er gitt om maksimal kjørelengde ut fra løypene til rasting ved beregning av influensområde.

Bestemmelser om betaling mv.

Kommunen kan også fastsette andre bestemmelser om bruken av løypene, for eksempel om bruk til bestemte formål eller grupper, eller bestemmelser om betaling. Slike bestemmelser må imidlertid ikke stride mot andre rettsregler (for eksempel prinsippet om ikke-diskriminering i EØS-avtalen). Rammene for adgang til brukerbegrensning følger i all hovedsak av annet regelverk enn motorferdselregelverket, først og fremst EØS-avtalen og prinsippet om ikke-diskriminering. Det er den enkelte kommunes ansvar å sørge for at den ikke innfører ordninger som bryter med EØS-retten eller annet regelverk.

Merking

Av sikkerhetshensyn er det nødvendig at løypene merkes. Dette sikrer også at de som kjører holder seg i traséen slik den er bestemt i løypekartet. Kommunen har det overordnede ansvaret for at løypene er tilstrekkelig merket, men kan inngå avtaler med andre aktører om drift og vedlikehold av løypene. Løypene bør merkes med merkestikker som er utstyrt med refleks. Krav til frekvens på merkestikker må vurderes ut hva som er nødvendig med tanke på sikkerhet. Ved merking bør det tas hensyn til om løypa går over eller under tregrensen, kontrastvirkning etc. slik at det ikke er vanskelig å følge merkingen også i dårlig sikt og kritiske situasjoner.

Merkingen av løypene skal som hovedregel ikke stå hele året gjennom, men settes ut etter at snøen er kommet om høsten og tas inn før snøen går om våren. I noen områder kan det være aktuelt med fastmerking. Dette er særlig aktuelt i områder hvor løypa går gjennom kalvingsland for reinsdyr. I slike områder kan det være vanskelig å hente inn merkestikkene på våren uten at reinen forstyrres. Slik fastmerking bør komme i stand i et samarbeid mellom kommunen og fylkesmannen.

Tidsbegrensning

Av hensyn til yngle- og hekketiden for dyr og fugler, er det ikke tillatt å kjøre med snøskuter i løypene på våren etter 5. mai. Fylkesmannen vil kunne bestemme at løypene skal være stengt i andre tidsrom. Fylkesmannen kan også etter søknad gjøre unntak fra forbudet i spesielle tilfeller. Fornøyelseskjøring vil imidlertid som utgangspunkt ikke anses som et spesielt tilfelle, og ønske om forlenging av sesongen for slik kjøring vil derfor ikke gi grunnlag for unntak.

Medvirkning, samarbeid, offentlighet og informasjon

Etablering av snøskuterløyper krever medvirkning, samarbeid, samråd, offentlighet og informasjon. Det er av stor betydning at kommunen tidlig i prosessen tar kontakt med fylkeskommunen og aktuelle sektormyndigheter som fylkesmannen, Vegvesenet, norske og svenske tollmyndigheter ved grensekryssing, NVE, politiet angående sikkerhet og kontroll mv. Når det er aktuelt å legge snøskuterløyper langs og over veier, må kommunen tidlig involvere vegeier. Det er en forutsetning at

berørte interessegrupper som næringsinteresser, beboerforeninger, grunneiere, turlag og andre friluftsansjoner, miljøorganisasjoner, velforeninger, hytteforeninger og lignende får komme til orde i beslutningsprosessen.

Forholdet til forvaltningsloven

For at saken blir så godt opplyst som mulig, jf. forvaltningsloven § 37 første ledd, må kommunen lage en saksfremstilling som opplyser saken tilstrekkelig. Saksfremstillingen må tilpasses den konkrete situasjonen og behovet. De prosessuelle kravene i forvaltningslovens kapittel VII om forskrifter gjelder for kommunens utarbeidelse og vedtakelse av snøscooterløyper med bestemmelser. De grunnleggende kravene i forvaltningsloven om utredning, varsling, uttalelse, formkrav og kunngjøring, skal altså være oppfylt. I tillegg er det i motorferdslovens prosessuelle regler som går lengre enn forvaltningslovens grunnleggende krav. Kommunen bør vurdere om det er behov for å ta andre grep for å sikre en god og åpen prosess. Dette kan for eksempel være oppstartsmøte med de berørte eller møter med parter for å drøfte særskilte temaer.

Høring

Kommunens forslag til snøskuterløyper med bestemmelser skal sendes på høring som beskrevet i plan- og bygningsloven § 11-14. Dette er reglene for høring av kommuneplan, som altså skal brukes tilsvarende. Ved gjennomføring av en høring som beskrevet i plan- og bygningsloven § 11-14 anses kravene til varsling og uttalelse i forvaltningsloven § 37 andre og tredje ledd for å være oppfylt.

Høringsforslaget må inneholde kart som på en forståelig og entydig måte viser hvor løypealternativene er forslått. Utkast til de kommunale bestemmelsene om bruken av snøscooterløypene må også ligge ved høringen. I høringsbrevet må videre kravene i plan- og bygningsloven § 11-14 andre ledd om innholdet i saksfremlegget på høringen være oppfylt, og kommunen må gjøre rede for ivaretagelsen av de særskilte hensynene og kravene om utredning, jf. motorferdslovens § 4a. Utsnitt av kommuneplankartet og annen dokumentasjon som er nødvendig for å ta stilling til traséen, må ligge ved i høringen.

Begrunnelse

En god begrunnelse er særlig viktig fordi vedtaket kan påklages. Av vedtaket skal det fremgå hvordan innkomne uttalelser til forslaget og konsekvensene av snøskuterløypene med bestemmelser har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt. Kommunens vurdering av hensynene i motorferdslovens § 4 a, femte ledd skal også fremgå av vedtaket. Vedtaket må også oppfylle formkravene i forvaltningsloven § 38 ved å vise til kommunens hjemmel til å utferdige forskrift og nevne forvaltningsorganet som har gitt forskriften.

Kunngjøring

Det er krav om at kommunens vedtak av kart over snøskuterløyper med bestemmelser kunngjøres som beskrevet for reguleringsplaner i plan- og bygningsloven § 12-12 fjerde og femte ledd. Siden kommunens vedtak kan påklages, stilles det særskilt krav til kunngjøringen. I tillegg gjelder forvaltningslovens krav til kunngjøring i § 38 og § 39 hvor det blant annet kreves at forskriften kunngjøres i Norsk Lovtidend.

Verneområder

Snøskuterløyper skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder, og at de ikke skal være til vesentlig skade eller ulempe for reindrift eller kreve terrengingrep.

Forbudet mot løyper i verneområder innebærer at det ikke kan etableres nye løyper i et eksisterende verneområde. Bestemmelsen er ikke til hinder for at allerede eksisterende løyper i eksisterende verneområder kan videreføres, slik de fremgår av verneforskriftene, innenfor det foreslåtte regelverket. Forbudet er heller ikke til hinder for at man i en prosess om et nytt verneområde etter en konkret vurdering lar allerede eksisterende løyper i området bestå, forutsatt at løypa ble etablert før oppstart av verneprosessen ble kunngjort etter naturmangfoldloven § 42. Dette må avgjøres konkret i den enkelte verneprosess.

Med verneområder menes her områder som er vernet etter naturmangfoldloven, og etter kulturminnelovens §§ 19 og 20.

Med *foreslåtte* verneområder menes områder der forslag om vern er kunngjort etter naturmangfoldloven § 42. Forbudet mot anleggelse av løype i foreslåtte verneområder vil løpe frem til vernet eventuelt er vedtatt, eller frem til virkning av kunngjøring er utløpt etter naturmangfoldloven § 44 femte ledd. Dette innebærer at det i foreslåtte verneområder vil kunne gjelde forbud mot anleggelse av løyper i maksimalt seks år, dersom vernevedtak ikke fastsettes innen utløpet av denne perioden.

Terrenginngrep

Løypene må ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen. Snøskuterløypene skal heller ikke utgjøre synlige, permanente spor i barmarksesongen. Kvisting og felling av enkeltrær regnes ikke som terrenginngrep. Klopper eller enkle bruer kan etableres der dette er nødvendig av sikkerhetsmessige hensyn. Bruer vil etter forholdene kunne regnes som tiltak etter plan- og bygningsloven. Plan- og bygningslovens regler vil da gjelde for saksbehandling av disse.

Tiltak som har tilknytning til løypene kan utløse krav til reguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 12-1 tredje ledd. Dette kan for eksempel gjelde opparbeiding av parkeringsplass ved start/sluttpunkt for løypene.

Hensyn til friluftsliv og andre interesser

Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Det er særlig friluftslivet som risikerer å bli skadelidende ved etablering av snøskuterløyper, ikke minst som følge av eventuell ulovlig kjøring med utspring i løypene. Hensynet til friluftslivet står derfor i en særstilling. Kommunen bør ikke legge snøskuterløyper i blant annet viktige eller svært viktige friluftsområder, jf. *Miljødirektoratets håndbok M98-2013 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområde*.

Kommunen skal før forslag om løyper sendes på høring, ha kartlagt og verdsatt friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen. Kommunen vil således ha et godt grunnlag for å unngå løyper i viktige friluftsområder. I store, sammenhengende vinterfriluftsområder bør det heller ikke anlegges løyper.

Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø. Kommunen skal forsøke å finne løsninger for å unngå konflikt med disse hensynene.

Veiledningsmateriale som vil gi føringer og anbefalinger for hvordan støy skal behandles i planleggingen av snøskuterløyper, er under utarbeidelse av Miljødirektoratet. Kommunene skal forholde seg til denne veiledningen i arbeidet.

I kommunens vurdering av konsekvensene for friluftsliv, naturmangfold mv må også mulighetene for en effektiv håndhevelse av regelverket inngå.

Krav til sikkerhet

Kravet om å ta hensyn til sikkerhet innebærer blant annet at løypene ikke bør legges i skredutsatte områder eller bratt terreng. I forbindelse med snøskred nyttes gjerne begrepet «bratt terreng» for terreng brattere enn 30°. De aller fleste snøskred utløses i områder brattere enn 30°. Snøskred kan imidlertid unntaksvis også starte i moderat bratt terreng (25–30°), særlig ved dårlige vær- og stabilitetsforhold. Med «skredutsatte områder» menes områder som kan nås av snøskred som enten er fjernutløst, utløst av andre, eller naturlig utløst, altså utløpsområder for skred. Det anbefales at kommunene benytter tilgjengelige kartdatabaser, eksempelvis fra NGI, for å unngå å legge løyper i bratt eller skredutsatt terreng.

Enkelte terreng som er markert i kart som utløpsområder for skred kan være relativt trygge under normale forhold, men skredutsatt under særlig dårlige og ustabile forhold. Dersom løyper unntaksvis anlegges slik at de krysser steder som kan være skredutsatte under særlig ustabile forhold, kan det være behov for å gjøre snøskuterførere oppmerksom på dette gjennom overvåkning og varsling, stengning, skilting eller generelle advarsler. Departementet anbefaler at kommunene involverer personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredsikkerheten for foreslåtte løyper.

Kommunen må også ta hensyn til andre lokale forhold som kan representere en fare ved snøskuterkjøring, f.eks. små brattheng og kløfter, usikker is, vertikal og horisontal kurvatur, sikthforhold, værforhold, påkjøringsfarlige objekter, vegkryssinger og lignende.

Utredning av virkninger for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet

Kommunen skal utrede virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet. Med influensområde menes området som blir påvirket av etablering av snøskuterløyper, for eksempel det området som blir påvirket av støy. Det er altså ikke bare virkningene på friluftsliv og naturmangfold i selve snøscooterløypene som i denne sammenhengen er relevant, men også virkninger for områdene utenfor løypene som berøres.

Krav til kartlegging og verdsetting av friluftsområder

Kommunen skal videre foreta en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene der løypene planlegges. Kartleggingen og verdsettingen skal skje med utgangspunkt i Miljødirektoratets håndbok M98-2013: *Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder*. Kommunen skal vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

Utredningen og kartleggingen skal fremgå når forslaget til snøskuterløyper sendes på høring. I utredningen bør kommunen vurdere og redegjøre for forslagene på bakgrunn av hvordan arealbruken er avklart i arealplaner, konsesjoner mv.

Gjennomført kartlegging og verdsetting vil være nyttig for kommunen også i andre saker, spesielt plansaker. I *Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv* er det fastsatt et mål om at flest mulig av landets kommuner har kartlagt og verdsatt sine viktigste friluftsområder innen 2018, uavhengig om det blir etablert snøskuterløyper eller ikke.

Grunneiers samtykke

Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøskuterløype over en eiendom før grunneieren har samtykket. Også uten en spesifikk bestemmelse om samtykke vil grunneier som hovedregel ha rett til å forby eller begrense motorferdsel over egen eiendom ut fra prinsippet om grunneiers råderett over egen eiendom, med mindre det foreligger en særlig bruksrett på bakgrunn av hevd eller annet. Motorferdsel er ikke en del av allemannsretten. Det er derfor krav om at kommunen må innhente et eksplisitt samtykke på forhånd, før den treffer vedtaket om å etablere snøscooterløyper. Kravet om innhenting av samtykke gjelder overfor både private og offentlige grunneiere.

Klage

Kommunens vedtak vil etter sin art være en forskrift selv om vedtaket kan få rettsvirkning som enkeltvedtak for enkelte personer i spesielle tilfeller. Motorferdselsforskriften gir her en særregel om klage på kommunens løypeforskrift. Det er ikke klagerett dersom en kommune velger å ikke fastsette noen forskrift om snøskuterløyper.

Kommunens vedtak om å fastsette snøskuterløype inkludert bestemmelsene om bruk kan påklages av en angitt gruppe privatpersoner, organisasjoner og offentlige myndigheter. Grunneiere og rettighetshavere, som tomtefestere, til eiendommer i løypenes influensområde kan klage. Med influensområde menes området som blir påvirket av etablering av snøskuterløyper, for eksempel det området som blir påvirket av støy. Organisasjoner kan klage dersom interessene som de skal ivareta blir berørt. Dette er for eksempel friluftsliv-, naturvern- og snøscooterorganisasjoner, grunneier-, bruker- og velforeninger. Nabokommuner og statlige og regionale organer kan klage dersom deres interesser blir berørt. Dersom en snøskuterløype blir lagt tett opp til grensen til en nabokommune, kan dette få virkninger inn i denne. Fylkeskommunen og statlige organer slik som fylkesmannen, Vegvesenet, m.fl., kan klage når interesser som de er satt til å ivareta, blir berørt. Som utgangspunkt vil slike organer kunne klage over tilsvarende forhold som vil kunne gitt grunnlag for innsigelse, det vil si når det gjelder spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. Støy og andre negative virkninger for lokalt friluftsliv kan være grunnlag for klage.

Forvaltningslovens regler om klage og omgjøring i kapittel VI gjelder. Fylkesmannen, som er klageorgan, kan prøve alle sider av saken, jf. forvaltningsloven § 34.

Tilleggsutredning

I kommunestyremøtet den 16.02.2016 fikk rådmannen i oppdrag å svare på en rekke spørsmål. Under er spørsmålene gjengitt i kursiv, mens rådmannens svar står med vanlig skrift. Det er innhentet uttalelse fra flere relevante organ, som politiet, SNO, Destinasjon Trysil og kommuneoverlegen.

Spørsmålene i punkt 9 og 10 er vurdert av kommunens jurist, fremstillingen peker på noen viktige avtalerettslige og erstatningsrettslige betraktninger som kommunen burde eller må ta hensyn til dersom den går inn for å fastsette løyper. Mulige forsikringsløsninger blir ikke behandlet.

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) § 4a hjemler fastsettelse av løyper for kjøring med snøscooter. Det er kommunestyret som har kompetanse til å fastsette traséen(e) og bestemmelser om bruken av denne/disse. Kompetansen kan i tillegg delegeres til annet folkevalgt organ, men administrasjonen kan ikke fastsette løyper mv. jf. motorferdselloven § 4a annet ledd.

I tillegg til bestemmelsene i motorferdselloven § 4a gir forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vann (motorferdselsforskriften) § 4a viktige bestemmelser. Andre relevante bestemmelser er å finne i vegtrafikkloven, forvaltningsloven, og plan- og bygningsloven og forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel.

1 – KOSTNADER FOR KOMMUNEN

Kommunen har i den nye forskriften i praksis fått altomfattende ansvar når det gjelder etablering, drift, vedlikehold, merking, informasjon og sikkerhet for snøskuterløyper.

Rådmannen bes utrede hva dette innebærer av kostnader for kommunen, både ved planlegging, etablering og drift.

KOSTNADER TIL PLANLEGGING OG ETABLERING:

Rådmannen har tidligere anslått at planlegging og etablering vil medføre 3-4 månedersverk, noe som tilsvarer en kostnad på ca. 200 000 kroner. Anslaget er noe lavere enn beregninger fra Vista Analyse, som i rapporten «Samfunnsøkonomiske virkninger av økt fornøyelseskjøring med snøscooter» (Bruvoll, Pedersen og Lindhjem 2014) opererer med et halvt årsverk og en kostnad på drøye 300 000. Men i rådmannens anslag er det forutsatt at lokale ildsjeler gjør en del av jobben. Kommunens kostnader til planlegging vil uansett avhenge av omfanget av løyper.

Rådmannen anslår at arbeidet med å kartlegge og verdsette friluftsområder vil koste om lag kr. 100 000, her kan kommunen få kr. 40 000 i tilskudd fra fylkesmannen, så egenandelen vil være ca. 60 000. Dette er et arbeid som skal gjøres uavhengig av arbeidet med snøskuterløyper, men som samtidig er en forutsetning for å etablere snøskuterløyper for fornøyelseskjøring.

Totalkostnaden kan reduseres noe på deler av arbeidet ved egeninnsats fra lokale ildsjeler, snøskuterklubb etc. Kostnaden vil variere ut fra omfanget på løypenettet.

KOSTNADER TIL DRIFT

Her må rådmannen støtte seg til erfaring fra andre kommuner som har tilsvarende ordning. Bruvoll, Pedersen og Lindhjem (2014) viser til erfaringstall fra Fauske, Kåfjord og Vinje, der snittet er på 650 kroner per kilometer løype per år. Som et praktisk eksempel vil en løype på 10 mil da koste 65 000 kroner i året.

Noe av kostnaden vil kunne dekkes inn med en eventuell løypeavgift. Et alternativ kan være at lokal snøskuterklubb, grendelag eller tilsvarende står for merking og dekker sine kostnader gjennom medlemsavgift, eller at klubben administrerer selve løypeavgiften. Rådmannen mener at det må være en forutsetning for å åpne for snøskuterløyper at drift og vedlikehold kan settes vekk til lokale krefter. Selv om mye av arbeidet kan settes bort til lokale krefter, så vil kommunen likevel måtte påregne kostnader med oppfølging og drift av løypene.

2 – PRIORITERINGER I NÆRINGSAVDELING OG ADMINISTRASJON

“Etablering av skuterløyper vil kunne gi grunnlag for ny næringsutvikling i lokalsamfunnene som blir berørt av løypenettet” skriver rådmannen i sin utredning. Samtidig er ikke etablering av skuterløyper en målsetning i hverken reiselivsstrategien eller den nye næringsplanen. Dette til tross for at arbeidet med næringsplan gikk samtidig med arbeidet med lovendring for skuterløyper. Videre skriver rådmannen i sin utredning at “Videre bør bruk av ressurser avklares som en del av behandlingen av prioriteringer i kommunal planstrategi”. Kommunestyret har i budsjettbehandlingen for 2016 nærmest unisont pekt på viktigheten av å prioritere næringsutvikling, og både posisjon og opposisjon har lagt næringsplanen til grunn for prioritering. Kommunestyret vedtok også ekstramidler til næringsavdelingen for å kunne prioritere tiltakene i næringsplanen.

Rådmannen bes utrede hvordan arbeidet med skuterleder vil påvirke kapasitet og ressurser i administrasjonen i forhold til prioriterte mål i næringsplanen og tildelte ressurser i budsjettet for 2016.

Arbeidet med skuterløyper berører ikke næringsavdelingen i særlig grad, men vil nødvendigvis legge beslag på ressurser i sektor for forvaltning og teknisk drift. Det er for tiden stort press på planavdelingen, det vil derfor behov for å leie inn ekstra personell for å unngå økte ventetider for saksbehandling og behandling av planer. Et annet alternativ er å sette vekk arbeidet. Kommunen vil ikke kunne sette bort dette arbeidet, hvis ikke de økonomiske rammene for arbeidet økes. Når det gjelder prioriterte mål i næringsplanen, så kan man tenke seg at økt samlet belastning i avdeling for plan, bygg og miljø som følge av snøskutersaken kan påvirke saksbehandlingstid.

3 – NÆRINGSUTVIKLINGSEFFEKT

En sentral begrunnelse for skuterleder er næringspotensialet, særlig for de grendelag som berøres av skuterledene, men også for reiselivet og bransjen forøvrig. Med de negative effektene som også følger skuterleder, er det viktig å synliggjøre disse gevinstene.

Rådmannen bes utrede næringsutviklingseffekten av fornøyelseskjøring med skuter i Trysil, inkludert positive og negative ringvirkningseffekter på annet næringsliv. Videre bes rådmannen om å utrede om det er det mulig å forutsette økonomisk bærekraft eller inndekning i etablering og drift av en skuterled som forutsetning for godkjenning, og om en skuterled kan stenges dersom slik bærekraft forsvinner eller ikke oppnås.

Næringsutviklingseffekten er ikke mulig å utrede på forhånd, men antas å være større dersom det etableres et stort og omfattende løypenett, med tilhørende infrastruktur. Erfaringer fra Sverige viser betydelig næringseffekt i områder med tung satsing. Men tung satsing på snøskuter kan påvirke andre næringsinteresser negativt. Det vises for øvrig til punkt 4.

Ljøradalen snøskuterklubb har på eget initiativ sendt inn svar på spørsmålene i denne tilleggsutredningen, jf. brev datert 24.05.2016. De skriver: «For Ljøradalføret 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. Det 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...»

Når det gjelder muligheten for å stenge løypa, vises det til svaret på det tredje spørsmålet under punkt 12. Økonomisk bærekraft er ikke et vilkår i forskriften. Men potentialet for næringsutvikling er aktuelt å diskutere der det vurderes å åpne for snøskuterløyper.

4 – REISELIVSBRANSJENS SYN PÅ SNØSKUTERLEDER

Rådmannen peker på at det ikke er noe fasitsvar på spørsmålet om Trysil som bærekraftig reiselivsdestinasjon. Reiselivsstrategien nevner ikke skuterløyper i det hele tatt, og rådmannens utredning viser ikke om Destinasjon Trysil er hørt særskilt i forbindelse med utredningen. Det er derfor nødvendig å la Destinasjon Trysil høres spesielt i dette spørsmålet.

Rådmannen bes derfor utrede hvordan den eksisterende reiselivsbransjen ser på spørsmålet om fornøyelseskjøring med snøskuter, hvordan det henger sammen med merkevaren og reiselivsstrategien, og hvorvidt skuterleder i Trysilfjellet er aktuelt.

Det vises her til en egen uttalelse fra Destinasjon Trysil (DT), datert 27.05.2016. DT har utført en undersøkelse blant sine medlemmer i saken. Et stort flertall av de 58 medlemsbedriftene som deltok i undersøkelsen mener at det bør åpnes for snøskuterleder i Trysil kommune. DT skriver:

«Tilbakemeldinger fra våre andelseiere viser at det er en positiv innstilling til å utvikle leder i begrensede områder og gjerne leder som knytter seg inn mot de svenske ledene. Over 80% mener det bør åpnes opp for snøskuterleder i en eller annen form.»

Om snøskuterkjøring og forholdet til merkevaren Trysil og reiselivsstrategien skriver DT:
«Før produkter og opplevelser utvikles bør etterspørsel kartlegges og potensiale for verdiskapning beskrives (hvis det ikke allerede er gjort). Effekter i form av økt besøk, lokal omsetning og nye arbeidsplasser betyr mye for Trysil og hvis snøskuterkjøring holdes til begrensede områder i vår kommune kan vi være tjent med å åpne opp for fornøyelseskjøring med snøskuter.»

På spørsmålet om snøskuterleder er forenlig med et bærekraftig reiseliv oppsummerer DT:
«På virksomhetsnivå og for enkelte områder kan det innebære lønnsomhet, men vi kjenner for lite til omfanget for å si om det kan bli samfunnsøkonomisk lønnsomt sett ift nytte- og kostnadskonsekvenser og at det derigjennom kan forsvares gjennom de tre hovedområdene og de 10 prinsippene som gjelder ift bærekraftig reisemål.» Rådmannen ser likevel at scooterløypene kan komme i konflikt med flere andre kriterier innenfor bærekraftig reisemål.

Når det gjelder spørsmålet om snøskuterleder i Trysilfjellet, anser både SKISTAR og Trysilfjell Utmarkslag dette som uaktuelt. Rådmannen har tidligere vært i kontakt med utmarkslaget om saken, og fått samme tilbakemelding.

Det vises for øvrig til uttalelsen fra DT for detaljer og mer utfyllende kommentarer.

5 – FOLKEHELSE

Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift vedtok i møte den 27.8.2014 en høringsuttalelse til motorferdselsforskriften, der det ble bedt om at folkehelse tas inn i forskriften som et tema kommunene er pålagt å vurdere å utrede i forbindelse med løyper for fornøyelseskjøring. Trysil kommune ble ikke hørt på dette innspillet. Vi legger til grunn at det fortsatt er Trysil kommune sin holdning at folkehelse skal vurderes. Når nå lovendringen er foretatt, og kommunene har fått selvråderett på dette området, må Trysil kommune vurdere folkehelse når det skal tas en prinsippavgjørelse på spørsmålet om skuterleder. Rådmannens utredning berører ikke folkehelse i nevneverdig grad. Samtidig har kommunen nettopp utarbeidet en folkehelseplan.

Rådmannen bes utrede folkehelsekonsekvensene ved fornøyelseskjøring før prinsippavgjørelse om skuterløyper tas.

Det er her innhentet uttalelse fra kommuneoverlegen, som gjengis i sin helhet her:

«Snøskuteren ble opprinnelig utviklet og brukt til bruk i snørike områder når man skulle jobbe, ta seg frem eller kunne komme raskt frem til mennesker som hadde behov for hjelp. Siden har utviklingen tatt snøskuteren fra å være et arbeidsredskap til å være en fritids aktivitet.

I en vurdering av helsemessige konsekvenser for innføring av snøskuter kjøring som en fritidsaktivitet må man vurdere både potensielt positive som negative forhold. Grunnlaget er at det ikke har vært lov å kjøre snøskuter som fritids aktivitet i Norge. Det foreligger relativt lite tall materiale I forhold til skader som skjer i fritiden på snøskuter (jf. Hevendelse til FHI d.20/04/16).

Den samlede vurdering må ta utgangspunkt i en vurdering av faktorer ved folkehelsen som vil kunne bli påvirket ved innføring av snøscooter kjøring i en mer fri form. I vurderingen opp i mot folkehelse er der tatt utgangspunkt i tilgjengelige rapporter utarbeidet innen for de siste 10 år.

Bakgrunn

Med bakgrunn i søk på PUBMED (artikkeldatabase) samt søk på norske vurderinger av snøskuterprøveordninger samt sikkerhet vil aktuelle problemstilling belyses.

Hvis vi ser til andre land med lang erfaring fra en friere lovgivning relatert til bruk av snøskuter så kan vi kanskje gjøre oss en vurdering av mulig implikasjoner på folkehelsen, helsesystemer og miljøet vi ferdes i.

I et studie fra Lapland i 1992 beskrives det at man på det tidspunktet vurderte at det fantes 30 000 snøscootere i Lapland. I 1990 ble det innrapportert 290 ulykker med personskade involvering. 72% av tilskadekomne drev med fritidsrelatert aktivitet på snøskuter. Hendelsene skjedde oftest på ettermiddager og i helgene (L Soinen et al; Arctic Medical Research; 1992, 51 Suppl 7:64-70).

I Nord Amerika er fritidsrelatert snøskuteraktivitet høy. I en artikkel fra 2003 estimerer man at det er mer enn 2 millioner mennesker, i alle alder, som kjører snøskuter. Hvert år produseres ca. 200 dødsulykker og 14 000 skader på grunn av snøskuteraktivitet (J Pierz: Clinical Orthopaedics & related research: april 2003, vol 409, pp 29-36).

Nasjonalt er det utarbeidet 2 større rapporter angående forskjellige aspekter ved snøscooterkjøring:

1. Snøscooter og trafikksikkerhet fra UiT 2009 <http://munin.uit.no/handle/10037/6207> , og fra 2008, del 1 til samme rapport <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/6206/Rapport%202008-4.BRAGE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

2. NINA rapport 90 fra 2005 Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark <http://www.nina.no/archive/nina/PppBasePdf/rapport/2005/90.pdf>

Del 2 i undersøkelsen *Snøscooter og trafikksikkerhet* ser man på erfaringer gjort i Nord Norge og Svalbard i forhold til strukturerte opplegg med snøscooter i form av guidede turer samt bruken av snøscooter som rekreasjonsmiddel.

Snøscooterkjøring handler i høy grad om risiko, livsstil, identitet, rekreasjon, frihet og spenning. Det er en aktivitet som av mange i Norge og Svalbard oppfattes som rekreasjon med mulighet for avkopling, glede og trivsel gjennom en lang vinter. Man viser til egne undersøkelser hvor det rapporteres at tilgjengeligheten til naturen økes for mange mennesker som ellers ikke ville ha kommet seg ut i naturen. Det å kjøre snøscooter er forbundet med muligheter for sosialisering på nye måter.

I rapporten *Snøscooter og trafikksikkerhet* fra UiT 2009 har man innhentet data om snøscooter og trafikksikkerhet fra turistnæring, fritidskjøring og næringsvirksomhet fra flere steder i Norge og i Sverige og Finland. Blant annet har de beskrevet hvordan bruken av snøscooter på Vinje er preget av å være et sosialt element, samt et viktig kjøretøy for personer og varetransport til og fra jobb i den kommunen. Ungdommene som ble intervjuet fortalte om følelsen av frihet og selvstendighet. Mulighetene for å drive fiske og fangst året rundt er en stor trivselsfaktor i utkant-Norge. Det samme fant de fra intervju av ungdommer i Finnmark. Ungdommene i Finnmark og Vinje fremstiller snøscooterkjøring som et sosialt fenomen der trivsel og frihet er sterk forbundet med scooterturer, som igjen har stor verdi for dem i utviklingen og etableringen av det sosiale liv imøte med andre ungdommer. Det å kjøre snøscooter rapporteres som positivt i forhold til opplevelse og mestring av kjøretøyet under ulike snøforhold, i bakker og skog. Snøscooter benyttes stort sett i perioden fra januar til mai til isfiske. Noen benytter den i kombinasjon med skiturer der en frakter seg fram til et sted for så å benytte ski i uberørte naturområder. Familier med små barn og besteforeldre er samlet på tur med isfiske, bålkos og sosialt samvær. Noen av respondentene i undersøkelsen sa dette om bruk av snøscooter: *"Vi benytter snøscooter til hyttetur og fisketur. Man er nesten avhengig av snøscooter for å komme seg til hytta. Vi drar ofte på turer med familien i slede"*. (Snøscooter og trafikksikkerhet fra UiT 2009)

Snøscooter gir muligheter for motorisert friluftsliv på tider av året da kulde og værforhold begrenser muligheten for rekreasjon i fjellet for mange. Dette framkommer også i undersøkelsen der respondentene vektlegger dette som en stor trivselsfaktor og sammenligningen blir knyttet mellom deres fjellliv og båtlivet i skjærgården på Øst- og Sørlandet.

Men snøscooterkjøring kan være risikofylt og føre til ulykker med personskaade eller tap av liv. På den måten har bruk av snøscooter både en solside og en skyggeside.

Vurdering

Det som kjennetegner det moderne og postmoderne samfunn er at en tar i bruk ny teknologi og nye måter å forholde seg til omverden på, noe som produserer nye risikofelt (Beck, 1986). Det postmoderne unge mennesket oppsøker risikoaktiviteter som; hanggliding, dykking, fallskjermhopping, motorsport, "off-piste" kjøring, alpinkyøring, elverafting med mer. Det som kjennetegner det postmoderne mennesket er at de søker utfordringer som kan innebære en risiko. Å oppsøke spennings- og mestringsaktiviteter oppfattes som en del av gleden ved livet. Breivik (2001) skriver at når menneskene selv har en mulighet til å velge risikonivå, oppleves det som positivt. Å kunne utnytte mulighetene som det innebærer i det å gå inn i "det usikre", kan gi en slags opplevelse som noe positivt. Som mennesker opptrer vi på ulike arenaer der vi er villig til å ta sjanser og utsette oss selv for farer. Dette gjelder både i yrke og fritid (Breivik, 2001).

Begrepet risiko er et uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for mennesker, miljø og økonomiske konsekvenser (Aven et al., 2008). Risiko uttrykkes ofte som sannsynlighet for at uønskede hendelser og konsekvensene av denne. En vurdering av risiko innebærer at vi sier noe om hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe og hvor ofte de eventuelt vil inntreffe. Ved å kalkulere risiko på denne måten, tror vi at vi vet hva som vil skje og hva slags konsekvenser utfallet kan få. Hensikten er å vurdere det totale risikonivået eller hvilke forhold som produserer mest risiko, et slags "cost - risk"-perspektiv. Dersom de negative konsekvensene av en hendelse er liten, vil størrelsen på sannsynligheten for at den skal inntreffe være av mindre interesse. På bakgrunn av dette kunne man definere risiko som produktet av sannsynligheten for at hendelsen vil inntreffe og graden av skadenes omfang og verdien eller betydning av tapene i framtiden.

Såfremt man formår å lage gode sikkerhetstiltak i forhold til løypemerking, utforming av løypenett, skoloring av utøverne og håndhæve god kulturbygging i forhold til adferd på snøscooter, så vurderes snøscooterkjøring i en folkehelsemessig sammenheng som et mulig positivt element inn i en gruppe av aktiviteter som gir nye muligheter for rekreasjon, sosialisering og mestring.

Forebyggende arbeid mot ulykker er viktig. Selve snøscooterkulturen må informeres, reguleres og tilrettelegges pedagogisk og sosialt for at brukere skal kunne bruke snøscootere på en forsvarlig og trygg måte, både for seg selv, andre og naturen.»

Folkehelsegevinsten ved fysisk aktivitet er godt dokumentert. Likeledes er det godt dokumentert at redusert mosjon vil øke andelen av fysiske og psykiske lidelser. I følge Bruvoll, Pedersen og Lindhjem (2014) finnes det per i dag ikke nok forskning til å kunne anslå verdien av eventuell redusert fysisk aktivitet som følge av etablering av snøskuterløyper. Det kommer an på hvor mange som blir berørt, direkte og indirekte, og på hvilken måte de blir berørt.

Det er dokumentert at utstrakt bruk av snøskuter kan føre til muskel-, skjelett- og leddplager. Men det kan også hende at tilgang på snøskuterløyper vil medføre at folk som ellers ikke beveger seg ut i naturen vil gjøre det fordi snøskuteren åpner for nye muligheter, noe som vil gi en folkehelsegevinst. Trivsel i natur er en fellesnevner både for snøskuterfolket og andre naturbrukere. Det vises for øvrig til NINA Rapport 187 av Vistad, O.I. (red), Hagen, D. og Reitan, O. (2007): «Effekt av motorferdsel i utmark på natur, folk og samfunn. Ein kunnskapsstatus.» Rådmann legger til grunn at en endring i bruk av utmark for tradisjonell fysisk aktivitet til mer motorisert aktivitet, over tid vil kunne medføre redusert folkehelse.

6 – RASTING

Rådmannens utredning sier at det skal angis hvor det ikke er tillatt med resting langs leden. Ved populære rasteplasser oppstår det endel uheldige konsekvenser som f eks forsøpling og terrengslitasje, skader på vegetasjon osv. Forurensning og forsøpling er normalt grunneiers ansvar dersom den aktuelle forurenseren ikke kan finnes og stilles til ansvar. Dersom en populær rasteplass ligger på en privat grunneiers grunn, er det denne som da har ansvaret for opprydning? Eller er det kommunen?

Rådmannen bes utrede hvorvidt det mulig med den speilvendte angivelsen av rasteplasser, dvs. at det skal angis eksplisitt hvor det er tillatt. Det må også utredes hvordan vedlikehold av rasteplasser inkludert forsøpling skal håndteres.

Det er i forskriften anledning til å angi hvor rasting er tillatt. Når det gjelder vedlikehold av rasteplass, søppelhåndtering mv, er det naturlig at dette inngår i en eventuell avtale om drift og vedlikehold av skuterløypa. Det er den parten som sørger for selve tilretteleggingen og markedsføringen som vil være juridisk ansvarlig. Det kan her settes vilkår i forskriften.

7 – HÅNDHEVING AV REGELVERKET

I kommunens vurdering av konsekvensene for friluftsliv, naturmangfold mv må også mulighetene for en effektiv håndhevelse av regelverket inngå.

Rådmannen bes utrede hva en effektiv håndheving innebærer, hvilke erfaringer som finnes, og hva dette krever av ressurser.

Kontroll- og sanksjonsmyndighet ligger hos Statens naturoppsyn (SNO) og politiet.

Rådmannen har innhentet uttalelse fra Innlandet Politidistrikt v/Trysil lensmannskontor, jf. brev datert 27.04.2016. De skriver følgende:

«Driftsenhet Trysil/Engerdal har en meget lav bemanning av politiutdannet personell, og beredskapen er bygget opp imot arbeidsplaner som dekker opp de tider av døgnet hvor hendelsene skjer. En effektiv oppfølging av fornøyelseskjøring i skuterleder vil derfor ha en lav prioritet. En vil anta at ferdselen vil være størst i helger og høytider. Da har politiet i Trysil mange av sine mannskaper knyttet opp mot ordensoppdrag i Trysilfjellet.

Det er ikke gjennomført snøskuteropplæring av mannskapene på flere år og vi er i dag ikke rustet til oppgaven. Det vil også være kostnader knyttet til opplæring og utstyr som det ikke finnes midler til i dagens tildelte budsjett for driftsenheten.»

Saksbehandler har snakket med Statens naturoppsyn, jf. telefonsamtale med Kari Kveseth i juni 2016. SNO sier at det ikke er tilstrekkelig mannskap til å holde kontroller hele tiden. Men de vil ved en eventuell etablering av snøskuterløype i Trysil holde kontroll av og til, slik de gjør andre steder. SNO peker for øvrig på at det er gode erfaringer fra den nye løypa i Åsnes så langt, men at det totalt sett er litt tidlig å trekke konklusjoner.

Trysil kommune må også påregne å holde et visst oppsyn med løypa, og da særlig i forhold til at de tekniske kravene i forskriften overholdes. Dette vil kreve at det avsettes tid til mannskap for tilsyn. I tillegg vil det være behov for enten leie eller kjøp av snøscooter til dette tilsynet. Kontrollvirksomhet må også skje gjennom uavhengig kontroll.

8 – BETALING

Kommunen kan også fastsette bestemmelser om betaling.

Rådmannen bes utrede hvordan betaling kan tenkes å gjennomføres og håndheves, og å samle inn hva som evt. finnes av erfaringer på dette.

En eventuell betalingsordning kan administreres av lokal snøskuterklubb eller tilsvarende, på lik linje med drift og vedlikehold. Dette er en løsning som riktignok er basert på tillit, men har fungert tilfredsstillende i flere kommuner. Rådmannen mener at vi må prøve å finne en tilsvarende ordning i Trysil kommune.

Åsnes kommune var først ute i Hedmark med snøskuterløype etter den nye forskriftsendringen, da de åpnet sine løyper i januar 2016. Her er innkreving og kontroll av løypekort satt vekk til Åsnes Finnskog IL avd. snøscooter. Det refereres til denne avtalen i selve forskriften. Kort selges hos flere lokale utsalgssteder og kan også kjøpes på «SMSpass» via hjemmesiden til snøskutergruppa.

Snøskutergruppa i idrettslaget er også ansvarlig for merking, tilrettelegging, kontroll av snø/føre og oppfølging av grunneieravtaler. Kortprisene skal godkjennes av Åsnes kommune, og lå sist vinter på henholdsvis kr. 100 for døgnkort, kr. 400 for ukeskort og kr. 700 for årskort. Så langt har denne ordningen fungert bra. Noe begrenset erfaring tatt i betraktning, da løypene på grunn av mildvær bare var åpen i drøyt to måneder før de måtte stenge.

Et annet eksempel på en slik ordning er tre isfiskeløyper i Tydal kommune i Sør-Trøndelag, hvor Tydal grunneierlag administrerer løypeavgift, og der brukere kan kjøpe løypekort og få annen relevant informasjon om åpningstider, sikkerhet mv gjennom portalen www.inatur.no. Årskort kostet sist sesong kr. 800, og døgnkort kr. 125. Kortet er knyttet opp til en av løypene, så hvis du skal kjøre i en annen løype må du kjøpe eget kort for den.

Alternativet er at kommunen selv innkrever og administrerer løypeavgift. Vinje kommune i Telemark har i flere år hatt forsøksordning med snøskuterløyper for fornøyleskjøring, og vedtok i mars 2015 forskrift etter den nye lovendringen. I Vinje har kommunen selv valgt å innkreve løypeavgift (kalt «kjøreløype»), og avgiftene tas årlig inn i kommunens gebyrregulativ. Løypeavgift/årskort kjøper du på kommunens servicetorg, og evt. andre steder som kommunen kunngjør. For å kjøpe årskort til kr. 800 i Vinje må du være medlem i en av de lokale snøskuterklubbene. Vinje kommune selger dessuten dagskort, todagerskort og tredagerskort for kr. 200 per dag. Turistbedrifter som vil arrangere guidede snøskuterturer må søke om eget løype, og da stilles det strenge krav til førerkort, opplæring, sikkerhet mv. Turistløype koster kr. 5000. Grunneiere som har løype over sin eiendom får gratis årskort, begrenset til ett kort per eiendom der det er flere eiere. Du får ikke kjøpt kjøreløype dersom du mangler førerkort for snøskuter.

Vinje kommune har i forskriften tatt inn en maksimumsbegrensning på antall kjøreløype som kan selges i de ulike kategoriene. Det selges maksimum 400 årskort i tillegg til de som grunneierne har. For dagskort er øvre grense til enhver tid 20 kjøreløype. Når det gjelder turistbedrifter som driver organiserte snøskuterturer har Vinje kommune satt en grense på 5 turistløype samtidig, der ett turistløype er knyttet til en enkelt guide (personlig) som får lov til å ha med seg inntil 10 snøskutere om gangen.

Vinje kommune bruker den forskriftsfestede løypeavgiften med tilhørende strenge vilkår som et virkemiddel for å regulere snøskutertrafikken og indirekte sørge for at ferdselen foregår på en sikker måte (jf. krav til førerkort, sikkerhet for turist guider osv).

9 – AVTALER MED PRIVATE AKTØRER

Kommunen har det overordnede ansvaret for at løypene er tilstrekkelig merket, men kan inngå avtaler med andre aktører om drift og vedlikehold av løypene.

Rådmannen bes utrede hva dette krever av ressurser og kostnader, hvordan slike avtaler skal følges opp, hvem som skal være avtalepart, hvordan man sikrer seg at det er en stabil avtalepart med nødvendige ressurser til å ivareta ansvaret over tid.

Spørsmålene er vurdert av kommunens jurist. Kommunen kommer trolig ikke selv til å drifte snøscooterløypene, etablering av konkrete løyper er dermed betinget av at det etableres avtale med en eller flere private aktører. Det må gis vilkår i kontrakt om drift og vedlikehold slik at kommunen gjennom kontraktsoppfølging kan realiseres avtalen. Det er avgjørende med systematisk oppfølging av kontrakten, og det må fastsettes hvem/hvilken avdeling som skal ha ansvaret for dette.

Før bestemmelsene om drift vedtas og kontrakt signeres må det foretas en vurdering av hvilke risikoer en tar ved kontraktsinngåelse og hvordan man kan minimere disse. Videre må det foretas en vurdering av hvilke kontraktsvilkår og krav som er kritiske. Disse må fremgå av bestemmelsene og kontrakten. Kravene som settes må ha et klart formål, være tydelige og det må være mulig å måle om de innfris.

Den kommunen inngår avtale med burde ha en plan for implementering av avtalen. Det bør i tillegg utarbeides en plan for kontraktsoppfølgingen. Denne kan for eksempel inneholde oversikt over roller og ansvar, hvem som er kontaktperson for avtalen, kontraktens omfang, risikovurderinger, informasjon om kontrakten, kontrollrutiner, sanksjoner, måling og rapportering.

For å sikre at brukerne av løypen er godt kjent med regelverket for bruken av løypa, den risikoen snøscooterkjøring medfører, hvilket ansvar vedkommende har i forbindelse med kjøringen, hvem han/hun kan kontakte ved behov, mv. bør det legges en plan for hvordan man skal nå ut til interessentene med relevant informasjon. Kommunen har det overordnede ansvaret for informasjon om løypene, jf. forskriften § 4a annet ledd.

Når bestemmelsene om bruken av løypen og kontrakten er fastsatt og det eksisterer en plan for kontraktsoppfølging, implementering av kontrakten og for informasjonsformidling, må kommunen sørge for den praktiske, konkrete oppfølgingen av kontrakten. Det er mange måter å følge opp en kontrakt på. Den/de metoder som velges bør fremgå av plan for kontraktoppfølging. Mulige kontrollordninger:

- fastsettelse av en møteplan for oppfølging av kontrakten
- rapportering om drift og vedlikehold ved faste intervaller
- fysisk kontroll av løypene
- ulykkesrapportering
- brukerundersøkelser
- brukerrapportering
- rett på dokumentinnsyn
- årlig evaluering av driften

Kontrakten må også inneholde konsekvenser for mislighold av avtalen.

Dersom sikkerheten i løypene ikke ivaretas bør kommunen ha kontraktfestet rett til å stenge hele eller deler av løypen, midlertidig eller permanent. For øvrig anbefales det at kontrakten gjøres tidsbegrenset, for eksempel med en periode på fire år.

Kontraktpartenes situasjon kan endres i løpet av kontraktsperioden og det vil alltid være en viss risiko for mislighold av de avtalte vilkår i en kontrakt. I forbindelse med etablering av snøscooterløyper for fornøyleseskjøring fremstår det som sannsynlig at den/de man kan inngå kontrakt med vil være organisert som en forening/foreninger. Foreninger kjennetegnes ved at det foreligger ingen alminnelig lovgivning for deres virksomhet, medlemmene har ikke personlig ansvar for foreningens forpliktelser og det er ingen kapitalkrav for etablering av en forening. Foreninger med aktiviteter som i tid og rom overstiger en minstetærskel vil være selvstendige rettssubjekter. Terskelen for at en forening er å anse som et selvstendig rettssubjekt er imidlertid lav.

Ved inngåelse av avtale er det interessant om den som signerer for den andre part har kompetanse til å foreta en slik disposisjon. For foreninger gir ofte vedtektene hjemmel for hvem som har kompetanse til å fatte beslutninger og representere foreningen utad. Foreningens vedtekter har derfor stor betydning for om kontrakt bør inngås. Det anbefales ikke at kommunen inngår avtale med en forening som ikke har vedtekter for sin organisering, eller har uklare vedtekter. Ved kontraktsinngåelse bør vedtektene legges ved kontrakten.

Ettersom ingen av foreningens medlemmer har personlig ansvar for foreningens forpliktelser vil det for kommunen ha betydning om foreningen kan stille noen garanti for ressurser til drift og vedlikehold, men særlig viktig er det å sikre at foreningen har nok midler til å avvikle driften (fjerne fysiske spor etter løypen som skilting mv.). Dette kan for eksempel gjøres gjennom bankgaranti.

Aktuell avtalepart kan være en frivillig organisasjon med et visst engasjement og interesse i saken, som en snøskuterklubb, et idrettslag, et grendelag eller tilsvarende. Det kan f.eks. settes som et vilkår i forskriften at det skal være en aktiv organisasjon som har et organisasjonsnummer og et styre. Det kan også settes vilkår om type organisasjon mv. Noe begrenset erfaring tatt i betraktning, men denne typen avtaler har i følge Statens naturoppsyn (SNO) så langt fungert godt i andre kommuner.

10 – SKADERISIKO

Skaderisiko (og død) er svært høy ved snøskuterkjøring, og høyest ved fornøyleseskjøring.

Rådmannen bes utrede hvilket økonomisk ansvar og risiko kommunen pådrar seg i forbindelse med en godkjent skuterled og hvem som sikrer at merking og anlegging av løypen er god nok hvert år. Videre bes rådmannen utrede hvordan ansvarsforholdet er for grunneiere som har gitt tillatelse til løype over sin grunn, og hvem dekker kostnadene ved redning og berging ved ulykker?

Spørsmålet er vurdert av kommunens jurist. Det er relativt stor skaderisiko forbundet med snøscooterkjøring og kommunen kan få erstatningsansvar ved skade på person eller materiell. Dersom kommunen er grundig når løypene utredes med tanke på sikkerhet, i de fartsbegrensninger som settes, de krav som settes til den som skal drifte og vedlikeholde løypene, oppfølging av at kravene etterleves

og de opplysninger som gis til de som benytter seg av løypene vil imidlertid faren for å bli erstatningsansvarlig være minimal.

Det kommunale ansvaret for snøscooterløyper kan i noen grad jamføres med ansvaret for det kommunale vegnettet. Utgangspunktet for veger er at de stilles til trafikantenes disposisjon slik de til enhver tid foreligger, og det er ingen garanti for veier til enhver tid er uten feil eller mangler. For å kunne illegges ansvar for skader som følge av feil/mangler på veg må kommunen eller noen av kommunens ansatte ha opptrådt uaktsomt, jf. skl. § 2-1. Relevante momenter i vurderingen er:

- om kommunen kjente til feilen
- om den har hatt mulighet til å utbedre eller fjerne faren
- om det kunne vært varslet om forholdene
- om det forelå handlingsalternativer for føreren
- om regelverk, instruksjer og lignende er fulgt
- om det foreligger en plan eller rutiner for vedlikehold og tilsyn

Kommunens erstatningsansvar ved ulykker vil i utgangspunktet være marginalt dersom kommunen har forholdt seg til regelverket, utredet eventuelle farer ved den valgte løypen, viser til hvordan farer er forsøkt unngått i forbindelse med løypekart og bestemmelsene om bruken, skriver en grundig kontrakt som følges opp av kommunen og sørger for at informasjon om løypene når ut til brukerne.

Kommunen burde utrede traseene slik at de ikke ligger i rasutsatte områder, over utrygge vann, at løypen i minst mulig grad krysser bilveger, mv. Det må stilles krav til vedlikehold av løypene. På den måten vil feil eller mangler ved løypene oppdages raskt. Det vil potensielt være dårlig mobildekning på deler av strekningen, dersom det etableres løyper. Dette er også tilfellet på mange bilveier, men det kan være grunn til å gjøre brukere av løypen oppmerksom på dette.

Kommunen burde kunne vise at risikomomentene (små brattheng, kløfter, usikker is, vertikal- og horisontal kurvatur, siktforhold, værforhold, påkjøringsfarlige objekter, kryssing av veg, mv.) ved valgte løyper er vurdert og hvilke sikkerhetstiltak som er gjennomført. Bestemmelsene og løypen må gjenspeile at kommunen har gjort en innsats for å redusere risikoen for skader ved kjøring i løypene og oppfølgingen må være av en slik omfatning at kommunen raskt blir klar over eventuelt mislighold av avtalen.

Kommunen og kommunens avtalepart må forholde seg til reglene for merking og sikkerhet slik det er beskrevet i lov og forskrift. Det vises her øvrig til punkt 7 og 9. Grunneiere må gi samtykke til løype, men bærer normalt ikke noe ansvar for at løypa er merket og tilrettelagt i henhold til lov og forskrift. Dette ansvaret ligger hos kommunen og den som kommunen eventuelt har inngått drift- og vedlikeholdsavtale med.

Hvordan faremomenter har blitt identifisert og håndtert burde fremgå av saken. På den måten blir det etterprøvbart. Det bør fremgå av kontrakten hvem som har ansvar for de ulike sikkerhetstiltak, og hvilke konsekvenser det vil få dersom disse ikke iverksettes kontraktsmessig.

Når det gjelder skredfare har kommunen plikt til å utrede virkningen av løypene og ta hensyn blant annet til «sikkerheten for dem som kjører og andre», jf. motorferdselloven § 4a tredje ledd. Det anbefales i prop. 35L at kommunen benytter tilgjengelige kartdatabaser for å unngå å legge løyper i bratt eller skredutsatt terreng. Videre står det i forarbeidene at dersom løyper unntaksvis anlegges slik at de krysser steder som kan være skredutsatte under særlig ustabile forhold kan det være behov for å gjøre snøscooterførere oppmerksom på dette gjennom overvåkning og varsling, stengning, skilting eller generelle advarsler. Fra departementets side er det anbefalt at kommunen involverer personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredsikkerheten for foreslåtte løyper.

Av sikkerhetshensyn skal løypene merkes. For det første for å sikre at de som kjører holder seg i løypen, slik den er bestemt i kartet. Som nevnt har kommunen det overordnede ansvaret for at løypene merkes, men kan avtale at andre skal drifte og vedlikeholde løypene.

I merknaden til forskriften § 4a anbefales det at løypen merkes med merkestikker som er utstyrt med refleks. Hva som skal merkes (trase, rasteplass, fartsgrense, faresoner mv.), hvor mange merkestikker som bør settes ut og hvor disse skal settes må vurderes med tanke på sikkerheten og bør fremgå av

bestemmelsene om løypen. Det kan i tillegg fremgå direkte eller indirekte av avtalen. Merkene skal fjernes når løypene stenges for våren.

Fører av motorvogn har et stort ansvar for egen sikkerhet. Han/hun skal ferdes aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker, jf. motorferdselloven § 8. For ordens skyld nevnes at reglene om kjøring i «slik tilstand at [fører] ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte», jf. vegtrafikkloven § 21, og kjøring i ruspåvirket tilstand, jf. vegtrafikkloven § 22 gjelder tilsvarende for snøscooterkjøring.

Når det gjelder å sikre at merking og anlegging av løypene er godt nok hver år, så er det noe som burde følge av avtale, men kommunen må skaffe seg kjennskap til om avtalt arbeid er gjennomført. Dette kan for eksempel gjøres ved rapportering og dokumentasjon.

Med mindre annet er avtalt eller følger av annen lovgivning har ikke grunneier noe ansvar for den delen av løypen som går over dennes eiendom.

Redning/berging forestås av nødetatene, på lik linje med andre typer ulykker.

Det vises for øvrig til politiets uttalelse den 27.04.2016: «Åpning for skuterleder vil også føre til fare for ulykker som kan gi beredskapsmessige utfordringer for utrykningsenhetene, politi, brann og ambulanse. Det kan også være områder hvor mobiltelefondekning og nødsamband har en dårlig dekning nær riksgrensen. I Redningsaksjoner har politiet benyttet Sivilforsvaret som en hjelper, hvor det har vært behov for assistanse med snøskuter.»

11 – SMUGLING OG ULOVLIG JAKT

Det er grunn til å tro at grensenære skuterleder kan bli brukt til smugling. Skuterledene går i utgangspunktet i relativt øde strøk, og ulovlig grensekryssing kan være vanskelig å kontrollere. Likeledes vil evt. ulovlig jakt være vanskelig for grunneiere og myndigheter å forfølge.

Rådmannen bes utrede hvorvidt slike leder kan utnyttes til kriminell aktivitet, det være seg smugling ved grensenære leder, eller annen kriminell aktivitet som f.eks. ulovlig jakt.

Her er det innhentet uttalelse fra Innlandet Politidistrikt v/Trysil lensmannskontor, jf. brev datert 27.04.2016. Politiet skriver følgende:

«Økt ferdsel over grensen vil kunne føre til økt smugling og andre straffbare forhold. Hvor utbredt ulovlig jakt er med snøskuter er i dag, har politiet i Trysil ingen god oversikt over. Kontroll av ulovlig jakt kan også knyttes opp imot Statens Naturoppsyn sine jaktkontroller. Ulovlig jakt ifra ulovlige snøskuterleder antas å ikke være noe stort problem, da oppdagelsesfaren ved slik jakt vil være stor.»

Saksbehandler har også vært i kontakt med Statens Naturoppsyn, jf. telefonsamtale med Kari Kveseth i juni 2016. I følge SNO er lovbrudd i første rekke knyttet til ulovlig kjøring, og da særlig kjøring utenfor de godkjente snøskuterløypene. Eventuell ulovlig jakt og smugling utgjør i følge SNO et svært begrenset problem.

Rådmannen har bedt om en uttalelse fra tollmyndighetene om saken, men de har ikke respondert. Åsnes kommune har etablert løyper til riksgrensen, og informasjon fra tollmyndighetene og tollkontroll er omtalt i selve forskriften. Det skiltes i Åsnes på angitte steder med informasjon fra tollmyndighetene om forhold som vedrører grensekryssing.

12 – DIVERSE SPØRSMÅL

Kommunestyret ber om ytterligere svar og utredninger i forhold til følgende:

I forskriftene framgår det at kommunen har ansvar for etablering, drift, vedlikehold, merking, informasjon og sikkerhet for snøskuterløyper. Hva vil det koste for kommunen å etablere og drifte en eller flere steder?

Her vises det til svar under punkt 1 (over).

Kan kommunen etablere en forsøksordning begrenset i tid? Og kan vi begrense antall leder?

Ved oppretting av snøskuterleder lages det en egen forskrift som er knyttet til et kart. Antall leder er det opp til kommunen å bestemme ved utarbeidelse av forskriften.

Kan kommunen trekke tilbake en tillatelse? På hvilket grunnlag?

En lokal forskrift vedtas av kommunens politikere. Kommunens politikere kan også iverksette en prosess for å oppheve eller endre forskriften på et senere tidspunkt, og dermed legge ned leder.

På hvilken måte vil snøskuterleder kunne innvirke på folkehelse, positivt og negativt, på lang sikt?

Se punkt 5.

Hvem skal foreta kontroll, hvilke sanksjoner kan gis? Forutsatt at det er politiet, ønskes en uttalelse fra etaten.

Se punkt 7.

Trysil kommune vil få det juridiske ansvaret. Hva innebærer dette – ved personskader, ulykker, skader på eiendom og uenighet mellom parter.

Se punkt 10.

Vurdering

Trysil kommune skal i denne saken avgjøre hvorvidt det skal åpnes for permanente snøskuterløyper for fornøyleseskjøring. I den forbindelse er det mange ting som må vurderes. Ikke minst er det mange sterke meninger knyttet til friluftsliv, og kanskje særlig opplevelsen av hva som er friluftsliv. For noen er snøskuter synonymt med friluftsliv, mens andre frykter at økt snøskutertrafikk kan ødelegge for det tradisjonelle friluftslivet.

Det er et krav at kommunen skal ha kartlagt og verdsatt friluftsområder før et eventuelt løypeforslag utarbeides og sendes på høring. Trysil kommune starter dette arbeidet høsten 2016.

I forhold til andre friluftslivsinteresser er det særlig støy og ulovlig kjøring utenfor løypene som fremheves som et problem. Når det gjelder støy er det også et krav at kommunen skal utrede virkningen på områdene rundt. Moderne firetakere lager lite støy sammenliknet med eldre snøskutere, men spørsmålet om støy vil allikevel være et sentralt spørsmål for mange. Stillhet er for utøvere av det tradisjonelle friluftslivet ofte en svært viktig verdi, og det vil også være vesentlig for mange fastboende og hytteiere.

Erfaring fra kommuner i Norge og Sverige hvor det i lang tid har vært utbredt med fornøyleseskjøring tilsier at det tradisjonelle friluftslivet over tid dreier seg i retning av et mer motorisert friluftsliv. I flere kommuner i Finnmark er det for eksempel svært få som går på ski, da stort sett alt vinterbasert friluftsliv foregår med snøskuter.

Hovedutvalg for forvaltning og teknisk drift vedtok i møte den 27.08.2014 en høringsuttalelse til motorferdselforskriften, der det ble bedt om at folkehelse tas inn i forskriften som et tema kommunene er pålagt å vurdere og utrede i forbindelse med løyper for fornøyleseskjøring. Trysil kommune ble ikke hørt på dette innspillet. Folkehelse står heller ikke spesifikt nevnt i kommentarene til motorferdselforskriften, men erfaringer fra Nord-Norge tilsier at det er et forhold som også må tas med i betraktning.

I et folkehelseperspektiv kan etablering av snøskuterløyper være både positivt og negativt. Snøskuterløyper vil sannsynligvis bidra til at folk som ellers ikke er så mye ute i større grad får ta del i naturopplevelser i skog og fjell. Det gjelder kanskje spesielt for eldre og funksjonshemmede, men også andre grupper i befolkningen. For mange vil en tur i skog og fjell på en moderne, behagelig snøskuter kunne bidra til fine naturopplevelser. Dessuten blir det enklere å ta seg inn til fiskevann, i den grad løypa legges om disse.

På den annen side tilsier erfaringer fra kommuner hvor det er veldig utbredt med snøskuterkjøring at det over tid har utviklet seg en kultur der snøskuter er det opplagte valget når man skal ut i naturen om vinteren. Barna blir tatt med på skutertur fra de er små. Skuterturen erstatter skituren, eller gåturen. Over tid vil det kunne føre til at folk i mindre grad bruker «egen maskin» for å ta seg fram, med de

konsekvenser det får for helsen til den enkelte og for folkehelsen. Rådmannen anser at de potensielle positive sidene ved scooterløypene ikke kan oppveie de langsiktige negative konsekvensene.

Sikkerhet og risiko for skader er et vesentlig tema ved etablering av snøskuterløyper. I Norge er de aller fleste skader knyttet til fornøyelseskjøring. Det rapporteres om tre alvorlige skader eller dødsfall per 1000 registrerte snøskutere per år. Det er et veldig høyt tall sammenliknet med annen type motorisert ferdsel. Skadefrekvensen i Norge er vesentlig høyere enn i land som Sverige, Finland, Canada og USA – som fører tilsvarende statistikker. Ved etablering av løyper er derfor sikkerhet et viktig tema. En del av de alvorlige ulykkene er knyttet til ulovlig frikjøring utenfor løypene, f.eks. lek i bratte heng. Andre ulykker er knyttet til for høy fart. Det er derfor vanskelig å gardere seg helt mot ulykker kun ved å ta hensyn til utforming av løypa.

Oppsynspersonell og politimyndighet rapporterer om forholdsvis høy andel regelbrudd når det gjelder snøskuterkjøring, men erfaringene deres tilsier også at andelen regelbrudd går ned ved hyppige kontroller. Graden av regelbrudd som ulovlig frikjøring og råkjøring kan reduseres ved oppsyn og kontroller, men også ved informasjon, holdningsskapende arbeid og «indre justis» hos skuterkjørerne. Når det gjelder kontroll og oppsyn av snøskuterkjøring, er det per i dag ikke kapasitet hos verken SNO eller politiet i vårt område til å følge opp dette i særlig grad. Det må derfor legges vekt på holdningsskapende arbeid.

Kommunen kan sette vekk det praktiske arbeidet med en snøskuterløype til andre aktører, men det vil allikevel være kommunen som er ansvarlig. Når det gjelder sikkerhet, er kommunen ansvarlig for å stenge løypa hvis f.eks. isforholdene tilsier at det ikke er forsvarlig å krysse vann eller vassdrag. Forsømmelse av dette ansvaret kan potensielt medføre fare for alvorlige ulykker, med tilhørende juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen.

Ved etablering og drift av eventuelle snøskuterløyper vil lokale krefter være sentrale. En naturlig samarbeidspartner for kommunen vil for eksempel være lokal snøskuterklubb, grendelag eller tilsvarende. Det er ingen liten jobb å holde løypenettet i hevd, så det lokale engasjementet må nødvendigvis være av et visst omfang for å kunne realisere prosjektet.

Etablering av snøskuterløyper vil kunne gi grunnlag for ny næringsutvikling i lokalsamfunnene som blir berørt av løypenettet. Det kan for eksempel være utleie av snøskutere, vinteropplagring, snøskuterverksted, parkering, servering eller guiding. Med den veksten det legges opp til som følge av flyplass i Sälen (40.000 nye gjester og målet i reiselivsstrategien om 1.000.000 gjestedøgn) ansees det som viktig med en bredde i tilbudet på aktiviteter og at det utvikles nye opplevelsestilbud. Dagens turister ønsker et mangfold av tilbud og gjør gjerne flere ting i løpet av en dag.

Trysil markedsfører seg i dag som en bærekraftig, grønn reiselivsdestinasjon. Bærebjelken i destinasjonen er *naturens egen fornøyelsespark*, der folk utfolder seg med tradisjonelle aktiviteter som ski, fotturer og sykkel. Det har blitt reist spørsmål om snøskuterkjøring er i strid med bærekraftprinsippene. Reiselivsnæringen er jevnt over positive til snøskuterløyper, men da begrenset til deler av kommunen. De ønsker ikke snøskuterløyper i Trysilfjellet. Rådmannen anser at etablering av snøscooterløyper kan bryte med noen bærekraftprinsippene.

Da Trysil kommune vedtok å begrense forsøksordningen til Ljøradalføret, var det blant annet med bakgrunn i et ønske om å knytte sammen snøskuterløyper på norsk og svensk side. Både sør og nord i Ljøradalføret er det mulig å krysse grensen nær offentlig veg, noe som kan lette jobben til tollmyndighetene i de respektive land. En mulig utfordring ved grensekryssing er at det er ulike førerkortregler i Norge og Sverige. Snøskuterførerkort regnes i likhet med traktor ikke som internasjonal førerkortklasse. Det betyr at det enkelte land må ha unntaksregler for å godta andre lands snøskuterførerkort. Kort fortalt er norsk snøskuterførerkort (S) gyldig i Sverige, siden de har denne unntaksbestemmelsen. Men det gjelder ikke andre vegen. Det betyr at svensker som vil kjøre snøskuter i Norge enten må «øvelseskjøre» i organisert form, eller ta norsk snøskuterførerkort før de krysser grensen på skuter. Dette kan skape noen utfordringer for evt. samarbeid med svenske interesser.

Det er per i dag ikke avklart med tollmyndighetene hvorvidt de faktisk vil tillate en grensekryssing, og hvor det kan være aktuelt, da de ikke ønsker å gi noe svar på dette før det foreligger et konkret forslag.

Det er heller ikke avklart hvorvidt aktuelle svenske samarbeidspartnere vil si ja til en norsk tilkobling på sitt løypenett.

Etablering av snøskuterløyper for fornøyelseskjøring er en omfattende og arbeidskrevende prosess for kommunen. Det vil også være mye å følge opp i forhold til drift. Trysil kommune sitter på ansvaret, men kan ikke alene etablere og drifte løyper. Kommunen er dermed helt avhengig av kompetente og stabile lokale samarbeidspartnere, som kan bidra både i planleggings- og etableringsfasen, og ikke minst til drift. Det er en omfattende jobb å sørge for oppgaver som rydding, merking, skilting, bruer og at vannkryssinger er sikre.

Det er vanskelig å anslå hvor mye tid og ressurser som vil gå med fra kommunens side, da det avhenger av løypenettets omfang og organisering. Rådmannen har tidligere anslått at planlegging og etablering vil medføre 3-4 månedsverk, noe som tilsvarer en kostnad på ca. 200 000 kroner. Anslaget er noe lavere enn beregninger fra Vista Analyse, som i rapporten «Samfunnsøkonomiske virkninger av økt fornøyelseskjøring med snøscooter» (Bruvoll, Pedersen og Lindhjem 2014) opererer med et halvt årsverk og en kostnad på drøye 300 000. Men i rådmannens anslag er det forutsatt at lokale ildsjeler gjør en del av jobben. Rådmannen anslår at arbeidet med å kartlegge og verdsette friluftsområder vil koste om lag kr. 100 000, her kan kommunen få kr. 40 000 i tilskudd fra fylkesmannen, så egenandelen vil være ca. 60 000. Dette er et arbeid som skal gjøres uavhengig av arbeidet med snøskuterløyper, men som samtidig er en forutsetning for å etablere snøskuterløyper for fornøyelseskjøring. Totalkostnaden kan reduseres noe på deler av arbeidet ved egeninnsats fra lokale ildsjeler, snøskuterklubb etc. Kostnaden vil variere ut fra omfanget på løypenettet. Ut fra dette må det påregnes å avsette minimum kr 300 000 til etablering av snøscooterløyper.

Ressurser til drift avhenger av hvilke avtaler man kan få til med lokale krefter. Det vil være hensiktsmessig at en lokal klubb, sammen med lokale næringsinteresser kan stå for daglig drift av løype, skilting, parkering mv. Det vil være mulig å dekke noe av drifta ved hjelp av medlemsavgift eller løypeavgift. Hvis kommunen alene skal stå for drift og vedlikehold tilsier erfaringer fra andre kommuner at det vil koste 650 kroner per kilometer per år.

Før det settes i gang en arbeidskrevende prosess med å etablere snøskuterløyper for fornøyelseskjøring bør det foreligge et politisk forankret prinsippvedtak, der det går fram hvorvidt fornøyelseskjøring er noe Trysil kommune ønsker å åpne for eller ikke.

Dersom kommunestyret ønsker å åpne for snøscooterløyper, så må det utarbeides en forskrift for dette. I denne forskriften vil bl.a aktuelle traseer utredes og det må utarbeides et plankart med bestemmelser. Prosessen vil medføre konsekvensutredninger og høringer.

Konklusjon

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 friluftsjakter.