



Innspill fra Snøscooterklubbens Fellesråd til lovutvalget

Etablert 2012

45 medlemsklubber fra Agder i sør til Finnmark i nord.

§1. Formål:

Snøscooterklubbens fellesråd (SKFR) skal være en samlende forening for landets snøscooterklubber. Vi skal arbeide for å bedre snøscooterkjørernes vilkår. Vi skal samle erfaring og kompetanse som vi kan videreformidle til medlemsklubbene. SKFR skal ha fokus på sikkerhet tilknyttet snøscooterløyper og bidra til gode holdninger blant snøscooterkjørere.

Tradisjoner som ble ignorert i 2015

Veldig mange som ikke har kjennskap til fritidskjøring med snøscooter vil fort tenke at det er en tradisjon kun tilknyttet gamle Nord-Troms og Finnmark. Ikke så rart da det var her de hadde særregel om etablering av rekreasjonsløyper før 2015.

Men det er viktig i denne prosessen og huske at det er en tradisjon som også gjelder andre deler av landet. Det er isfiskeløyper etablert så langt tilbake som da de første snøscooterne kom til Norge, disse hadde til 2015 egen paragraf i forskriften §8, Isfiskeløyper. I tillegg har vi kommunene som mellom 2001 og 2014 ble med i et forsøk om lokal forvaltning av scooterløyper.

At tradisjonen med bruk av snøscooter i friluftsliv også strekker seg utenfor den nordligste landsdelen ble glemt i 2015 da alle kommuner fikk anledning til å etablere løyper.

Det gjelder det som står i både loven og forskriftens § 4a:

I Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåffjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) kan kommunen i bestemmelsene tillate kjøring ut av løypa på islagt vann for å raste.

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorfe



Innholdsfortegnelse ▾



Lovens forskrifter

nevnt helt eller delvis ikke skal være tillatt.

0 Endret ved [lov 21 juni 2002 nr. 45](#) (ikr. 1 jan 2003 iflg. [res. 20 des 2002 nr. 1695](#)).

**§ 4 a. (forskrifter om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag)**

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

Departementet kan gi kommunen myndighet til å gi forskrift om fastsetting av løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre. I 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.

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag



Innholdsfortegnelse ▾

**§ 4a.**

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.

Forskjellsbehandling

SKFR ser ingen gode grunner for en slik forskjellsbehandling.

Også sør for Nord-Troms bør en kunne kjøre snøscooter ut av løypa til der du ønsker fiske/raste uten å måtte forholde deg til et gitt antall meter.

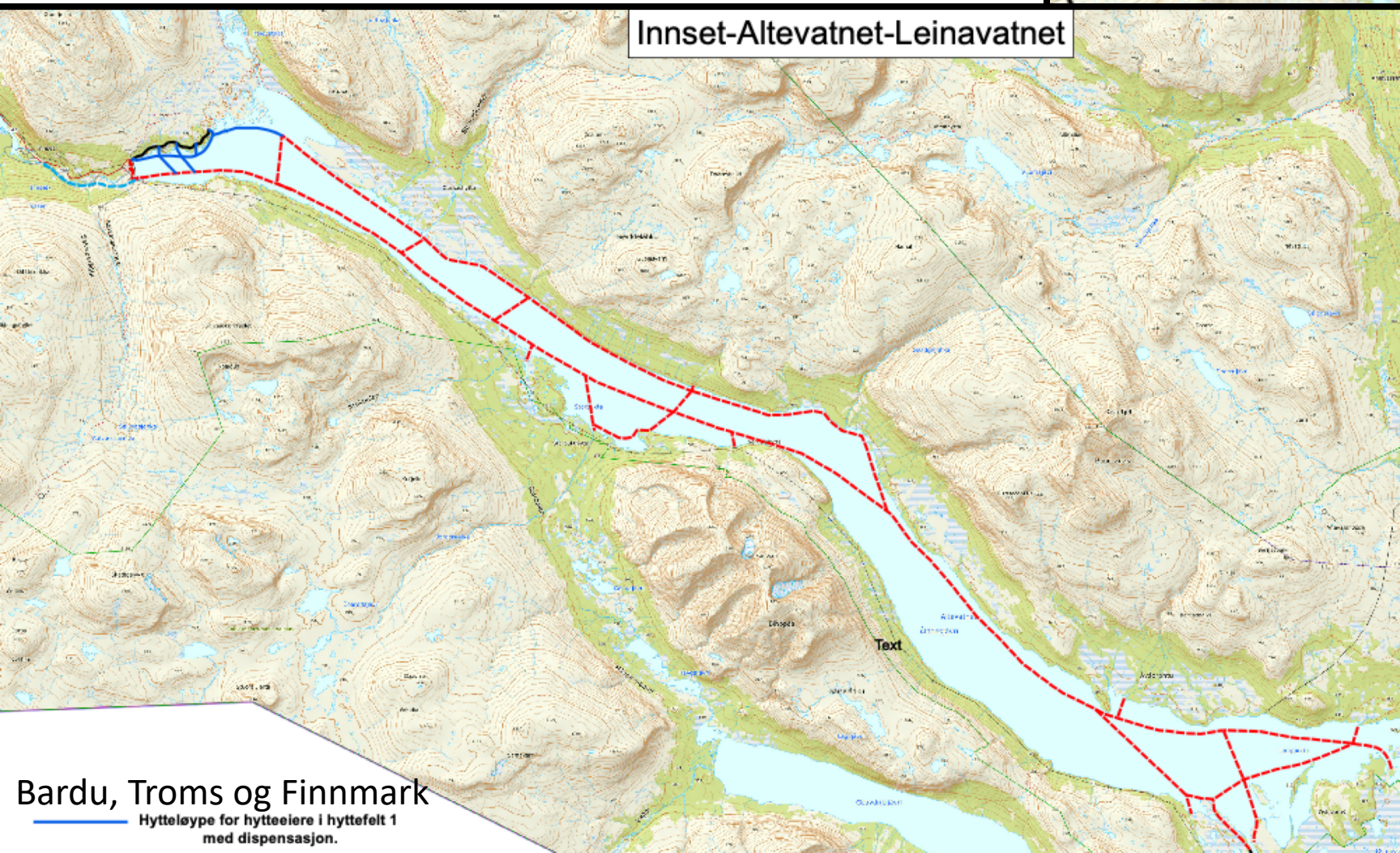
I merknad til dagens forskrift har departementet anbefalt 30 meter, noe som gjør tradisjonelle fiskeplasser lite tilgjengelig samt en sikkerhetsrisiko ved at folk raster tett inn til løypa.

Kommuner som ønsker at hele sjøen skal kunne benyttes må i dag brodere sjøene med løyper.

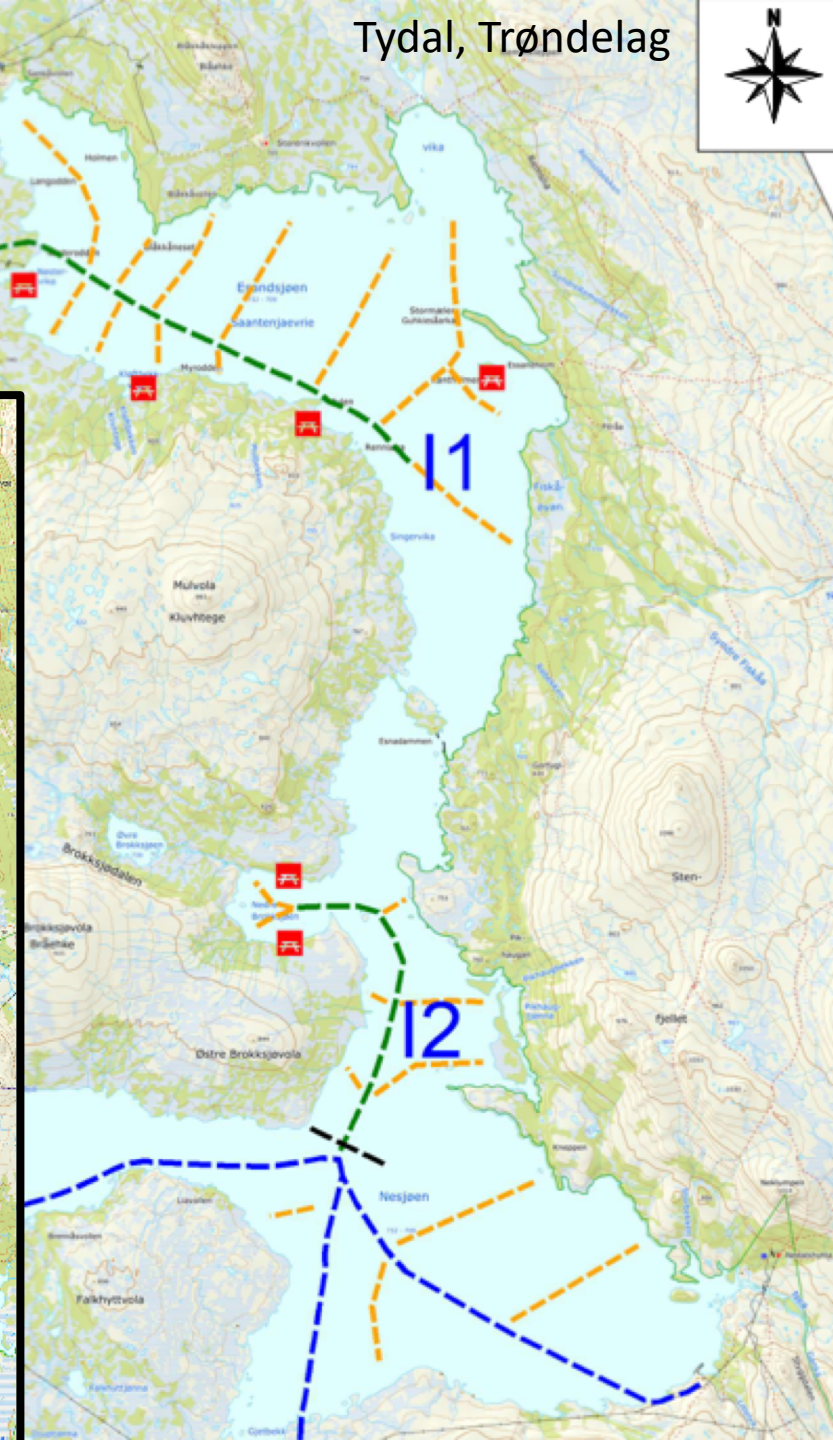


Fritt med motorbåt om sommeren. Når vannet fryser til is må en fiske langs gitte streker på et kart. Kontrollmyndigheter må sjekke om isfiske foregår 30 eller 35 meter fra løypa.

Alle kommuner som ønsker må kunne regulere kjøring på hele vannet i forbindelse med isfiske/rasting



Bardu, Troms og Finnmark
 Hytteløype for hytteeiere i hyttefelt 1 med dispensasjon.



Fra strengt til nesten stengt

På forrige side så vi bl.a Altevann i Bardu som er en del av Troms og Finnmark, men må forholde seg til andre regler enn kommuner lenger nord i samme fylket.

På de fleste aktuelle sjøer kjører en motorbåt dit en vil på sommeren, men når vannet fryser til is må en fiske langs gitte streker på et kart. I tillegg må kontrollmyndigheter kjøre rundt med målebånd for å sjekke om isfisket foregår 30 eller 35 meter fra løypa.

Her må alle kommuner som ønsker det kunne regulere kjøring på hele vannet i forbindelse med isfiske/rasting.

Det ble faktisk strengere for isfiskere i Trøndelag når den gamle isfiskeløypeforskriften ble opphevet. Der en tidligere var vant til å kjøre fritt på vannet og inn til land for å raste, ble det en innskrenkning i muligheten til å ferdes da overgangsperioden på 6 år gikk ut i juni 2021 og det nye regelverket måtte følges.

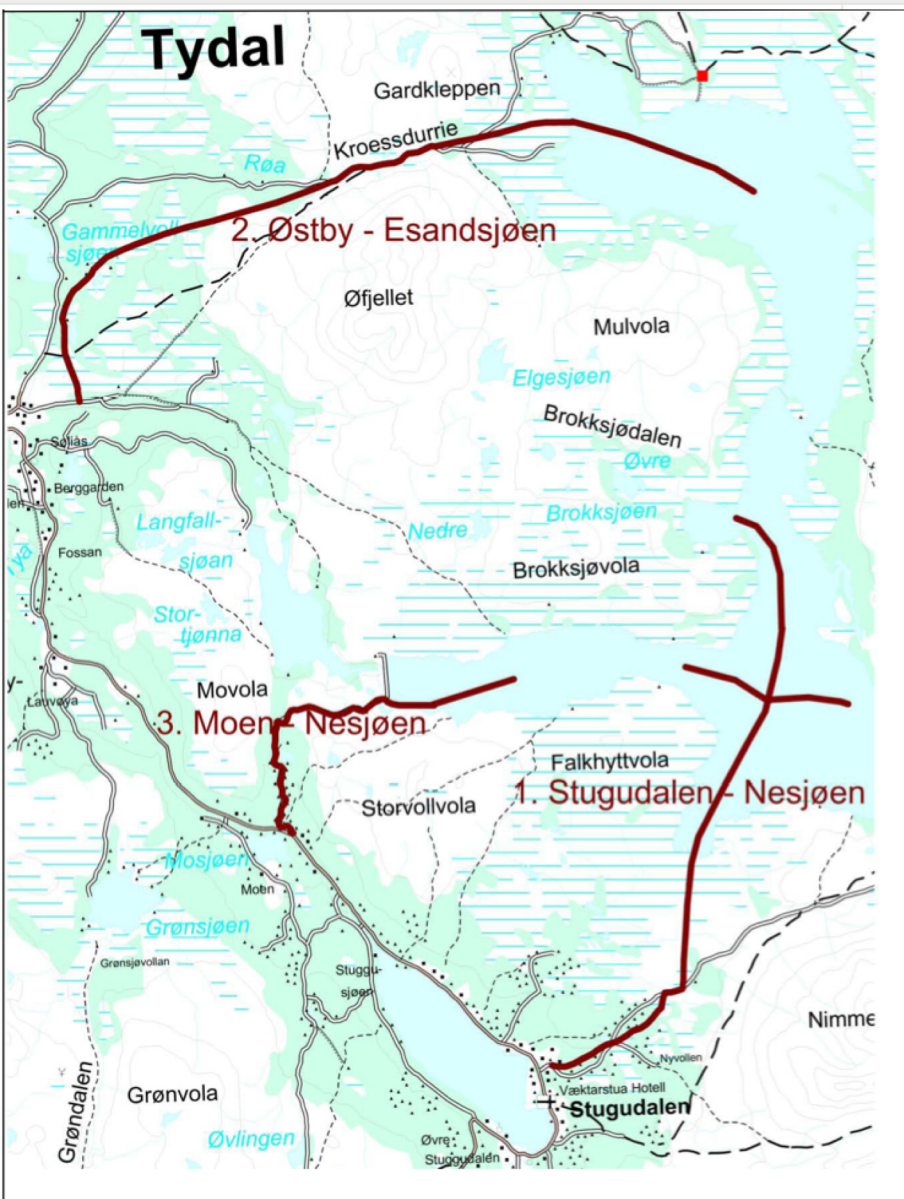
Stikk i strid med Stortingsflertallet som under behandlingen av saken i 2015 spesielt var opptatt av at lovendringen ikke måtte medføre en innstramning av praksis.

Tydal kommune (Trøndelag) hadde i sin lokale forskrift:

Bruk av løypene er kun tillatt i forbindelse med isfiske på Nesjøen og Essandsjøen og nødvendig transportbehov i forbindelse med fisket. På vannet skal korteste vei til fiskeplass brukes. Kjøring på land, utenom fastlagt trasé, er forbudt. Det er tillatt å kjøre inn til land for rasting.

En ordning som har fungert i årtier, men ble fjernet med et pennestrøk fordi det ikke ble tatt hensyn til at kommuner sør for Nord-Troms hadde tradisjoner med snøscooterløyper.

Forskrift om isfiskeløyper for kjøring med snøscooter til Nesjøen og Essandsjøen, Tydal kommune, Sør-Trøndelag



Det er godkjent løype for kjøring med snøscooter fra Nebjørge til Essandsjøen. Løypetraseen starter fra merket parkeringsplass ved Nebjørgeveien i Østby, går derfra i nordvestlig retning forbi Rødalstjønnå, videre nordøstover parallelt med skitraseen over Hammerslettet, Finnsbrekka, Nøsterdalen og Nøsteråa og videre til Mulen. Traseen er inntegnet på kart, merket Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, oktober 2011.

Løype 3 – Moen–Nesjøen

Det er godkjent løype for kjøring med snøscooter fra Moen til Nesjøen. Løypetraseen går fra merket parkeringsplass ved Moen, følger Nesjøvegen fra Moen til Nesjø dam og videre ut på Nesjøen. Traseen er inntegnet på kart, merket Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, oktober 2011.

||

For bruk av løypene er det satt følgende vilkår:

- Bruk av løypene er kun tillatt i forbindelse med isfiske på Nesjøen og Essandsjøen og nødvendig transportbehov i forbindelse med fisket. På vannet skal korteste vei til fiskeplass brukes. Kjøring på land, utenom fastlagt trasé, er forbudt. Det er tillatt å kjøre inn til land for resting.

Denne ble ikke mulig å videreføre etter lovendring i 2015. Stikk i strid med *Stortingsflertallet* som under behandlingen spesielt var opptatt av at lovendringen ikke måtte medføre en innstramning av praksis.

En annen problemstilling er kommunens mulighet til å utvide sesongen etter 5. mai når forholdene ligger til rette. Like sikkert som at snø og is ligger til langt ut i juni mange steder starter et omfattende arbeid først hos kommunene og så må statsforvalter gjøre de samme vurderingene.

Her ser vi litt av omfanget, hvor også statsforvalter skriver at kommunene har gjort gode vurderinger:

142 skuterløyper i Troms og Finnmark vil helt eller delvis holdes åpne også etter 4. mai. Totalt har 20 kommuner søkt om forlenga åpningstid for tilsammen 179 løyper.

Publisert 29.04.2022, Sist endret 04.05.2022

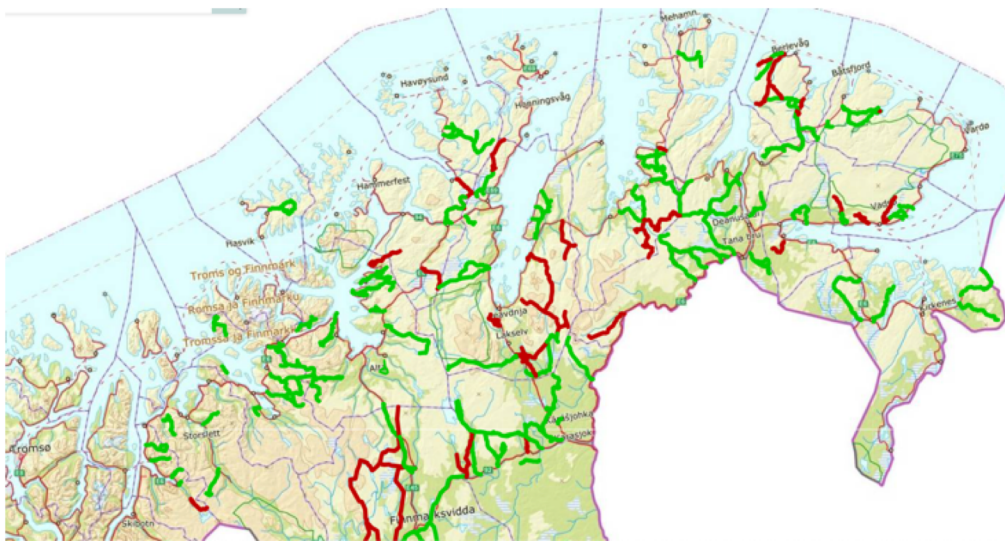


OPPDATERT:

Flere løyper i Hammerfest, Tana og Lebesby er likevel åpne for kjøring. Se fullstendig oversikt nederst i saken og vedleggene i lenkene på høyre side.

Av de innkomne søknadene er 37 enten avslått av Statsforvalteren i Troms og Finnmark, trukket av kommunen eller allerede stengt.

Etter en periode med mildvær og regn har mange områder nå kuldegrader og påfyll av snø. Forholdene kan imidlertid endre seg raskt utover i mai.



Statsforvalter skriver på sine sider:

Det generelle bildet i år er at kommunene har gjort gode vurderinger i sine søknader og har gode rutiner på plass for å overvåke smeltesituasjonen og at det er sikkert i løypene.

Dersom tineprosessen starter igjen og det ikke lenger er bærende snølag eller det oppstår sikkerhetsutfordringer i løypene, skal kommunene stenge disse på kort varsel. Vi føler oss trygge på at kommunene er sitt ansvar bevisst.

Forskrift om isfiskeløyper for kjøring med snøscooter til Nesjøen og Essandsjøen, Tydal kommune, Sør-Trøndelag

Hvordan kan det løses?

Her ser dere hvordan Tydal kommune løste dette med tidligere isfiskeløypeforskrift:

Kommunal beslutningsmyndighet, godt forankret i lokalkunnskap og i dialog med reindrift.

Løype 1 – Stugudalen–Nesjøen

Det er godkjent løype for kjøring med snøscooter fra Stugudalen til Nesjøen. Løypestraseen starter fra merket parkeringsplass i Stugudalen, går parallelt med Sylsjøvegen etter gammel vintervegled til Storbekken og følger Sylsjøvegen til Spaklarslia, videre over Geitbekkvika og over Nesjøen til Nedre Brokksjøen. Traseen er inntegnet på kart, merket Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, oktober 2011.

Løype 2 – Østby–Essandsjøen

Det er godkjent løype for kjøring med snøscooter fra Nebjørga til Essandsjøen. Løypestraseen starter fra merket parkeringsplass ved Nebjørgveien i Østby, går derfra i nordvestlig retning forbi Rødalstjønnna, videre nordøstover parallelt med skitraseen over Hammerslettet, Finnsbrekka, Nøsterdalen og Nøsteråa og videre til Mulen. Traseen er inntegnet på kart, merket Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, oktober 2011.

Løype 3 – Moen–Nesjøen

Det er godkjent løype for kjøring med snøscooter fra Moen til Nesjøen. Løypestraseen går fra merket parkeringsplass ved Moen, følger Nesjøvegen fra Moen til Nesjø dam og videre ut på Nesjøen. Traseen er inntegnet på kart, merket Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, oktober 2011.

II

For bruk av løypene er det satt følgende vilkår:

- Bruk av løypene er kun tillatt i forbindelse med isfiske på Nesjøen og Essandsjøen og nødvendig transportbehov i forbindelse med fisket. På vannet skal korteste vei til fiskeplass brukes. Kjøring på land, utenom fastlagt trasé, er forbudt. Det er tillatt å kjøre inn til land for resting.
- Dokumentasjon for betalt fiskekort må kunne forevises for oppsyn/kontroll.
- Kjøring utenfor de godkjente og merkede løypestraseene er ikke tillatt.
- Det er ikke tillatt med kjøring i isfiskeløypene mellom kl. 23.00 – 06.00.
- All kjøring skjer på eget ansvar og skal foregå etter vanlige regler for hensynsfull ferdsel.
- For løype kan tas i bruk det enkelte år skal parkeringsplass og løypestrase være merket

- Kjøring etter 5. mai er ikke tillatt. Tydal kommune kan dispensere fra denne bestemmelsen til og med 20. mai det enkelte år, forutsatt at reindriften ikke har avgjørende innvendinger til tidsutvidelsen.

de rammer som framgår av denne forskrifts kap. I og vilkårene satt i punktene a-h i [kap. II](#).

Kart over godkjente isfiskeløyper: 

III

Forskriften trer i kraft straks. Fra samme tid oppheves [forskrift 11. januar 2006 nr. 153](#) om isfiskeløyper for kjøring med snøscooter til Nesjøen og Essandsjøen, Tydal kommune, Sør-Trøndelag.

Oversikt forlengelse av løyper **Tydal kommune** fra 2006 til i dag når forholdene har ligget til rette. Vedtatt administrativt i kommunen etter dialog med reindrift:

2006: 7. mai

2007: Ikke forlenget

2008: Ikke forlenget

2009: Ikke forlenget

2010: 13. mai

2011: 12. mai

2012: 20. mai

2013: 12. mai

2014: Ikke forlenget

2015: 10. og 17. mai

2016: 8. mai

2017: 14. mai

2018: 7. mai

2019: 12. mai

2020: 17. mai

2021: 9. mai

2022: Første år kommunen må søke statsforvalter (SF) – avslag

SF bruker reindrift som grunnlag for avslag. Nevner ikke at reindriften selv har stilt seg positive til forlengelse tom 17. mai.

Statsforvalter konstruerer problem og skaper konflikt. SF i Trøndelag brukte også 14 dager på én kommunes søknad om forlengelse.

Tydal Kommune

-kilde

Statlig overforvaltning – ressursløsning

Statsforvalter i Troms og Finnmark behandlet i 2022 søknad om forlengelse på 179 løyper i 20 kommuner.

Et unødvendig arbeid som gjøres hvert eneste år.

Alle kommuner har allerede gjort en vurdering basert på lokalkunnskap før søknad sendes.

Her må alle kommuner selv kunne fatte beslutning om når løypene skal stenges.

Den aller beste løsning er at det ikke settes noen sluttdato for løyper, og kommunen (løypeeier) kunngjør når løyper stenges ut i fra de gjeldende forhold hvert år

Vi kan ikke se at det er spesielle årsaker til at en skal fravike forvaltningens hovedsystem hvor kommunen fatter vedtak først, og Statsforvalteren er klageinstans.

Loven bygger på gammel teknologi og mangel på erfaring

Den gamle loven fra -77 bygger på en helt annen teknologi og erfaringsbasert kunnskap enn vi sitter med i dag. Det er mange kommuner som har hatt snøscooterløyper i fler tiår og det er oss ikke bekjent at det har hatt store negative konsekvenser for hverken natur eller dyreliv.

Naturmangfoldslovens §8.(kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet. (vår understrekning)

All menneskelig ferdsel påvirker omgivelsene på en eller annen måte. Uenighetene rundt snøscooter går jo ofte på om ferdselen er forenelig med de hensyn kommunene skal og bør ta. Det vi har av kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen er noe veldig annet i dag enn det de hadde i 1977. Vi kan ta en kjapp titt på sårbarhetsvurdering gjort i forbindelse med videreføring av løypene til Esandsjøen og Nesjøen. Denne rapporten er sendt dere.

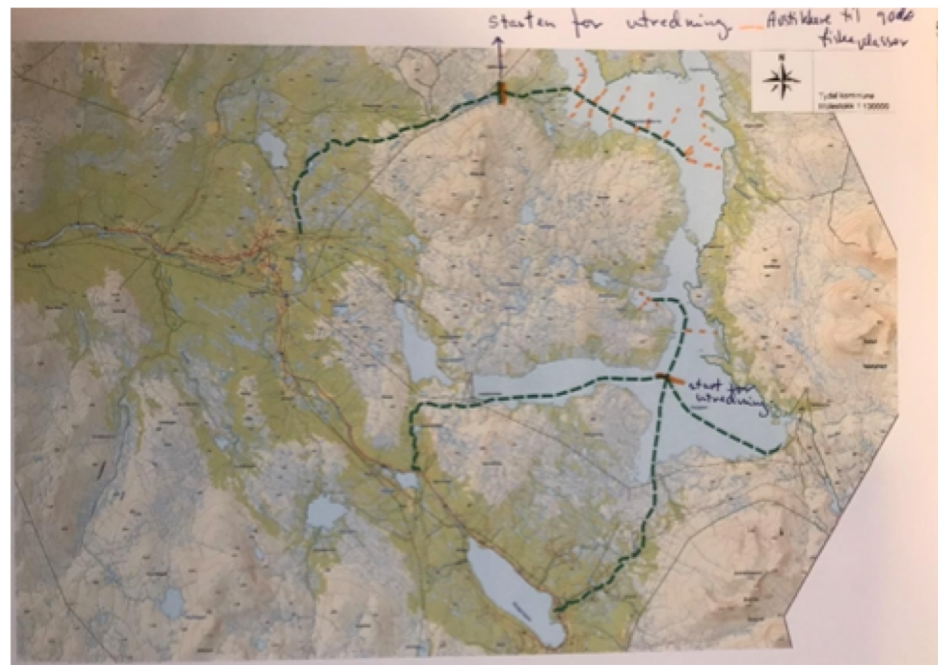
Isfiskeløype på Essandsjøen/Nesjøen, sårbarhetsvurdering for naturmangfold. Kistefos Skogtjenester as. Notat nr. 2021- 38.

Bakgrunn.

Kistefos Skogtjenester as har på oppdrag fra Østby Essand grunneierlag gjennomført sårbarhetsvurdering knyttet til isfiskeløype på Esandsjøen/Nesjøen. Denne sårbarhetsvurderingen omfatter konsekvenser knyttet til dyreliv, vegetasjon og naturtyper. Konsekvens for reindriftsnæringa omfattes ikke av denne utredningen.

Kontaktperson i grunneierlaget har vært Ketil Østby Nilsen og feltarbeidet er utført av Geir Høitomt og Astri M. Aadnes.

Figur 1 viser utredningsområdet.



Figur 1. Isfiskeløyper på Esandsjøen/Nesjøen, med avstikkere (kilde: kart fra Ketil Østby Nilsen). Undersøkelingsområdet er avgrenset på kartet.



Figur 5. Løype-traseen mellom Finsbrekka og Nøsteråa har ingen synlige spor i vegetasjonen. Foto: GH 10.07.2021

Konklusjon

I NINA's temahefte 73 er metodikk for sårbarhetsvurdering i fjell beskrevet i detalj. Denne metodikken hensyntar både dyreliv, vegetasjon og erosjonsproblematikk. Metodikken er innrettet for å synliggjøre mulige konflikter mellom menneskelig ferdsel (primært turgåere) og naturmangfold/terrengslitasje. En vurdering av effektene av isfiskeløypa etter denne metodikken viser at løypa hverken har negativ påvirkning på sensitive vegetasjonseenheter eller sårbart dyreliv. Heller ikke erosjonsskader eller annen negativ påvirkning på terreng og vegetasjon lot seg påvise. Det er heller ikke påvist andre forhold (f.eks. hekkeplasser for rovfugl) som berøres av isfiskeløypa.

En viktig forutsetning for dette resultatet er at løypa har en begrenset bruksperiode som er avgrenset av snøforholdene høst og vår, og at kjøring dermed foregår på godt snødekt mark. Sårbart fugleliv og sårbar vegetasjon i myrene fra Finsbrekka til utløpet av Nøsteråa påvirkes derfor ikke av den omsøkte kjøringen.

Dokka 27.07.2021
Kistefos Skogtjenester as
v/Geir Høitomt

Kontoradresse
Storgt 58
2870 DOKKA

Telefon
99249948

E-post
geir@kistefos-skog.no

Bankgiro
1594.2946497

Org.nr.
980 878 376

Lokal kunnskap og forvaltning sikrer sårbare områder

I analysen gjort etter NINA`s metodikk for sårbarhetsvurdering i fjell leser vi:

En vurdering av effektene av isfiskeløypa etter denne metodikken viser at løypa hverken har negativ påvirkning på sensitive vegetasjonsenheter eller sårbart dyreliv. Heller ikke erosjonsskader eller annen negativ påvirkning på terreng og vegetasjon lot seg påvise.

Det kan sikkert brukes enorme resurser på ytterligere forskning om snøscooterløypers påvirkning på omgivelsene, men det skal mye til at det viser andre resultat enn det generasjoners bruk flere steder i landet viser.

Det som også har vært heftig debattert er hensynet til friluftinteressene. Det er mye fokus på at løyper blir lagt i viktige friluftsområder.

Vi må huske at det er kommunene selv som har kartlagt og verdsatt de nevnte områder og vil fint kunne vurdere om en snøscooterløype vil fortrenge andre interesser. I områder som ligger inntil serveringsteder, overnatting og lignende vil det være nødvendig at både snøscooterløyper og skiløyper møtes hvis næringsaktøren ønsker begge velkommen.

Kommunene er bedt om å gjennomføre en kartlegging og verdsetting av friluftsområder uavhengig av snøscooterløyper eller ikke. Vi ser for oss at terskelen for å verdsette et område som friluftsområde blir høy hvis det skulle vise seg å bli til hinder for utvikling av friluftsliv og næring, slik verneområdene har blitt.

Det er 3 etableringer vi mener kan gjøres med mindre utredningskrav enn øvrige løyper. Det gjelder:

1-Snøscooterløyper på ubrøytet vei

Kjøring med snøscooter på privat vei er tillat hvis en starter opp den største traktoren i bygda og brøyter den gjennom vinteren, snør den igjen er det plutselig ulovlig. Vi mener dette er ulogisk, og mener at kommunene skal gis mulighet til å tillate kjøring med snøscooter på ubrøytet vei i egen kommune generelt, eller på bestemte ubrøytede veier, gjerne i forbindelse med etablert løype.

Dette bør kunne tillates uten at det konsekvensutredes etter nasjonal forskrift.

Det skal fortsatt være krav om grunneiers/veistyrets samtykke uavhengig av om kjøring på ubrøytet vei skjer som del av et løypenett eller som del av mer generelle forskrifter gitt av kommunen.

2-Kjøring i mastetraser

Det samme gjelder for mastetraser. Disse kraftgatene er ofte svært godt egnet til å bruke som ferdselsåre for snøscooter om vinteren. Siden naturinngrepet alt er foretatt skal det ikke være behov for utredning etter nasjonal forskrift for kommuner som ønsker å etablere snøscooterløyper i kraftgater.

Kommunene bør få mulighet til selv å bestemme bruken av slike kraftgater til snøscooterløyper forutsatt at eier av anlegget og grunneier gir samtykke.

Dette kan også føre til et fordelaktig samarbeid mellom lokale snøscooterklubber og eiere av kraftlinjene i forhold til å rydde vegetasjon under linjene.

3-Tilførselsløyper

I mange tilfeller må folk ofte kjøre lengre med bil og henger for å komme til startsted for snøscooterløyper enn om de kjørte med snøscooteren i en tilførselsløype fra boligfelt/hyttefelt. Parkeringsplasser for bil og henger krever store parkeringsplasser. Det er både brukervennlig og miljømessig fordelaktig at det etableres tilførselsløyper der dette er mulig. Trafikken i disse løypene vil begrense seg til kjøring til og fra løypenettet.

Det bør presiseres at denne type løyper kan være mer skånsom enn etablering/utvidelse av parkeringsplasser og i så måte være enkle å få godkjent så lenge grunneier samtykker.

Andre viktige endringer

Etablering av løyper – terrenginngrep

Etter friluftslovens bestemmelser er det tillatt å fjerne steiner, trær o.l til fordel for tur/friluftsmål. Etter vår oppfatning bør det samme kunne tillates ved etablering av snøscooterløyper. Dette er mindre tiltak som ikke vil bli lagt merke til på barmark, men som kan ha vesentlig betydning for sikkerheten til brukerne av snøscooterløypene vinterstid.

Kjøring til hytte med ubrøytet vei

Etter vedtak i Stortinget er 2,5 km-grensen for kjøring med snøscooter til hytte uten brøytet vei opphevet. Likevel er det opprettholdt et krav om at det må søkes om slik tillatelse med jevne mellomrom. Kommunene bør slippe bruke ressurser på gjentakende behandling av dispensasjoner til kjøreformål som strekker seg over flere år, og som det ikke er tvil om berettigelsen av. Vi mener en slik tillatelse kan gis for den tiden løyvehaver er eier av hytta, eller generell tillatelse gjennom forskrift, dersom kommunene ønsker det.

Forbud mot løypemaskiner og ATV med belter

Vi ønsker at de som har ansvaret for preparering av løyper skal ved behov kunne benytte tråkkemaskin og ATV med belter til arbeidet. Mangel på klar hjemmel for bruk av slike kjøretøy gir i dag ulik praktisering lokalt og bør sidestilles med preparering av skiløyper. En løsning er at godkjente snøscooterløyper blir betegnet som offentlig anlegg og kan prepareres etter [mfl § 4. e](#)

Kommunal beslutningsmyndighet i opprettelse av øvingsområder for snøscooter.

Miljødirektoratet har sammen med SVV varslet om behov for nye og flere øvingsområder. Direktoratet åpnet for at fylkesmennene i større grad fikk ansvar for dette i sine fylker. Ut i fra det vi vet har det pr nå ennå ikke blitt etablert flere øvingsområder, på tross av lokale initiativ fra kommuner.

Hvorfor kan ikke kommunen etablere slike områder selv og statsforvalter være klageorgan på kommunens vedtak lik «alle» andre saker?

Problemet nå er at det stopper opp hos statsforvalter og resultatet blir mangelfull, eller ingen opplæring for det blir for langt og dyrt å reise for mange.

Burde ikke de kommuner som har plass og ønske om det kunne tilrettelegge for øvingsområder?

Se til Hægebostad kommune i Agder hvor øvingsområde er etablert og kan benyttes av snøscooterforeningens medlemmer etter gitte vilkår. Det imøtekommer den gruppen kjørere som vil teste egne ferdigheter.

Hvis noen lurer så er det de kjørerne som lager vifteformer opp fjellsider som du ser på SNO sine skrekkbilder. Ingen dårlig ide å kanalisere den type aktivitet til egnede områder. <https://www.haegbostad.kommune.no/oevingsomraade-snoeskuter-sandvatn.516647.no.html>

Det er nødvendig å øke kommunenes anledning til å etablere trygge rekreasjonsløyper og øvingsområder, samtidig som det blir mer praktisk håndterbart for dem som skal holde løypene i god stand. Forslagene er ment å øke kommunenes selvråderett og forenkle etablering og vedlikehold av rekreasjonsløypene. Kommunene er godt i stand til å vurdere hva som passer best i egen kommune.

Heiplan til hinder for fornuftig regulering

Svært stor andel av utmarka i gml. Telemark er regulert av noko som heiter Heiplanen, sjå lenke under. Denne blei etablert før dagens motorferdsellov blei gjeldande (2015), og blir brukt som argument for avslag for alle forsøk på å etablere løypenett. I planen er det bl.a. omtalt at ferdsel med snøscooter bør kanaliseras, noko som kan tolkast til å samlast i løypenett, men som det står over så gjelder ikkje det rekerasjonsnett, da planen vart laga før dette var tema.

Innanfor sone som er Verneområde for Villrein er det etablert store kommersielle skiløyper for store hytteutbyggingsområder (Hallbjønnsekken). Der er det høg utfart og oppkjørte løyper med store tråkkemaskiner. Grenser som er satt for denne planen virker tilfeldig i forhold til aktiviteten innanfor områder som ligger i randsonen. Vi har problemer med å forstå korleis noen aktiviteter som dokumenterbart påvirker Villrein (menneskelig aktivitet) er godkjent i eit område i denne planen når samme plan er argumentet for å unngå trafikk med snøscooter. Samtidig er det praktisert å gje løyver til både transport og til hytter som ligger innanfor dette området.

Lenke til Heiplanen: <http://www.heiplanen.no/>

Heiplanen Plandokument: <http://www.heiplanen.no/files/plandokument.pdf> *Anbefaler å søke etter ordet motor så kan dere se om dere oppfatter denne planen som eit argument for avslag i etablering av løypenett.*

Heiplanen Plankart: <http://www.heiplanen.no/files/plankart.pdf>

Løypekart for ski i område Hallbjønnsekken: <https://loyper.net/#skafsaheia/13,7.79034,59.34278>

Dette gjelder Tokke og nabokommuner som Fyresdal, Valle og Vinje (sjølv om Vinje har løypenett fra tidligere)

Lovendringen i 2015 gjorde at eksisterende løyper måtte godkjennes på nytt med det nye lovverket. Selv om intensjonen var at det ikke skulle bli en ressurskrevende jobb for kommunene har det blitt brukt unødige offentlige midler på løyper som har eksistert i generasjoner. Det bør derfor ligge ved en sterk anbefaling til ny lov at eksisterende løyper fortsatt skal gjelde til kommunen selv velger endre/regulere dem.



Noen kommentarer til innsendte innspill

“Dobbeltmoralister” (kommentar til bl.a Norsk Friluftslivs innspill)

Det er en del organisasjoner som er motstandere av privat bruk av snøscooter - men som samtidig ønsker enklere bruk hva gjelder såkalt “nyttekjøring”. (Nytte - for hvem??) Kan dette ha en sammenheng med at aktuelle organisasjoner i stor grad benytter snøscooter selv i sitt virke på vinteren?

Dette er en holdning det for oss er vanskelig å forsvare eller forstå.

De selv - deres organisasjoner - skal få fraktet utstyr til sine aktiviteter uten hindring - som oftest er tilreisende til ulike distriktkommuner, og som oppsøker disse områdene noen få dager i året, mens lokalbefolkningen som bor der, 365 dager i året skal begrenses i sin daglige bruk av naturen.

Man er motstander av at andre skal få bevege seg ut i naturen på en enklere måte, men mener samtidig det er helt ok at utstyr fraktes for eget bruk på snøscooter eller andre motoriserte kjøretøy til hytter - bare for at de selv får en enklere tur på ski.

Dette tankesettet hadde aldri blitt akseptert om forutsetningen var snudd på hodet.

Bruk av tall og prosent

Videre bemerkes det at det er bare 2% av Norges befolkning som eier en snøscooter. Det er mulig - men her er det flere slutninger som ikke nevnes. Er det bare føreren av en bil som benytter seg av den? Eller er den til nytte for hele familien? Er dette noe forskjellig fra snøscooter? Kan det være at den er til nytte for flere enn eier? Hvor reelt er det å bruke slike tall.

Hvor aktuelt er det egentlig å regne på hele Norges befolkning. Folk i Oslo, Lyngør, Risør, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim.. Hvor mange av de eier en snøscooter? Eller benytter seg av den? Eller faktisk har problem med snøscooterbruk? Svært, svært få. Her tar Norsk Friluftsliv store deler av Norges befolkning som gisler for sitt syn.

Det samme gjelder spørreundersøkelser som benyttes, og som her henvises til. Formuleringene i spørsmålsstillingen som er blitt benyttet er alltid slik at snøscooterbruk settes i ett dårlig lys. Man har i de senere år prøvd å "snillifisere" ordbruken for at det ikke skal være så åpenlyst, men likevel er det enkelt å gjennomskue.

I den siste undersøkelsen det henvises til så spør man om kommunene bør opprette løyper. Man spør ikke om kommunene **kan** få lov til - men de **bør** gjøre det. Det gir en negativ opplevelse av spørsmålet - og sett i lys av at store deler av de som blir spurt neppe eier eller tenker benytte en snøscooter, så får man svarprosenten slik man vil.

I andre undersøkelser så skiller man heller ikke mellom folk som BÅDE benytter fjellet på ski og med snøscooter og de som kun benytter snøscooter. Ei heller skilles det om man svarer for sommer eller vinter.

Å benytte svarprosentene slik er ganske sjokkerende da man har ingen grunnlag for å vite hva den spurte har tenkt nå de har besvart. Men, man får ikke overraskende de svarene som trolig ønskes.

Det er som å spørre folk om man foretrekker eple eller appelsin - for så å slå opp overskrifter som at INGEN LIKER BANAN!

GPS overvåkning - har det gått “litt” for langt?

Av Norsk Friluftslivs innspill kan man også lese at de foreslår at brukere skal registrere seg for hver tur og GPS logge turen de kjører. Hvor langt skal slik overvåkning av snøscooterbrukere få lov å gå?

Her vil SKFR tro at Datatilsynet vil ha ett ord eller to med i laget – men, det avslører en holdning fra Norsk Friluftsliv om at snøscooterkjørere har behov for ekstra overvåkning enn andre, som om det skulle være flere lovbreakere der enn blant turgåere, bilkjørere, båtførere osv. SKFR deler ikke dette synet.