

FAUSKE KOMMUNE

Tilleggsinnkalling for Plan- og utviklingsutvalg

Tid: 21.02.2017 kl.: 10:00 - 18:00
Sted: Administrasjonsbygget, kantina

Eventuelle forfall meldes på telefon 75 60 40 20

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Vi ber om at sakspapirer ikke kastes etter møte, da møteprotokoll fra møtet kun vil inneholde innstilling og vedtak i sakene.

Merknader til møtet:

Orientering fra beredskapsleder Tom Seljeås.

Sak "Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune" vil bli ettersendt i tilleggsinnkalling

SAKSLISTE: - MØTE NR 2/2017

Sak nr.	Sakstittel
027/17	Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune
028/17	Fauskeeidet elgvald - Søknad om scooterløyve i forbindelse med elgtelling

Fauske, 17.02.17

Kjetil Sørbotten
Utvalgsleder

FAUSKE KOMMUNE

SAKSPAPIR

		JournalpostID: 17/1360	
		Arkiv sakID.: 16/10793	Saksbehandler: Lise Gunn Hansen
Sak nr.		Dato	
027/17	Plan- og utviklingsutvalg	21.02.2017	
	Kommunestyre		

Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune

Rådmannens forslag til innstilling:

Med hjemmel i motorferdselloven med forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 4a vedtas forskrift om kommunalt løypenett for snøskuter vinterføre for turistløypa fra Daja til riksgrensen og løype fra snøskuterparkeringen i Daja og til Sulitjelma Fjellandsby (Fjellandsbyløypa).

1. Fauske kommunestyre vedtar følgende endringer i forslag til kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune:

2. § 3 punkt a) endres til

*Hele eller deler av løypenettet kan åpnes tidligst **2. januar** (under forutsetning av snødekt mark) og stenges senest 5.mai.*

3. § 3 punkt c) endres til

*Det er kjøreforbud i løypene mellom **kl 22:00 og kl 07:00***

4. § 3 punkt e) endres til

*Kommunen **skal** stenge hele- eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta.*

5. § 3 punkt f) endres til

*Motorferdsel er ikke tillatt i løypene i tidsrommet fra og med 6. mai **til og med 1. januar.***

6. § 3 nytt punkt g)

Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller særskilte områder, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta, jfr motorferdselforskriften § 9 første ledd, andre setning.

7. § 3 nytt punkt h), liktlydende med forslagens punkt g)

Løypen(e) kan ikke åpnes før avtalt støyskjerming er gjennomført. Gjelder der støymfintlige bygg som ligger i rød sone og eier har krevd/ønsket støyskjerm.

8. § 4 punkt a) endres til

*Maksimal hastighet for løypenettet i Fauske kommune er **50 km/t.***

9. § 4 punkt d) endres til

*Føreren skal stanse før kryssing av vei og har vikeplikt for trafikanter som befinner seg på veien. **I tillegg har fører av snøskuter har alltid vikeplikt for skiløpere/myke trafikanter/annen ferdsel.** Maksimal hastighet for kryssing av vei er 20 km/t.*

10. § 4 punkt h) fjernes.

11. § 7 punkt b), c) og d) fjernes

12. § 7 nytt punkt b)

**Fjellandsby-løypa (fra snøskuterparkeringa i Daja til Sulitjelma Fjellandsby:
Max 6 m**

13. § 8 punkt e) og f) fjernes.

14. § 8 nytt punkt e)

**I Fjellandsby-løypa (fra snøskuterparkeringa i Daja til Sulitjelma Fjellandsby)
er rasting ikke tillatt.**

Begrunnelsen for ikke å opprette Nordlysløypa er at grunneier ikke gir tillatelse til denne løypa. Når det gjelder Kjelvassløypa er begrunnelsen for ikke å opprette denne at det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til hyttebebyggelsen når det gjelder støy. Loppaløypa ligger i et område hvor friluftslivet, som er betegnet som svært viktig, vil bli belastet med støy, samt at svenske myndigheter ikke vil opprette denne før avtale med samebyene på svensk side er etablert.

Vedlegg:

17.02.2017	Høringsbrev av 2 desember 2016	1339985
10.02.2017	Arbeidsgruppas arbeid ifbm etablering av kommunalt løypenett for snøskuter	1339420
17.02.2017	Nordlysløypa	1339917
10.02.2017	Konsekvensutredning Nordlysløypa siste utkast	1339423
17.02.2017	Kjelvassløypa_støysone	1339977
10.02.2017	Konsekvensutredning Kjelvassløypa siste utkast	1339418
17.02.2017	Loppa	1339919
10.02.2017	Konsekvensutredning Loppa siste utkast	1339419
10.02.2017	Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter, Fauske kommune - forslag	1339421
13.02.2017	Naturmangfold og planlegging av snøskutertraseer	1339531
17.02.2017	Veiledning støy	1339911

Sammendrag:

Fauske kommunestyre vedtok i sak 82/16 den 11. februar 2016 forskrift om løyper til kjøring med snøskuter på vinterføre i Fauske kommune. Forskriften trådte i kraft umiddelbart, og avtale med grunneier ble undertegnet den 19. februar 2016.

Saken ble påklaget av flere, bl a Fylkesmannen i Nordland. I forbindelse med klagebehandlingen ble det oppdaget at kommunen hadde noen faktafeil i konsekvensutredning for tilførselsløypa og klagesaken ble utsatt til ny høring var foretatt.

I samme sak (82/16) ble det vedtatt å nedsette en arbeidsgruppe bestående av 1 fra posisjon (Kathrine Moan Larsen), 1 fra opposisjon (Ronny Borge), 1 fra adm. (rådmannen) som fikk i oppgave å utrede muligheter for utvikling av løypetraseer der formålet er turist- og næringsutvikling i Sulitjelma. Arbeidsgruppen ble ledet av Kathrine Moan Larsen, representant fra posisjonen.

Arbeidsgruppa hadde sitt siste møte den 28. november 2016. Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter med konsekvensutredning, samt kart med støysoner ble lagt ut til offentlig ettersyn i hht bestemmelsene i plan- og bygningslovens § 11-14 den 02.12.2016 med frist for innsending av merknader den 20. 01. 2017.

Det er innkommet til sammen 22 merknader/uttalelser. Disse er:

Grunneier Statskog
Fylkesmannen i Nordland
Arjeplog kommune
Statens Vegvesen
Sametinget
Politiet
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) –Innkommet 30.01.2017
Nordlandsforskning
Forum for natur og friluftsliv
Sulitjelma og omegn turistforening
Fauske næringsforum
Sulitjelma nærmiljøutvalg
Sulitjelma Snøscooterklubb
Salten Motorsport
Fauna KF - fikk utsettelse til 23.01.17
Fjellfarer as
SKS Produksjon as
Sulitjelma Fjellandsbys velforening
Per Arne Mikkelsen, Fauske
Jan Olav Andersen, Fauske
Henning Iversen, Bodø
Berit Lesniak, Sulitjelma

Rådmannen har valgt å ta med merknaden fra NVE, selv om denne kom inn etter høringsfristen. Merknadene er sortert etter: 1) Offentlige myndigheter 2) Lag og foreninger 3) Bedrifter 4) Privatpersoner.

Saksopplysninger:

Stortinget vedtok 7. mai 2015 endringer i Motorferdselloven som åpner for kommunale løyper for kjøring for allmennheten. Departementet vedtok 19. juni 2015 også endringer i nasjonal forskrift.

I forskriftens § 4a første ledd heter det: "Snøscooter kan brukes på vinterføre i løyper fastsatt i medhold av bestemmelsen her, innenfor de rammer som følger av kommunens forskrift etter annet ledd".

Utdrag fra § 4a, annet ledd: "Løypene skal fastsettes i eget kart. Løypene skal vises i kartet til kommuneplanens arealdel. Kommunestyret 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. Kommunen skal sørge for merking av og informasjon om løypene. Motorferdsel i snøscooterløypene er ikke tillatt om våren etter 5. mai".

Kommunen skal gjøre vedtak etter Motorferdselloven, ikke planvedtak etter plan – og bygningsloven. Kommunens saksbehandling skal i utgangspunktet følge de alminnelige saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven kapittel VII om forskrifter. Fordi snøskuterløyper innebærer arealdisponering som berører et bredt spekter av til dels motstridende interesser, foreslår departementet imidlertid at plan- og bygningslovens bestemmelser om høring i § 11-14 og kunngjøring i § 12-12 fjerde og femte ledd gis tilsvarende anvendelse for kommunens saksbehandling. Disse bestemmelsene utfyller de prosessuelle kravene i forvaltningsloven kapittel VII. Slik sikrer man at de berørte interessene i så stor grad som mulig får anledning til å uttale seg, og at prosessene følger et spor aktørene er kjent med.

Kommunen skal i henhold til lovendringen gjøre vedtak i form av en lokal forskrift, som består av et kart der løypene skal vises, samt bestemmelser om bruk av løypene. Endring av bestemmelsen i motorferdselloven hjemler ikke kjøring med andre motorkjøretøy, som ATV med påsatte belter eller snørekjøring etter tråkkemaskiner (catskiing).

Løypene kan ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. I arbeidet plikter kommunen å ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, kulturminner- og miljø, samt sikkerheten for dem som kjører og andre.

Videre heter det at det er av vesentlig betydning å beholde store sammenhengende vinterfriluftslivsområder uten motorisert ferdsel, selv om lovforslaget ikke inneholder et uttrykt forbud mot å legge løyper i slike områder. Forslaget skal utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet. Friluftslivsområdene der løypene planlegges skal kartlegges og verdsettes, og betydningen av disse områdene skal vurderes opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Noen hensyn er ekstra tydeliggjort i endringen av Motorferdselloven:

Reindrift:

Forstyrrelser om vinteren har større negative konsekvenser enn om sommeren. Ferdsel i viktige funksjonsområder som kalvingsområder, vinterbeiteområder og trekkveier er spesielt uheldig. Generelt vil løyper som vil virke inn på reindriftenes særverdiområder (flyttlei, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder og områder i og ved anlegg til merking, skilling og slakting) og minimumsområder anses for å være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Kommunene skal spesielt ta hensyn til viktige vinterbeiteområder for reindrift ved etablering av løyper. Ytterligere arealinngrep og forstyrrelse i form av snøskuterløyper kan bidra til en samlet negativ innvirkning på reindriftnæringen. Næringens driftsform gjør reindriften svært arealavhengig, blant annet med bakgrunn i marginale beiteområder og reinens behov for ulike sesongbeiter og flyttveier mellom dem.

Hekkende rovfugl/ynglende rovvilt/spesielt sårbar natur:

Kommunen plikter å utrede konsekvenser for - og ta hensyn til naturmangfold ved etablering av snøskuterløyper. Departementet sier i proposisjonen at: «Hensynsplikten må anses brutt dersom kommunen legger løyper med tilhørende rasting for nære hekkeplasser, hi, spillplasser el.l. slik at det er

fare for at hekking mv oppgis, eller gjennom særlig sårbare eller truede botaniske forekomster der skader på vegetasjon eller markdekke kan oppstå ved lite snødekke.»

Friluftsliv:

Det presiseres i lovteksten at kommunen skal ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftsliv ved fastsetting av løypene. Dette betyr at hensynet til friluftslivet skal tillegges spesielt stor vekt og at det ikke bør legges snøskuterløyper i blant annet viktige eller svært viktige friluftsområder. Kommunen bør også søke å holde store, sammenhengende vinterfriluftslivsområder fri for snøskuterløyper.

Terrenginngrep:

Snøskuterløypene skal ikke kreve inngrep som utgjør synlige, permanente spor i barmarksesongen. Definisjon på terrenginngrep skal ses i lys av dette. For eksempel regnes planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen, herunder fjerning av store steiner, som terrenginngrep. Klopper og/eller enkle bruer kan etableres der dette er nødvendig av sikkerhetshensyn.

Landskap:

Merking, spor og selve kjøretøyet gjør at snøskuterløyper er godt synlige i landskapet. Departementet mener derfor at kommunen bør vurdere denne synligheten og forsøke å unngå å legge løypene «på åskammer eller på annen måte unødig eksponert i landskapet», men likevel slik at hensynet til sikkerhet avveies mot dette hensynet.

Støy:

Miljødirektoratets har utarbeidet veiledningsmateriale som skal gi føringer for hvordan støy skal behandles i planleggingen av snøscooterløyper. Dette skal brukes av kommunene i planleggingen.

Klagerett

Hovedregelen etter forvaltningsloven er at det ikke er klagerett på forskrifter. Departementet foreslår imidlertid en særskilt klageregel på kommunens vedtak der blant annet offentlige myndigheter og organisasjoner gis klagerett. Dette for å sikre at berørte interesser i så stor grad som mulig kommer til orde og blir hørt.

Et innsigelsessystem etter plan- og bygningsloven med hjemmel i motorferdselloven er etter departementets vurdering unødvendig komplisert for denne type saker. Berørte statlige og regionale organer vil i utgangspunktet kunne klage der de samme forhold etter plan- og bygningsloven § 5-4 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. I tillegg presiseres at også støy og/eller andre negative virkninger for lokalt friluftsliv kan være grunnlag for klage i denne saken. Kommunens vedtak om etablering av snøskuterløyper kan derfor påklages, og Fylkesmannen er klageinstans.

Grunneiers tillatelse

Motorferdselloven innskrenker ikke grunneiers rett til å nekte ferdsel over egen eiendom. Dette innebærer at kommunen ikke kan treffe vedtak om snøskuterløyper før grunneier har samtykket i at disse kan etableres. Dette gjelder så vel privat, som offentlig eiendom.

Saksbehandlers vurdering:

Hver enkelt merknad er innført i sin helhet for hver løype, kommentarer til forslag til forskrift samt andre merknader. Etter hver merknader har Rådmannen gitt en vurdering/anbefaling. Til slutt er det gjort en helhetlig vurdering av problemstillingen slik den fremstår.

NORDLYSLØYPA:

Merknad nr 1: Statskog, (grunneier) datert 03.01.2017:

«Forslaget til løypetrasè ønskes ikke gjennomført p.g.a. at man åpner et areal som vi anser som et vanskelig område for en skuterløype. Foreslått løype vil medføre at utviklingsarbeidet med kulturturisme/friluftsområde rundt Jakobsbakken vil bli skadelidende. Behovet for en Nordlysløype kan ivaretas gjennom bruk av deler av eksisterende turistløypa Daja-Mourki.»

Vurdering/anbefaling:

Som tidligere nevnt så innskrenker ikke motorferdselloven grunneiers rett til å nekte ferdsel over egen eiendom. Dette betyr at kommunen ikke kan etablere en løype som grunneier ikke gir tillatelse til.

Med bakgrunn i at grunneier ikke gir tillatelse til etablering av denne løypetrasen anser rådmannen at det ikke er nødvendig å vurdere/kommentere øvrige uttalelse vedr denne løypa.

Uttalelsene er tatt med i sin helhet for å synliggjøre at det er kommet inn merknader vedr denne traséen.

Merknad nr 2: Fylkesmannen i Nordland, datert 20.01.2017:

«Reindrift

Traséen berører reindriftas vårbeiter. Traséen er under tregrensa og i nærheten av eksisterende infrastruktur. Vi vurderer at traséen har akseptable konsekvenser for reindriften.

Friluftsliv

Store deler av løypa er foreslått lagt i det svært viktige friluftslivsområdet Daja. Området er registrert som utfartsområde, og er gitt høyeste verdi når det gjelder tilrettelegging og tilgjengelighet. For bl.a. bruksfrekvens og regionale/nasjonale brukere er området gitt nest høyeste verdi. Løypa berører også det viktige friluftslivsområdet Gml.veien Langvatnet – Jakobsbakken.

I notatet om arbeidsgruppas arbeid i forbindelse med etablering av kommunalt løypenett er det sagt at området der Nordlysløypa er foreslått ligger lunt til og ikke er spesielt værutsatt. Terrenget er å anse som enkelt og en løype vil egne seg godt for mennesker med nedsatt funksjonsevne og uerfarne snøscooterkjørere. Løypa vil i tillegg egne seg godt for familieturer, skiturer og hundekjøring.

I kommunens utredning er imidlertid konsekvensen satt til null når det gjelder friluftsliv, og det er angitt at området er lite brukt både sommer og vinter. Det er sagt at jakt kan forekomme i området.

Når det som er sagt i utredningen så klart ikke sammenfaller med tidligere kartlegging, har vi problemer med å legge til grunn at kommunen har tatt særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Den beskrivelse arbeidsgruppa har gitt av området tilsier etter vår oppfatning at området egner seg godt til tradisjonelt friluftsliv.

Ved å vedta dette løypeforslaget åpner en for øvrig også opp for motorferdsel i en del av Sulitjelma hvor det etter det vi kan se ikke tidligere har vært motorferdsel av betydning. Vi ber om at kommunen viser hvilke vurderinger som er gjort når det gjelder dette og virkninger for friluftslivet. Kommunen skal i henhold til lov og forskrift vurdere betydningen av friluftslivsområder som berøres opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Støy

Det er i kommunens utredning angitt avstander til hytter som ligger 50 til 600 fra løypeforslaget. Som avbøtende tiltak er det angitt nedsatt fartsgrense til 20 km/t i starten av løypa, stopp før kryssing av FV 543, deretter 30 km/t til siste hytte er passert med 200meter. Dette skal skiltes.

Fartsgrensene fremgår av mottatt sosifil, hvor det også fremgår at det for hele løypa skal være forbud mot å kjøre utenfor løypa for å raste. Det fremgår imidlertid også av sosifila at løypa åpnes kl. 07.00 og

stenges kl. 22.00, noe som ikke samsvarer med forslaget til ny forskrift. Vi er derfor usikre på om det som fremgår av sosifila kan legges til grunn.

Det er etter vår oppfatning av stor betydning at det fastsettes et forbud mot å kjøre utenfor løypa for å raste der hvor løypa planlegges nær støyømfintlig bebyggelse.»

Merknad nr 4: Statens Vegvesen, datert 16.01.2017:

«Forslaget omfatter tre løpeforslag - Loppaløypa, Kjelvassløypa og Nordlysløypa. Det er kun Nordlysløypa som krysser fylkesveg. Statens vegvesen mottok anmodning om befaringskrysningspunktet over fv. 543 for Nordlysløypa. Det ble gitt tilbakemelding på at etter vår vurdering av vegbilder så tilfredsstilte krysningspunktet ikke vegnormalens krav. Det ble anbefalt å vurdere flere krysningspunkt og så ta kontakt med vegvesenet for befaringskrysningspunkt av disse for eventuell godkjenning, det er så langt ikke tatt kontakt for dette.

Det vil si at Statens vegvesen ikke har gitt tillatelse etter vegloven for scooterløypens kryssing av fylkesveg 543. Det er heller ikke innvilget tillatelse fra Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune som grunneier til scooterløypens kryssing av fylkesvegen.

Dersom det i samarbeid med Statens vegvesen ikke er mulig å finne godkjent krysningspunkt av fylkesveg 543 for scooterløype så må Nordlysløypa tas ut av «Forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune».

Merknad nr 9: Forum for Natur- og friluftsliv, Nordland (FNF Nordland) datert 20.01.2017:

«Foreslått løype starter ved parkeringsplass i Daja, følger kraftlinja og krysser fylkesveg 543 ca. 100 m sør for Smørabjørka. Endepunktet ligger ca. 1 km øst for og like langt nord som bebyggelsen på Sagmo. Lengden er ca 6,5 km. Løypa går i gjennom Daja friluftsområde. Det opplyses i utredningen om at området brukes lite både sommer og vinter. Jakt kan forekomme. Influensområde er et leveområde for jerv og kongeørn.

Det ligger ingen hytter ligger innenfor rød og gul sone, men flere hytter ventes å bli berørt av støy. Løypa må derfor vurderes etter hensynsplikten overfor støy og hytteområde, naturmangfold og friluftsliv.

Løypas formål er økt snøskuterkjøring og salg av varer og tjenester av turistnæringen. Arbeidsgruppa ser på Nordlysløypa som en salgsvare og trekker frem muligheten for å se nordlyset. Til dette vil FNF poengtere at det overhodet ikke er noe problem å få sett nordlyset andre steder uten å måtte sitte på snøskuter, og uten å måtte etablere denne skuterløypa.»

Merknad nr 15: Fauna KF, datert 23.01.2017:

«Forslaget til løypetrase har ulike interesser og standpunkt blant reiselivsaktører i Sulitjelma. For Fjellfarer som er i oppstartfasen for etablering på Jakobsbakken med sitt bærekraftige konsept som er tuftet på ro og stillhet samt utviklingsarbeidet med kulturturisme/friluftsområde rundt Jakobsbakken vil de bli skadelidende med scooterløype i dette området.. Andre reiselivsaktører ser på denne løypa som et supplement når eksisterende løype Daja – Mourki ikke kan benyttes. Samtidig ser aktørene at behovet for en "nordlysløype" muligens kan ivaretas gjennom tilrettelegging og bruk av eksisterende turistløypa Daja-Mourki.»

Merknad nr 16: Fjellfarer AS v/Mona Mosti, datert 03.01.2017:

«Vi er i ferd med å bygge en fjellstue (Titanic) på Jakobsbakken - hvor vi har annonsert at vi blant annet skal fokusere på stillhet, fred og ro. I følge undersøkelser fra reiselivsbransjen er dette noe som utenlandske og norske turister ønsker seg mest av alt. Våre planer om å etablere en base på Jakobsbakken er kjent av kommunen da vi har fått godkjenning av søknad om rammetillatelse like før jul.

Fjellfarer AS ønsker ikke scootertrafikk i Stordalen opp mot Sagmo da dette vil være ødeleggende og forstyrrende for det vi prøver å få til på Jakobsbakken. Det vil ikke være forenelig å annonsere med

«stillhet, fred og ro» samtidig som det åpnes for scootertrafikken i området. Det vil for oss ødelegge de planene som vi tenker oss rundt fjellstuen Titanic. Det vil bli alt for mye støy i området.

Nordlysløypa som er foreslått opp Stordalen mener vi vil være «smør på flesk» all den tid man kan kjøre bil helt opp til Jakobsbakken for å se på nordlyset i området. Det kjøres opp skispor med tråkkemaskin på Jakobsbakken og det er fint å gå til fots langs traseen mot Sagmo for å se på nordlyset.

Vi annonserer med turer fra Jakobsbakken mot Sagmo for å se på nordlyset og dette fungerer helt utmerket. Det er lite «lys- og støyforurensing» i området, men hvis man skal begynne å kjøre scooter her vil dette virke forstyrrende både med hensyn til lyd og lys.

Vi ønsker å legge til rette for mennesker med nedsatt funksjonsevne fra vår base på Jakobsbakken, men ikke med scooter. Vi ønsker å gi opplevelser til alle, uten at det skal være motorisert. Hundeslede vil være perfekt fra Jakobsbakken til Sagmo - også for de med nedsatt funksjonsevne. Vi testet dette konseptet (hundekjøring) fra skihytta i fjor med meget bra resultat. Dette vil vi jobbe videre med for å få til fra Jakobsbakken også.

Det er unikt at vi har et området hvor man kan både vandre, gå på ski eller ake hvor det ikke er verken scootere eller annen motorferdsel. Vi håper at dette området kan forbli slik. Vi synes det er nok at man kan kjøre scooter fra Daja camping og heller utvide området øst for Balmielva i tillegg til turistløypa mot Sverige. Her bør det være store nok områder for å kunne lage ei skuterløype tilpasset nybegynnere. Sulitjelma har store muligheter innen turisme, det er det ingen tvil om, men vi håper at det vil være rom for at alle som driver i næringen kan bli hørt.

Ber derfor om at det løypen som er beskrevet som Nordlysløypa ikke blir en realitet. Vårt prosjekt Titanic vil måtte vurderes på nytt i planlagt form hvis det blir åpnet for skutertrafikk i dette området.»

Merknad nr 19: Per Arne Mikkelsen, Fauske, datert 14.01.2017:

«Løypa går fra parkeringsplass i Daja, over bilvegen ved Smørbjørka mot bebyggelsen på Sagmo. Løypa går gjennom tre viktige friluftsområder og vesentlige deler av de områdene påvirkes av støy. Løypa påvirker mange hytter med støy. Løypa går i beiteområde for rein med mange trekk- og flyttleier og gjennom leveområde for rødlistet og fredet jerv og kongeørn. Det er registrert fuglearter av nasjonal særlig stor interesse i området. I området er også en meget sårbar beskyttet/fredet orrfuglbestand. Området brukes en del som jaktterreng. Avbøtende tiltak foreslått.

Konklusjon

Nordlysløypa kan ikke opprettes. Den tilfredsstillende ikke kravene og hensynsplikten som hjemmelen fordrer i tilviste lover og forskrifter når det gjelder mangfold, friluftsliv, bolig- og hytteområder, støy- og forurensningsbelastninger.

Næringslivet har, som andre, innenfor eksisterende lover, forskrifter og regelverk muligheter til å få tilrettelagt og gjennomført mange av sine ønsker/oppgaver i samme område og bør også kunne bruke deler av Turistløypa til aktivitetene. Dette er mulig å gjennomføre uten egen skuterløype for fornøyleskjøring. Her bør natur og miljø spares for skutertrafikk og til dels unødig belastning.»

KJELVASSLØYPA:

Merknad nr 1: Statskog, datert 03.01.2017:

«Statskog SF er positive til det etableres tilførselsløype fra Sulitjelma Turistsenter AS til Sulitjelma Fjellandsby AS som vil stimulere til bedre utvikling av næringsvirksomhet for begge bedrifter.

Statskog SF ser ut fra en samlet vurdering ikke behov for en løypetrase' fra Sulitjelma Fjellandsby AS og en avgreining over Rørgata og ned til Kjelvatnet. Bakgrunnen for at vi innvendinger er vi også skal ta hensyn til at området er bebyggt med mange fritidseiendommer, friluftsbuk og jaktområde vinterstid. Statskog SF mener at fritidseiendommene rundt Kjelvatnet har god tilgang for nyttekjøring med

snøskuter til sine eiendommer fra parkeringsplassene i Kjelvannskrysset og Skihytta.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen har tatt kontakt med Statskog for å få en presisering av ovennevnte merknad. Statskog sier at de er positive til en snøskuterløype fra Daja til Skihytta/Kjelvasskrysset, med en avgreining til Sulitjelma Fjellandsby. Statskog ønsker ikke å opprette en løype via Rørgata og ned til Kjelvatnet.

Med bakgrunn i at grunneier ikke gir tillatelse til etablering av løypetrase via Rørgata ned på Kjelvatnet, anser rådmannen at det ikke er nødvendig å vurdere/kommentere øvrige uttalelser vedr denne traseen. Merknadene er imidlertid lagt inn i saksfremstilling i sin helhet når det gjelder Kjelvassløypa.

Merknad nr 2: Fylkesmannen i Nordland, datert 20.01.2017:

«Dette er i stor grad den samme løypa som den som tidligere ble benevnt som tilførselsløypa, men traséen er noe endret i forhold til det som tidligere var ute på høring og offentlig ettersyn. Det er også foreslått opprettet en ekstra trasé på en del av løypa, samt en avgreining til Sulitjelma Fjellandsby. Alternativ trasé benevnt som Rørgata er ifølge arbeidsgruppas notat av 24. november 2016 opprettet som et avbøtende tiltak. Det er angitt at traséen gir større avstand til nærliggende hytter, og at den således bør bidra til å redusere eventuelle støyplager. Snøscootertrafikk som kommer fra parkeringen ved Skihytta kan kjøre Rørgata til Daja i stedet for å kjøre innom Kjelvasskrysset.

Reindrift

Vi har ingen reindriftsfaglige merknader til traséen.

Friluftsliv

Vi viser til vår uttalelse datert 15. desember 2015 og vår klage datert 16. mars 2016 når det gjelder kommunens plikt til å ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, og kravene når det gjelder å utrede virkningen og vurdere betydningen av de friluftslivsområdene som blir berørt. Vi kan ikke se at nå foreliggende utredning gir et bedre grunnlag for å vurdere hvorvidt kommunen har tatt særskilt hensyn til friluftslivsinteressene i området.

Fylkesmannen finner også grunn til å stille spørsmål ved utredningen, når konsekvensen for friluftsliv nå er satt til +1 mens den i tidligere utredning var satt til -3. Det er de samme friluftslivsområder som blir berørt, og ikke angitt noen andre avbøtende tiltak. Når kommunen i henhold til lov og forskrift plikter å ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet, må en etter vår oppfatning være varsomme med å undervurdere konsekvensene for friluftslivet.

Støy

Det er i kommunens utredning sagt at fartsgrensen i hele løypa er 20 km/t, og dette fremgår også av mottatt sosifil. I vår klage datert 16. mars 2016 påpekte vi at flere høringsuttalelser tilsa at det ikke er mulig å gjennomføre tur med kjelke og last i løypa og holde maksimalt 20 km/t. Vi er ikke kjent med hvilke vurderinger kommunen har gjort når det gjelder dette. Det vil imidlertid være svært uheldig å vedta løype med en fartsgrense som ikke lar seg overholde.

Kommunens utredning angir at færre hytter blir liggende i gul og rød støysone enn det som ble angitt da løypa var på høring sist, og enn det som er lagt til grunn herfra i tidligere uttalelse og klage.

Løypa fra Daja til Skihytta vil ifølge kommunens utredning innebære at en hytte blir liggende i rød sone og åtte hytter i gul sone

Støysonekart som fulgte med høringen har ikke veldig god lesbarhet, men etter å ha sammenholdt dette med kartet slik det fremgår av sosifila legger vi kommunens utredning til grunn når det gjelder hytter i rød og gul støysone. Det er imidlertid vesentlig å påpeke at sju hytter ser ut til å ligge i en avstand på ca.

50-55 meter fra senterlinje av den foreslåtte traséen og ytterligere ca. tolv hytter ligger innenfor 100 meter fra løypa.

Når det gjelder Rørgata, er det i kommunens utredning bare angitt at den nærmeste hytta er 50 meter fra løypa. Fylkesmannen legger til grunn at flere hytter blir liggende i løypas influensområde. Det ser for oss ut til at totalt fem hytter blir liggende i en avstand på mellom 50 og ca. 100 meter fra løypa. I tillegg vil hyttene på 119/435 og 119/1/314 bli liggende i influensområdet til begge de to traséene, noe som gjør at støybelastningen øker.

Avgreiningen mot Fjellandsbyen vil komme ca. 25 meter fra hytte på 119/1/64.

Det er altså slik at mange hytter blir liggende i løypas influensområde, herunder blir en rekke hytter liggende i en avstand på mellom 50 og 100 meter fra løypa. Flere hytter kommer nærmere en løypetrasé enn tidligere. Selv om disse med en fartsgrense på 20 km/t blir liggende utenfor gul støysone, vil det fremdeles måtte tas hensyn til bebyggelsen. Særlig gjelder dette dersom fartsgrensen på 20 km/t er vanskelig å overholde.

Fylkesmannen forutsetter at kommunen gir en begrunnelse som viser hvordan hensynet til støyømfintlig bebyggelse er vurdert. Det er vesentlig at kommunen sannsynliggjør at det er tatt hensyn til hytteiere som blir berørt av løypeforslaget.

Vi viser til det som er sagt om endring av forskriftsbestemmelsen når det gjelder kjøring i nattperioden, og påpeker betydningen av å unngå slik kjøring i en løype som ligger så nær støyømfintlig bebyggelse som det her er snakk om.

Også kommunens forslag om at løypene kan åpnes 1. desember og må stenges senest 5. mai er av betydning når det gjelder støyømfintlig bebyggelse. Forslaget innebærer at perioden med støybelastning økes med over en måned, i og med at løypene i henhold til gjeldende forskrift ikke kan åpnes før 2. januar og må stenge senest 25. april.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen tar til etterretning de synspunkter som Fylkesmannen omtaler her. Det er et betydelig antall hytter som ligger i influensområdet for denne løypa og Rådmannen foreslår at Kjelvassløypa tas ut av forskriften. Løypa inn til Sulitjelma Fjellandsby er viktig å få etablert av næringsmessige grunner. For hytta som ligger like ved traseen her, kan det tilbys støyskjerming.

Når det gjelder ny trase for Kjelvassløypa over Rørgata, så er denne uaktuell i og med at grunneier ikke gir tillatelse til at denne traseen etableres.

Rådmannen anbefaler at Kjelvassløypa ikke etableres som løype for kjøring med snøskuter på vinterføre. Dette på bakgrunn av støy og ulemper for hytteiere i området som ligger innenfor rød og gul sone og i det øvrige influensområde.

Friluftsliv:

Friluftskartlegging for Fauske (nordlandsatlas.no) viser at Kjelvassløypa starter i et område som er angitt som et svært viktig utfartsområde i Daja. Dette område strekker seg langt vestover forbi Jakobsbakken, så det er et lite område som blir berørt av snøskuterløypa. Dog ligger denne delen av løypa innenfor et svært viktig friluftsområde og da viser sjablontall for støy at ved 20km/t skal avstanden i meter fra senterlinje ligge minst 450 m fra løypa.

Foruten disse områdene har Fauske kommune mange svært viktige tur/utfartsområder.

I Sulitjelma-området kan nevnes Vardetoppen-Stortoppen, T-merket sti til Sorjushytta og Furuhaugen. I tillegg er det mange viktige utfartsområder, f.eks Sagmoen, Skourta, Villumvatn og Gjertrudfjell.

Det er riktig at det kan være vanskelig å holde 20 km i enkelte partier av Kjelvassløypa. Dette gjør at en dermed «flytter» sonene for gul og rød sone når det gjelder støy. Hever en farten, vil støysonene også bli lengre. F eks dersom en hever fartsgrensen i Kjelvassløypa til 40 km vil støysonene bli 40 meter fra senterlinja rød sone og 100 meter blir gul sone.

Forlengelse av åpningstid for løypa vil bli vurdert under avsnitt om retningslinjer for løypenettet i Fauske kommune.

Merknad nr 9: FNF Nordland, datert 20.01.2017:

«Også kjent som Tilførselsløypa – fra Skihytta til Daja via Kjelvasskrysset – med avgrening via Rørgata og avgrening inn til Sulitjelma Fjellandsby. Lengde ca. 4,6 km. Foreslått løype berører kommunedelplan Daja/Jakobsbakken og har arealformål fritidsbebyggelse.

Løypa foreslås å gå fra parkeringsplass ved skihytta via Kjelvasskrysset til parkeringsplass i Daja, samt en avgrening inn til Sulitjelma Fjellandsby på i overkant av 200 m. I tillegg er det lagt inn en trase som følger rørgata og dermed ikke er innom Kjelvasskrysset. Denne traseen er ca. 1 km lang og blir koblet på traseen på Kjelvatnet.

Tilførselsløypa, som den ble foreslått i forrige høring, kunne som kjent ikke godkjennes etter gjeldende bestemmelser i lov og forskrift. Det kom inn flere negative høringsinnspill og rådmannens innstilling var at skuterløypa ikke kunne godkjennes. Kommunestyret vedtok likevel løypa, og vedtaket ble påklaget blant annet av FNF og hytteiere.

Dette viste at snøskuterkjøring i hyttefeltet ikke var så uproblematisk som ble det fremstilt. Hensynsplikten overfor hytteområdet ble ikke ivaretatt.

Fauske kommune har nå altså foreslått Kjelvassløypa, som er en videreføring av Tilførselsløypa men med noen justeringer og avgrening til via rørgata og avgrening inn til Sulitjelma Fjellandsby. I henhold til kommunens forenklede konsekvensutredning vil løypa delvis gå gjennom et hytteområde, og 1 hytte innenfor rød sone og 8 hytter innenfor gul sone. Ved avgreningen over Rørgata er den nærmeste hytta 50 meter (gul sone) fra løypa. For avgreningen til Sulitjelma Fjellandsby er den hytte ca. 25 meter unna traseen (gul sone).

Det er viktig at det presiseres at kjøring mellom hytter og foreslått løype som det ble praktisert i forsøksperioden, ikke kan tillates. Som det også heter i merknadene til nasjonal forskrift så kan det ikke gis dispensasjon til for eksempel enkeltpersoner som ønsker å kjøre på tur eller hytteiere som ønsker å kjøre fra hytta til løypa.

I forslag til kommunal forskrift under § 5 skulle det ha stått at kommunen skal skilte/opplyse om dette, fordi det er en overhengende fare for at slik ulovlig motorferdsel vil forekomme.

For hvilke garantier vil Fauske kommune stille for at enkelte snøskuterkjørere ikke vil fortsette med denne praksisen og bryte bestemmelsene? Dette kommenterte ikke Fauske kommune i forrige høringsrunde da tilførselsløypa ble behandlet. Men etter Plan- og bygningsloven plikter planmyndigheten å vurdere og kommentere innspill som dette. Det er av vår interesse at dette nå blir kommentert i videre saksbehandling hvordan kommunen har tenkt å håndheve dette i sitt forslag til «Kjelvassløypa».

I kommunens forenklede utredning får tema Friluftsliv +1 Små positive konsekvenser, for Kjellvassløypa. Kommunens konklusjon blir imidlertid ikke begrunnet.

Foreslått løype går i et hyttefelt og berører flere hytter, og (i likhet med Tilførselsløypa) kan den ikke fastsettes etter gjeldende regelverk. Hensynsplikten overfor bolig- og hytteområder og støy blir ikke ivare tatt.»

Vurdering/anbefaling:

Viser til vurdering/anbefaling som ble gjort etter uttalelsen fra Fylkesmannen i Nordland, merknad nr. 2.

I tillegg har Rådmannen følgende kommentar: Det er Politiet og Statens naturoppsyn som skal håndheve forskriften som blir vedtatt av Fauske kommunestyre. Fauske kommune har ingen politimyndighet og kan ikke håndheve forskriften vedr løypenettet. Det er enhver snøskuterførers plikt å gjøre seg kjent med det lovverk som til enhver tid gjelder.

Når det gjelder kjøring mellom hytte og løypenett er dette kommentert ifbm med behandlingen i kommunestyre den 11.02.16 slik: «Det er i hht merknadene til § 4 a til nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark ikke anledning for kommunene å gi dispensasjon etter denne bestemmelsen til hytteeiere som ønsker å kjøre fra hytte til løypa.

I forslaget til forskrift for skuterløyper som ble sendt på høring er det ikke lagt opp til at det skal kunne kjøres fra hyttene eller fra Fjellandsbyen. Bestemmelsene for tilførselsløypa gir heller ikke rom for parkering/rasting i løypa.»

Merknad nr 15: Fauna KF, datert 23.01.2017:

«Fauna er positive til at det etableres tilførselsløype fra Sulitjelma Fjellandsby AS til Sulitjelma Turistsenter AS som kan stimulere til bedre utvikling av næringsvirksomhet for begge bedrifter. Denne vurderingen er alle aktører enige i.

De øvrige trasevalgene fra Kjelvatnet og ned til Fjellandsbyen anses som utfordrende da denne vil gå i områder med sterk tetthet av hytteeiendommer. Det er nødvendig å ta tilstrekkelig hensyn til dette for å minimalisere potensielle konflikter.»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete merknader. Se kommentar til merknad nr 18 fra velforeningen i Sulitjelma Fjellandsby.

Merknad nr 17: SKS Produksjon as, datert 19.01.2017:

«Vi viser til forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune.

I vårt innspill til oppstart av planarbeidet for etablering av snøskuterløyper i Sulitjelma (19.08.14) skrev vi at kommunen må være oppmerksom på tilstedeværelsen av vannkraftanleggene i området og at det fra SKS Produksjon sin side ikke er ønskelig med økt ferdsel i nærheten av anleggene. Vi registrerer nå at kommunen allikevel har foreslått løyper tett opptil anleggene.

Kjelvassløypa er foreslått rett forbi dammen ved Kjelvatnets vestre løp. Området oppstrøms dammen er et potensielt farlig område vinterstid ved at det kan oppstå dårlig is. Ved et eventuelt langvarig stopp i Daja kraftverk vil man være nødt til å åpne tappeluken i dammen i Kjelvatnet for å kunne opprettholde produksjonen i Fagerli kraftverk. Dette vil skape en vannstrøm i kilen ut mot Kjelvatnet og det vil danne seg en råk i området. Dette er et scenario som svært sjelden vil inntreffe, men det er viktig å ha det i tankene når man tilrettelegger for allmenn ferdsel. Fra ett sikkerhetsmessig synspunkt ser vi helst at løypa legges i Naustbukta og følger veien.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen vurderer at SKS Produksjon her omtaler forholdene som kan oppstå spesielt i forbindelse med en trase via Rørgata ned på Kjelvatnet. I og med at grunneier ikke ønsker denne traseen opprettet, vil Rådmannen fjerne alt vedr denne traseen i forskriften.

Merknad nr 18: Velforeningen i Sulitjelma Fjellandsby, datert 16.01.2017:

«Vi mener at Fjellandsbyen får minimalt med støy, og veid opp mot de fordeler som en tilkomstløype til Fjellandsbyen vil tilføre anlegget inklusive leilighetseierne – er eventuelle negative sider betydelig mindre enn de positive sidene.»

Vurdering/anbefaling:

I hht vedtak i kommunestyret den 11.2 2016 hvor arbeidsgruppas oppgaver var å utrede muligheter for utvikling av løypetraseer der formålet er turist- og næringsutvikling i Sulitjelma, er løypa fram til Sulitjelma Fjellandsby i tråd med dette.

Rådmannen innstiller på at det etableres en løype fram til Sulitjelma Fjellandsby. Eier av hytte som ligger like ved traseen skal tilbys støyskjerming.

Merknad nr 19: Uttalelse fra Per Arne Mikkelsen, datert 14.01.2017:

«Løypa går fra parkeringsplass ved Skihytta, via Kjelvasskrysset til parkeringsplassen i Daja med avgreining til Sulitjelma Fjellandsby. Løypa går gjennom tre svært viktige friluftslivsområder og går i reinbeiteområde med mange trekk- og flyttleier. Området er leve- og hekkeområde for flere uglearter og den rødlistede og sterkt truede snøugla er observert her flere sesonger. Løypa går gjennom et hytteområde som påvirkes sterkt av støy, utslipp og forurensning og berører flere hytter. Tre friluftsområder blir påvirket av støy. Parkeringsplass med trafikkbelastning nær bolig- og hytteområder, Camping og Fritidssenter. Nedsatt fartsgrense, støyskjerming, stenging som avbøtende tiltak.

Konklusjon

Kjellvassløypa kan ikke etableres med hjemmel i tilviste lover og forskrifter. Den tilfredsstiller ikke kravene og hensynsplikten som hjemmelen fordrer når det gjelder mangfold, friluftsliv, bolig- og hytteområder, støy- og forurensningsbelastninger.

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen innstiller på at Kjelvassløypa ikke etableres som løype for kjøring med snøskuter for allmennheten.

Merknad nr 20: Jan Olav Andersen, datert 19.01.2017:

«Ønsker med dette å berømme Fauske Kommune og Arbeidsgruppa for en grundig gjennomgang av de aktuelle løypealternativene, samt reglene for benyttelse av disse. Likeså den positive innvirkningen dette kan ha for turisme og næringsutvikling i Sulitjelma

Hytta vår ligger på høyden/ nordsiden over Rundvannet, og alle skutertrafikk mellom Skihytta og Daja, passerer dermed forbi oss. (Hytta er merket med orange prikk på kartet)

Dagens skutere støyer mindre og slipper ut mindre avgasser enn tidligere, så selv om trafikken har blitt litt større, er belastningen for miljøet blitt mindre.

Den trafikk som her forekommer har absolutt ikke hatt noen negativ innvirkning for oss på hytta.

Fauske Kommune har med dette lagt til rette for at de fleste har en fin mulighet å komme seg ut i naturer, på hvilken måte de selv ønsker.

For de av oss som ønsker å gå på ski i skuter-frie områder, eller som av prinsipp er skutermotstandere finnes det enorme områder man kan benytte seg av.

Det er plass nok for alle.

Åpningstidene og fartsgrensene som er foreslått er helt greie!»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete merknader.

Merknad nr 20: Henning Iversen, datert 06.01.2017:

«Belastningen vedrørende støy, trivsel og miljø vil være større enn stipulert dersom det åpnes for flere traseer i Kjelvassløypa. Nordre del av Kjelvatnet er i dag allerede belastet med stor trafikk fra parkeringsplasser, for eksempel Kjelvannskrysset, hvor det er høy trafikk i forbindelse med

transportkjøring til og fra hytter. En åpning av flere traseer, spesielt alternativet som følger rørgate, for trivselskjøring kombinert med nåværende hyttekjøring vil gi støy-, trivsel- og miljøplager for området i større grad en skissen Fauske kommune presenterer i høringsalternativet.

Derfor bør en eventuell trase i Kjelvannsløypa legges lik den som går i dag - langs den allerede fungerende sommerveien opp til Naustbukta.

De skisserte tidspunkter burde begrenses, og strengere tidsrammer anbefales for å sikre ro og trivsel for andre brukere av området, samt ivareta hensyn innenfor dyreliv, støy og miljø. En normaltid med åpning fra klokken 08:00 til klokken 21 :00 anses som et bedre alternativ.

Dersom fartsgrensen på 20 km/t faktisk skal overholdes, må det være jevnlig tiltak som sikrer det. Dagens kjøring med snøscooter bærer preg av svært liten kontroll, og en ytterligere utvidelse av reguleringsvedtakene rundt bruken av slike kjøretøy vil kreve investeringer i mannskap og kontrollorganer som sikrer at bruken både overholder vedtak, samt de lovmessige spørsmålene rundt bruken.»

Vurdering/anbefaling:

Samme som kommentar under merknad nr 19 fra Per Arne Mikkelsen.

Merknad nr 22: Berit Lesniak, datert 16.12.2016:

«Jeg ser av kartet som viser forslag til trassé for tilførselsløypa at den nå er lagt ned fra Skihytta, og at det ikke er tegnet inn noen løype fra parkeringsplassen og rett ned på Rundvannet. Realiteten er imidlertid at folk parkerer skuterne noen meter fra parkeringsplassen og kjører rett ned på vannet, en trassé som jeg har tegnet inn på vedlagte bilde av kartet. Den kan man se til venstre for min hytte. Ettersom skuterne ofte blir stående når snøen forsvinner (gjerne midt på stien min), har jeg tidligere henvendt meg til Statskog med spørsmål om dette. Svaret var at det ikke skulle parkeres skutere her (kun ved Skihytta), men jeg ser allikevel ikke at dette håndheves på noen måte. Derfor stiller jeg samme spørsmål med hensyn til trasseen: Hvem skal håndheve at det ikke kjøres i en rett linje fra parkeringsplassen og ned på Rundvannet?

Min hytte ligger rett ovenfor løypekrysset der altså én løype kommer fra parkeringsplassen og går ned til Rundvannet, og en annen kommer fra Skihytta. Fra dette løypekrysset går det også en skuterløype ned mot veien ved Annabekken (nedenfor Såkikrysset). Denne løypa har jeg tegnet inn i kartet med en stiple linje.

Jeg er dermed sterkt berørt av snøskutertrafikken i området.

Jeg tilbringer mye tid på hytta, og har parkett plass til skuterløypene. Dermed registrer jeg hvordan det blir kjørt, dvs. mengden kjøring og støy. Jeg tilstår gjerne at jeg i utgangspunktet var skeptisk til prøveordningen som nå er opphørt, men denne perioden opplevde jeg faktisk en reduksjon i trafikken. Dette var en positiv oppdagelse for meg som har observert den stadig økende snøskuterkjøringen rundt hytta mi fra slutten av 60-tallet og fram til i dag. (Den gang var hytta eid av bestefaren min, men brukt også av meg hele perioden med skutertrafikk.)

Det er til tider svært mye støy når folk (unødig) ruser motoren på vei opp de siste bratte bakke fra Rundvannet til parkeringsplassen. Det er 42 meter fra toppen av bakken i løypa som kommer fra parkeringsplassen og til hytta mi, og ingen vegetasjon som skjermer for støyen.

I tillegg er det et beklagelig faktum at det absolutt ikke er alle som overholder fartsgrensen. Det kjøres ofte fort.

En hytte er tenkt som rekreasjon, og det er viktig at en kommune som satser på å fremme folkehelse

legger til rette for bruk av området til skigåing og friluftsliv/hytteliv. Dette gjorde man i prøveperioden. Fri ferdsel i skuterløypene midt i et friluftsområde hvor skiløypa går i samme trasé (dette er gamle, tradisjonelle skiløyper som var der allerede i min barndom midt på 50-tallet), og hvor bakkene er bratte og hvor det er et ganske uoversiktlig kryss, medfører også fare for ulykker. Det er stor utfart av skiløpere i alle aldre i disse løypene, spesielt i vinterferie og påske, men også i andre helger sent på vinteren. Her kommer familier med unger i pulk, samt småbarn uten oversikt over trafikkbildet og uten særlig evne til å stoppe raskt. Det har tidligere vært minst én alvorlig ulykke i løypekrysset nedenfor hytta, og det er jo i det hele tatt for galt at man skal måtte snakke om "trafikkbildet" i et friluftsområde.

En utvidet bruk av denne skuterløypa som tilførselsløype for løypa fra Daja og over til Sverige, anser jeg som svært negativt, ikke bare for oss hytteiere i området, men også for alle som går på ski i området (skigåing fremmer som kjent folkehelsen). Det vil medføre økt, og i høysesongen nærmest vedvarende, støy og eksos.

Det er jo ikke sånn at turisme kun er knyttet til skuterkjøring. Etter vintre med lite snø i områdene rundt Sulis, er tilsiget av skiløpere "utenfra" økt betraktelig, det er mer folk i løypene hele vinteren. Mer skutertrafikk i de samme løypene blir en betraktelig belastning – og fare – for alle disse.

Dessuten; ved å åpne løypa for fri ferdsel vil den nok også bli brukt til kjøring fra hyttene til alpinbakken, når man skal på besøk til andre hytter, hente vann osv.

For min hytte har skutertrafikken fra 90-tallet også medført forurensing av brønnen/vannhullet som har tilhørt hytta fra før bestefaren min overtok den i 1947.

Tidligere hentet vi drikkevann der løypekrysset er i dag, men de siste 20 årene har vi måttet ta med drikkevann pga søppel som blir slengt der.

Forsøpling er også et stort problem ved starten av løypa. (Oljekanner, tomme og fulle brusflasker/ølbokser, strammebånd fra lass med materialer osv. Det siste er også en fare for dyr som kan sette seg fast i dem.) Jeg har tidligere oppfordret til, og vært med på, sommerrydding i regi av Hytteforeningen i området på parkeringsplassen der skuterløypa starter. Det ble kjørt bort flere tilhengerlass med søppel.»

Vurdering/anbefaling:

Det er Politiet og Statens Naturoppsyn som skal håndheve at forskriften følges, bl a at løypene som er inntegnet i trasekartet følges. All kjøring utenfor løypene er ikke tillatt, heller ikke å lage seg egne traseer når det av forskjellige årsaker ikke er mulig å kjøre i vedtatte traseer.

Det oppgis i høringsuttalelsen at det er betydelig støy i forbindelse med ferdselen i løypa, dette bl a at det kjøres fortere enn det som er foreslått og gjort støyberegninger ut i fra. Dersom en øker hastigheten, vil støysonene automatisk øke og flere hytter kommer inn i rød eller gul sone.

Sikkerheten for skiløpere/gående med barn både i pulk og på ski, er også tatt med i vår vurdering av løypa. Rådmannen er opptatt av at i hytteområder skal man kunne ferdes trygt og at støy og andre forurensningsfaktorer ikke skal være til stede. Rådmannen ønsker derfor ikke å opprette/videreføre tilførselsløypa som åpen for offentlig ferdsel med snøskuter.

Søppel som slenges igjen i løypenettet kan utgjøre en fare for både folk og dyr. En løype hvor alle kan ferdes genererer mer søppel, og dermed en del utfordringer for alle som ferdes i naturen.

Grunneier Statskog gir ikke tillatelse til etablering av løypestrase via Rørgata og ned til Kjelvatnet. Rådmannen tar dette til etterretning, og innstiller på at Kjelvassløypa ikke etableres/videreføres som løype for offentlig ferdsel.

LOPPALØYPA:

Merknad nr 2: Fylkesmannen i Nordland, datert 20.01.2017:

«Løypa er foreslått som en avgreining fra den tidligere fastsatte turistløypa, over Mourki til Loppa. Loppa ligger delvis på svensk side av grensen.

Reindrift

Traséen berører reindriftas vinter- og vårbeiter, og vil komme i tillegg til eksisterende Turistløype. Dette vil trolig medføre økt trafikk i høyfjellet, og et større geografisk område vil bli berørt. Traséen mot Loppa skal gå midt på innsjøen, noe som bidrar til å redusere de negative konsekvensene for reindrifta.

Friluftsliv

Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv i influensområdet, samt kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Foreslått løype går over isen på Mourkivatnet og inn på Loppavatnet, følger og ligger i sin helhet mindre enn 1 kilometer fra det svært viktige friluftslivsområdet Lomi – Morki.

Miljødirektoratet har i sin veiledning om støy og snøscooterløyper sagt at det ved etablering av snøscootertraséer bør synliggjøres i hvilken grad virksomheten vil berøre friluftslivsområder støymessig ved å utarbeide støysonkart for traseene som viser geografisk utbredelse av ulike støynivå. I naturområder som kommunen definerer som svært viktig eller viktig friluftsområde anbefales det at en grenseverdi på 40 dB benyttes, da det i disse områdene ofte forventes stillhet og mulighet til å drive med ulike aktiviteter uten å bli forstyrret av menneskeskapt støy.

Kommunen bør i henhold til veiledningen vurdere støybelastningen ved etablering av snøscootertraséene opp mot hvilken karakter de berørte områdene og bruken av disse har. En bør unngå å legge løyper i områder som ifølge kartleggingen blir registrert som svært viktig eller viktig for vinterfriluftslivet. Dersom kommunene ser behov for å legge løyper så tett opp til slike områder at kvaliteten av områdene forringes, må de synliggjøre hvilke konsekvenser dette vil ha for friluftslivet. I denne sammenheng bør de gjøre rede for hvor stor del av friluftslivsområdet som blir berørt, samt hvilken tilgang befolkningen har på tilsvarende friluftslivsområder.

Løypene bør legges utenfor områder som er i kategorien svært viktig eller viktig, og med en buffer slik at støy i området ikke overskrider 40 dB. Direktoratets sjablongløsning i tabell 3 i veiledningen angir for grenseverdien 40 dB en avstand fra senterlinje av traséen til ytterkant støyson på 1400 meter for hastigheten 60 km/t.

Kommunens forslag til forskrift inneholder en maksimal fartsgrense på 70 km/t, noe som innebærer at avstanden til ytterkant støyson vil være mer enn 1400 meter. Det er på det rene at friluftslivsområdet Lomi – Morki blir liggende i løypas influensområde, og det samme vil gjelde det viktige friluftslivsområdet Vassavarri.

Fauske kommune har i sin utredning av konsekvensene sagt at løypa går gjennom det aktuelle friluftsområdet. Det er videre sagt at isfiske på Loppa kan bli et positivt tiltak for friluftslivet som også er tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Konsekvens (verdi/omfang) for friluftsliv er satt til +1. Under samlet vurdering er det bl.a. sagt at vatnet har potensiale til å bli et attraktivt turmål.

Fylkesmannen kan ikke se at det er grunnlag for å konkludere med at løypa vil ha en positiv konsekvens når det gjelder friluftsliv. Det er heller ikke grunnlag for å angi at løypa ikke vil ha noen konsekvens når det gjelder støy, slik kommunens utredning sier.

Det må etter vår oppfatning legges til grunn i det videre arbeidet at Loppaløypa vil innebære at et viktig

og et svært viktig friluftslivsområde blir utsatt for støy over anbefalt grenseverdi på 40 dB.

Miljøkommune.no inneholder nå svar på spørsmålet om det er «forbudt å legge snøskuterløyper som vil berøre viktige friluftslivsområder, jamfør veileder om støy og snøskuterløyper». Det er i svaret presisert følgende:

«Det er likevel ikke et forbud mot å legge løyper som vil medføre støy over 40 dB i viktige friluftslivsområder. Dersom en snøscooterløype kommer innenfor anbefalt minsteavstand i forhold til sjablong presentert i støyveiledningen, må kommunene gjøre vurderinger av hva dette vil bety for friluftslivet. Dette kan være vurderinger rundt:

Hvor mye har kommunen av tilsvarende friluftslivsområder i kommunen?

Hva vil det bety å forringe kvaliteten på dette området sett i lys av friluftslivet som helhet i kommunen?

Hvor stor del av friluftslivsområdet vil bli berørt?

Hvilken bruk har området, og hvilke brukerkonflikter kan oppstå?

Har området et særlig godt støymiljø i henhold til kartleggingen? Eller berøres området av andre støykilder?

Er det mulig å gjøre avbøtende tiltak?

Dersom kommunen velger å vedta løyper som berører viktige friluftslivsområder må kommunen synliggjøre vurderingene som er gjort, og vise hvordan dette er vektet opp mot kommunens plikt til å ta særskilt hensyn til friluftsliv ved fastsetting av løyper».

Fauske kommune har etter det vi kan se ikke gjort noen vurderinger når det gjelder løypeforslagets virkninger for friluftslivet. Utredningen har som utgangspunkt at det ikke foreligger konflikt, noe som etter vår oppfatning ikke kan legges til grunn. Kommunen ser ut til å mene at det er friluftsliv å kjøre snøscooter, og bruker hensynet til funksjonshemmede som et argument for å opprette løype.

Fylkesmannen finner grunn til å påpeke at snøscooterkjøring ikke omfattes av friluftslivsbegrepet.

Friluftsliv er opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Funksjonshemmede kan i henhold til motorferdselregelverket gis mulighet til bruk av snøscooter uavhengig av løyper, og vi kan ikke se at hensynet til funksjonshemmede kan tillegges særlig vekt når det gjelder å opprette løyper.

Som avbøtende tiltak er det i kommunens utredning sagt at store deler av løypa legges på islagt vatn. Fylkesmannen kan ikke se at dette på noen måte kan anses som et avbøtende tiltak, da lyden vil bære godt over islagt vann.

Vi forutsetter at kommunen i sitt videre arbeid gjør en supplerende utredning av konsekvensene av foreslått løype, jf. det som er sagt ovenfor. Betydningen av de berørte friluftslivsområdene må vurderes opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen. Vi minner for øvrig om at kommunen ved fastsetting av løypene skal ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet.

Sikkerhet

Løypa er foreslått lagt over islagt vann, uten at det i utredningen er sagt noe om sikkerhet utover at det er vist til at store deler av traséen mangler mobildekning. Fylkesmannen forutsetter at det redegjøres for hvilke vurderinger som er gjort når det gjelder ferdsel på isen og sikkerhet.

Forholdet til svenske myndigheter

Kartet, herunder mottatt sosifil, viser at løypa skal stoppe ca. 100 meter fra riksgrensen mot Sverige. I kommunens utredning er det imidlertid sagt at løypa stopper ved riksgrensen. Fylkesmannen er ut fra dette usikker på hva kommunen legger opp til.

Det ble i forbindelse med den senere forkastede forsøksordningen med snøscooterløyper sagt følgende om muligheten for å lage løyper som krysser riksgrensen: «Kommuner som deltar i forsøksordningen

kan planlegge for løyper til Sverige innenfor de rammer som gjelder for forsøket. Da er viktig at kommunen finner egnet sted for grensekryssing i samråd med Tollmyndighetene. Kommunene bør også ha tett kontakt med kommunen på svensk side. Kommunen må også forholde seg til annet aktuelt regelverk, herunder vegmyndighetenes regler for bruk av snøscooter på offentlig veg».

Fylkesmannen legger til grunn at det samme må gjelde der hvor kommunen nå ønsker å etablere løype som skal legges til riksgrensen.

Vi finner grunn til å stille spørsmål ved hvilken dialog det har vært med svenske myndigheter når det gjelder å etablere en ny løype som går enten inntil eller nær riksgrensen. Liste over mottakere viser at de mottar kopi av høringsforslaget, men arbeidsgruppas notat viser ikke at det har vært noen kontakt i forkant av høringen. Det er på det rene at en snøscooterløype tett opp til grensen kan få virkninger inn i Sverige.

Det er foreslått en bestemmelse om at det for Loppa er tillatt med rasting langs løypa og 30 meter ut fra ytterkant av løypa. Samtidig er det foreslått følgende bestemmelse om løypebredde: «Max 10 m frem til Loppaisen, deretter isens bredde». Fylkesmannen mener det her åpnes for å kjøre på hele isen på Loppa, dvs. også i Sverige. Dette kan ikke Fauske kommune fastsette.»

Vurdering/anbefaling:

Saken ble sendt på høring til Luokta-Mavas sameby og til Tuorpon sameby. Det er ikke kommet noen merknader fra disse samebyene. Se Rådmannens merknad under vurdering til merknad nr 3. Rådmannen er ikke kjent med at det er vært ytterligere dialog med svenske myndigheter.

Rådmannen tar Fylkesmannens merknad til etterretning og innstiller på at Loppaløypa ikke opprettes som snøskuter løype som er åpen for almen ferdsel.

Kommuneplanens arealdel 2009-2021, ble vedtatt 03.02.2011. Her er arealformål LNF-A område for traseen som er planlagt. I disse områdene tillates ikke andre tiltak enn de som er knyttet til stedbunden næring, jfr.plan og bygningslovens § 20-4, nr 2 (gammel lov). Arealformål for Eidevatnet (Muorkivatnet) er vannareal for allmennt friluftsliv.

Merknad nr 3: Arjeplogs kommun, datert 23.01.2017:

"Här kommer Arjeplogs kommuns yttrande i rubricerat ärende.

Arjeplogs kommun avvisar förslaget på ny Loppa-løype tills dess Fauske kommune samrått med berörda samebyar.

Alla kontaktuppgifter och kartor över samebyarna på svensk sida återfinns här:
<https://www.sametinget.se/2370>"

Vurdering/anbefaling:

Etter at Fauske kommune mottok denne uttalelsen, er det tatt kontakt pr epost til de epostadresser som Arjeplog kommune har oppgitt. Vi har bedt om en uttalelse fra dem med svarfrist 20. februar 2017.

Merknad nr 8: Nordlandsforskning, datert 20.01.2017:

«Vi viser til konsekvensutredning for Loppaløypa hvor det står beskrevet at det går mange trekkeleier og flyttleier i området og hvor vurderingen er 0: Ingen negative konsekvenser. Vi vurderer dette annerledes. Reinen er avhengig av store sammenhengende beiteområder for å kunne overleve ute gjennom årstidene, og reindriftsutøverne har tradisjonelt flyttet reinflokken etter de beste beiteforholdene. Infrastruktur samt aktiviteter i utmarka fragmenterer beiteområdene, og reduserer

valgmulighetene til reieneierne. På grunn av økning i antall milde vintre med tining og isingsproblematikk opplever reieneierne at de stadig oftere må flytte flokkene mellom beiteområder. Disse klimarelaterte utfordringene kommer i tillegg til behovet for flytting grunnet tap til rovdyr. Fleksibilitet og mulighet til å skifte beite er derfor avgjørende for reindriften. Simlene er spesielt sårbare for forstyrrelser på serv vinteren etter en lang periode med utfordrende klima og førtilgang. Det er viktig at simlene får ro i denne tiden før og under kalving. Sammensatte utfordringer som nevnt ovenfor gir en relativt stor belastning for Balvatn reinbeitedistrikt, og utgjør viktige elementer som bør tas hensyn til i en beslutningsprosess om nye skuterløyper som vil medføre økt menneskelig aktivitet i reinbeitedistriktets beiteland. Den foreslåtte Loppaløypa ligger ikke direkte i kalvingsland, ifølge reindriftskart, men økt menneskelig aktivitet i områder hvor det går mange trekkleier og flyttleier gir likevel økt stress for reien.

På grunnlag av dette sammensatte bildet av utfordringer som bidrar til fragmentering i reinens beitelandskap, er det særlig viktig at reindriften selv blir lyttet til når vedtak skal fattes som påvirker driftens beitegrunnlag og dermed fleksibilitet til å drive reindrift i detteområdet.»

Anbefaling/vurdering:

Det er avholdt møte med Balvatn reinbeitedistrikt og de har ingen innvendinger til at Loppaløypa etableres. Det samme gjelder løypenes åpningstider, der har Balvatn reinbeitedistrikt bekreftet at løypenettet kan være åpent til 5. mai uten at dette er til hinder for deres utøvelse av reindrift.

Merknad nr 9: FNF Nordland, datert 20.01.2017:

«Foreslått løype starter på Mourkivatnet og er en avgreining fra Turistløypa. Løypa foreslås videre til Riksgrensen. I utredningen kommer det frem at løypa går gjennom leveområde for jerv og kongeørn. Løypa vil berøre et svært viktig friluftslivsområde. Løypetraséen berører ingen hytter/fritidsboliger. Farten settes til 70 km/t.

Støy fra snøskuterløyper kan påvirke store omkringliggende områder, og det er ofte en usikkerhet knyttet til hva som er grensen (avstand og nivå) for det som kan oppfattes som uakseptabel støy.

I kommunens forenklete konsekvensutredning kommer det ikke frem hva slags konsekvenser den foreslåtte løypa forventes å ha på vinterfriluftslivet i området. I utredningen vises det til friluftslivskartleggingen og at den foreslåtte løypa går i et svært viktig friluftslivsområde. Videre er det ikke innhentet kunnskap om bruken av Mourkihytta, som er en av Sulitjelma og Omegn Turistforening (SOT) ubetjente hytter i Sulitjelmafjellene, og som er sentral i spørsmålet om hensynsplikten overfor friluftsliv ivaretas dersom skuterløypa skulle etableres.

Mourkihytta vil ifølge utredningen være 500 meter unna løypa i enden av Mourkivatnet.

Snøskutertrafikk i 70 km/t på høyfjellet vil selvfølgelig være godt hørbart for de som ferdes med ski og oppholder seg på Mourkihytta og i fjellet for øvrig. En grundig vurdering av lydmiljøet ville ha avdekket dette. I områder med godt lydmiljø, særlig i viktige friluftslivsområder og fjellområder som dette, er det ikke ønskelig med den støyen som fornøyleskjøring med snøskuter genererer.

FNF er kjent med SOTs uttalelse og det er ikke til å misforstå at den foreslåtte skuterløypa kommer i konflikt med vinterfriluftslivet og bruken av Mourkihytta. FNF mener SOT på en god måte beskriver hvorfor den ikke kan opprettes.

I utredningen fremmes isfiske på Loppa og at skuterløypa tilrettelegger for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Når det gjelder isfiske høres det noe merkelig ut å forlate gode og lett tilgjengelige fiskevann i Sulitjelma, og kjøre snøskuter for å fiske mindre fisk og av dårlige kvalitet høyere oppe på fjellet.

I utredningen vurderes den foreslåtte løypa til å ha en positiv konsekvens (+1 – små positive konsekvenser). Dette fremstår som uforståelig for FNF. De som bruker dette svært viktige friluftslivsområdet i dag til friluftslivsaktivitet, og SOT som tilrettelegger for friluftsliv og drifter

Mourkihytta, er av en annen oppfatning.

FNF mener Loppaløypa ikke kan etableres fordi hensynsplikten overfor vinterfriluftslivet ikke vil ivaretas dersom den skulle etableres slik den er tegnet inn og etter kommunal forskrift.»

Vurdering/anbefaling:

Se vurdering til merknad nr 10, Sulitjelma og Omegn Turistforening.

Merknad nr 10: Sulitjelma og omegn Turistforening, datert 17.01.2017:

«Sulitjelma og Omegn Turistforening (SOT) registrerer at det er lagt ut ny forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter til offentlig høring med svarfrist 20. januar 2017.

Styret i SOT ønsker å komme med følgende kommentarer:

SOT driver sin hovedaktivitet i Sulitjelfjellene hvor foreningen har 8 ubetjente turisthytter og 180 km med løypenett. All aktivitet er basert på frivillig arbeid. SOT's grunnide er å gi et tilbud til friluftinteresserte mennesker som vil oppleve det enkle og stille friluftsliv - sommer som vinter.

Vi registrer nå at det er forslag om å etablere ei skuterløype fra eksisterende turistløype på Mourki og frem til Loppa øst for Mourki. Løypa vil passere 500 meter fra vår turisthytte i Mourki. Hytta vil være synlig fra løypa og kan derfor være et fristende mål for en del skuterførere. Den foreslåtte løypa til Loppa berører dessuten den naturlige traseen som skiturister bruker til og fra Piski-området.

Vi ser at overnattingen på våre turisthytter vinterstid er økende og er bekymret for at skutertrafikken vil få konsekvenser for antall besøkende på Mourkihytta. SOT er av den oppfatning at folk som går i fjellet vinterstid vil reagere negativt på skutertrafikk i nærheten av og eventuelt frem til hytta.

Vi anser heller ikke Loppa for å være et spesielt godt isfiskevann. Om det er et ønske å kunne tilby isfiske i området mener vi vestenden av Mourki - der løypa går i dag vil være et like godt alternativ. At Loppa er et spesielt lunt sted kan vi heller ikke helt forstå der det ligger i høyfjellet, i 720 meters høyde.

Opprinnelig forslag til nåværende scooterløype var også nær Mourkihytta. Den foreslåtte traseen ble da lagt om nettopp for å unngå konflikt med tiltenkt bruk av hytta.

SOT ønsker derfor at «Loppaløypa» ikke blir etablert og vil derfor komme med innsigelse til opprettelse av løypa.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen tar Fylkesmannens, FNF Nordlands og Sulitjelma- og omegn Turistforening merknad til etterretning og innstiller på at snøskuterløypa over Muorki til Loppa ikke etableres. Bakgrunnen er bl a for stor støybelastning for dette viktige friluftsområde.

Merknad nr 19: Per Arne Mikkelsen, datert 14.01.2017:

«Løypa er en avgreining av Turistløypa og går fra Turistløypa på Mourkivatnet til Riksgrensen ved Loppa. Løypa går gjennom et svært viktig friluftslivsområde. Går gjennom reinbeiteområde med mange trekk- og flyttleier. Et friluftsområde og hytte påvirkes av støy. Løypa går gjennom leveområde for rødlistet og fredet jerv og kongeørn.

Løypa har en klar og grei målsetting, turist- og fiskeløype. Ingen avbøtende tiltak foreslått.

Konklusjon

Åpningstider, fartsgrense, rasting og kjøre- og motorferdselsforbud som for Turistløypa. Kan etableres under forutsetning av dokumentert tilstrekkelig avbøtende tiltak.»

Vurdering/anbefaling:

Samme anbefaling/vurdering som til merknad nr 10 fra Sulitjelma- og Omegn Turistforening.

KOMMENTARER TIL FORSKRIFTEN:**Merknad nr 1: Statskog, datert 03.01.2017:****«§ 3, ledd c:**

Forslag: Det er kjøreforbud i løypene mellom kl. 24.00 -06.00.

Statskog SF foreslår følgende endring:

Det er kjøreforbud i løypene mellom kl. 23.00-07.00.

Statskog SF mener dette er nødvendighet for å minimalisere interessekonflikter mellom eierne av fritidseiendommene, næringsaktørene og skuterbrukerne.

§ 4, ledd a:

Forslag: Maksimal hastighet for løypenett i Fauske kommune er 70 km/t.

Statskog SF foreslår følgende endring:

Maksimal hastighet for løypenett i Fauske kommune er 50 km/t.

§ 7, ledd d:

Forslag: Nordlysløypa: Max 10 meter.

Statskog SF foreslår følgende endring:

Ledd d utgår.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen vurderer Statskogs synspunkter som fornuftige og foreslår at endringene blir tatt inn i forskriften. Statskog foreslår maksimal hastighet til 50 km/t. Gjeldende forskrift angir max hastighet til 60 km/t. Gjeldende forskrift er grunnlag for den avtalen som Fauske kommune har i dag.

Merknad nr 2: Fylkesmannen i Nordland, datert 20.01.2017:

«Forskriften er foreslått endret på noen sentrale punkter, uten at dette fanges opp av utredningene. Det er heller ikke i arbeidsgruppas notat datert 24. november 2016 sagt noe om de aktuelle endringene.

Når det i motorferdsellov- og forskrift er et krav at løypenes virkning for friluftsliv og naturmangfold i influensområdet skal utredes, innebærer dette etter Fylkesmannens oppfatning også at endringer som foreslått i forskriften må utredes. De foreslåtte endringene kan ha virkninger for friluftsliv og naturmangfold, og må også tas med i vurderingen når det gjelder hensynet til bolig- og hytteområder og vurderingen av ulempene for reindriften. Dette gjelder også for den tidligere vedtatte turistløypa, hvor foreslåtte endringer vil få betydning for flere av de temaer som skal utredes.

Vi vil i det følgende uttale oss til enkelte foreslåtte endringer i forskriften.

Forskriftens § 3 bokstav a

Løypene kunne tidligere være åpne i perioden 2. januar til 25. april, mens det nå er foreslått en periode på 1. desember til 5. mai.

Det fremgår ikke av høringen hvorfor det er foreslått endringer av forskriften når det gjelder § 3 «åpning og stenging av løypenettet». Endringene er heller ikke del av konsekvensutredningen. Åpning av løypenettet fra 1. desember til 5. mai er en betydelig utvidelse fra tidligere, og dette vil forlenge

perioden med negative konsekvenser for reindrifta.

I gjeldene forskrift for kommunalt løypenett i Fauske kommune (vedtatt februar 2016), er det i § 3 fastslått at løypene skal stenges senest 25. april. Dette er i tråd med nasjonal forskrift som sier at «I sentrale områder for kalving og flytting av rein skal løypene være stengt om våren etter 25. april».

Fylkesmannen kan ikke se at det er fremsatt argumenter for å fravike nasjonal forskrift på dette punktet, og ber derfor om at tidligere vedtak om stenging 25. april opprettholdes. Vi minner om at i spesielle tilfeller og etter begrunnet søknad fra kommunen eller enkeltperson, kan Fylkesmannen gjøre unntak for forbudet om kjøring etter 25. april (§ 9 i nasjonal forskrift).

En forlengelse av perioden hvor løypene kan holde åpne vil ha betydning også for andre interesser, særlig støyømfintlig bebyggelse i løypenes influensområde.

Forskriftens § 3 bokstav c

Perioden for kjøreforbud er nå foreslått til mellom kl. 24.00 og kl. 06.00, mens det i gjeldende forskrift er satt til 22.00 – 07.00. Dette er av stor betydning for flere av de hensyn som skal ivaretas, og særlig for støyømfintlig bebyggelse. Vi viser til det som er sagt ovenfor om dette i tilknytning til Kjelvassløypa. Miljødirektoratets veiledning når det gjelder støy og snøscooterløyper anbefaler at grenseverdien for motorsportbaner i T-1442 benyttes. I nattperioden 23-07 er det der angitt at aktivitet ikke bør foregå. Det er her snakk om løyper for rekreasjonskjøring, og Fylkesmannen kan ikke se at det er grunnlag for å tillate kjøring i nattperioden. En endring av forskriften som innebærer at det tillates kjøring i tidsrommet 23.00 til 07.00 er ikke akseptabelt.

Forskriftens § 3 bokstav e

Gjeldene forskrift er på dette punkt foreslått endret fra «Kommunen skal stenge hele eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktet ber om dette av hensyn til reindrifta.» til «Kommunen kan stenge hele eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktet ber om dette av hensyn til reindrifta.» Endringen fra skal til kan er ikke begrunnet. Formuleringen «kan» vil kreve en reindriftsfaglig vurdering fra kommunen på om løypa skal stenges eller ikke. Alle andre kommuner i Nordland som har vedtatt scooterløyper har brukt ordet «skal» i forskriften på dette punkt

Forskriftens § 4 bokstav a

Når fartsgrensen økes fra 60 km/t til 70 km/t, innebærer dette at støysonene utvides. Det følger av veiledningen at avstandene vist i tabell 3 bør benyttes av kommunene for å finne minsteavstand fra traséen til støyømfintlige bygg og stille områder, hvor en ikke behøver supplerende støyberegninger. Der snøscootertraséen kommer innenfor anbefalte minsteavstander vist i tabell 3, bør det i henhold til veiledningen utarbeides et støysonkart vist i fire meters høyde over bakken. Hvis anbefalte støygrenser overskrides, må dette bemerkes og en omlegging av traséen bør vurderes. Hvis en ikke får til en omlegging bør det settes tidsbegrensning for bruken av løypene, eventuelt om andre støydempende tiltak kan være aktuelle.

Fylkesmannen forutsetter at kommunen i sin videre behandling av saken forholder seg til direktoratets veiledning minsteavstander vist i tabell 3, bør det i henhold til veiledningen utarbeides et støysonkart vist i fire meters høyde over bakken. Hvis anbefalte støygrenser overskrides, må dette bemerkes og en omlegging av traséen bør vurderes. Hvis en ikke får til en omlegging bør det settes tidsbegrensning for bruken av løypene, eventuelt om andre støydempende tiltak kan være aktuelle. Fylkesmannen forutsetter at kommunen i sin videre behandling av saken forholder seg til direktoratets veiledning når det gjelder støy.

For å minske støybelastningen, er det flere steder sagt at nedsatt hastighet skal brukes som et avbøtende tiltak. Kommunen har da ansvar for å få ut informasjon om slike begrensninger slik at det er

kjent blant dem som kjører. Vi forutsetter at fartsgrensen skiltes, men mener det så langt som mulig også bør fremgå av forskriften hvor fartsgrensen er satt ned.

Vurdering/anbefaling:

Når det gjelder forskriftens § 3 a åpningstid er det følgende å bemerke:

Det er avholdt møte med Balvatn Reinbeitedistrikt og i dette møte ble det enighet om at løypene kunne være åpne fram til 5. mai uten at det ville medføre store ulemper for reindrifta på norsk side av grensen. Når det gjelder åpning den 1. desember anser Rådmannen dette for å være for lang åpningstid og for lang tid for ulemper med bl a for støyømfintlig bebyggelse og friluftslivet i området.

Her foreslår Rådmannen at løypene åpnes 2. januar, som i gjeldende forskrift, og stenges 5. mai.

Når det gjelder forskriftens § 3 bokstav c tar Rådmannen Fylkesmannens merknad til etterretning og foreslår at løypenettet er stengt mellom kl 22:00 og kl 07:00. Bakgrunnen for dette er at ihht støy bør aktivitet i nattperioden 23:00 til 07:00 ikke foregå. Snøskuterparkeringa i Daja ligger like ved Sulitjelma Turistsenter. De fleste som bruker Turistløypa, har bil m/henger parkert der og det vil generere en del støy når snøskutere skal kjøres opp på hengere ol. Denne støyen vil da forekomme etter kl 23:00 dersom løypenettet er åpent til kl 23:00.

Når det gjelder forskriftens § 4 bokstav a hvor det foreslås øking av fartsgrense, tar Rådmannen dette til etterretning og foreslår at fartsgrensen ikke heves, men fortsatt skal være max 50 km/t. Bakgrunnen er økt støybelastning når fartsgrensen heves, noe som vil ha negative konsekvenser for friluftslivet. Det kan nevnes at friluftsområder som er verdsatt som svært viktige eller viktige er avstand i meter fra senterlinje av trasèen til ytterkant støysone ved 60 km/t på 1400 m. Denne sonen vil øke når hastigheten økes til max 70 km/t.

I de deler av løypenettet hvor fartsgrensen er satt ned skal dette skiltes.

Merknad nr 9: FNF Nordland, datert 20.01.2017:

«I høringsbrevet opplyses det om at Turistløypa ble vedtatt den 11.2.2016 og er dermed ikke konsekvensutredet eller tegnet inn i kart i denne høringen. Fauske kommune opplyser at det kun er forslag til endrede åpningstider og fartsgrense som er gjenstand for høring denne gang. Men i forslag at i «kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune, Nordland» er det punktet (eller bokstaver i ny forslagsforskrift) som ikke er i samsvar med den forrige vedtatt forskriften av 11.2.2016. Bl a er ikke siste kulepunktet i § 3 å finne i ny forslagsforskrift:

§ 3 Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller for særskilte området, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta – jf. Motorferdsselforskriften § 9 første ledd, 2. setning.

Høringsparter og berørte interesser har dessuten interesse av hva det innebærer at fartsgrensen forslås økt fra 60 km/t til 70 km/t, spesielt i forhold til støy. Det er også av interesse hvorfor kommunen nå foreslår å ta ut vikeplikten snøskuterkjørere hadde for myke trafikanter/skiløpere, til nå å kun gjelde for trafikanter som befinner seg på vei når den måtte krysses av snøskuterkjørere. I tillegg til et mer omfattende løypenett foreslås det å tillate snøskuterkjøring enda senere på kvelden (kl 00:00) og tidligere om morgenen (kl 06:00). Dette til tross for at løypene berører hytteområder og naturområder der dyrelivet har gått til ro. Dette må kommunen redegjøre for.

FNF vil også presisere at det er en forventning at alle løypetraseer ses i sammenheng sel om Turistløypa er vedtatt tidligere. Det foreslås nå et langt mer omfattende løypenett med avgreininger og konfliktene/samla belastning vil derfor forventes å øke. FNF mener kommunens skulle lagt ved kart over løype og revidert konsekvensutredning som følge av de endringer som foreligger i ny kommunal forskrift.

FNF mener for øvrig at Turistløypa i stor grad ivaretar snøskuterinteressene og de som har behov for å kjøre mer fritt på andre siden av riksgrensen.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen tar store deler av FNF sine merknader til etterretning og foreslår at forskriften endres i hht dette.

Merknad nr 19: Per Arne Mikkelsen, datert 14.01.2017:

«Dokumentvurdering:

Det synes etter dette klart at teksten Forskriftvedtak 11.02.2016, unntatt det som direkte omhandler Tilførselstøypa, er vedtatt og gjelder for Turistløypa.

Når utforming av Forskriften av 11.02.2016 og forslag av 02.12.2016 avviker på flere punkter og derfor ikke er direkte sammenlignbare, gir det vansker med referanser og store muligheter for forvirring og misforståelser.

I Forskrift i vedtak av 11.02.2016 brukes bl.a. strekpunkter i alle paragrafer som inneholder flere ledd. I Forskrift utlagt på kommunens hjemmeside brukes kulepunkter, med nesten tilsvarende tekst.

I Forslag til forskrift av 02.12.2016 brukes alfabetisk opplisting. Her er det også foretatt en del tekstendring, skifte av navn og betegnelser iforhold til vedtatt forskrift og en del av leddene har byttet plass og blitt sammenslått. I §§ 3, 8 og 9 er et punkt i hver av paragrafene utelatt i forslag til Forskrift, uten at det er kommentert.

Formelt sett vil vi her oppleve at det opereres med flere sett med forskrifter som ska l gjelde for samme løype, men som inneholder avvik og ikke samsvarer med hverandre !!

Selv om det ikke er de mest tungtveiende avvikene og noen kan ses på som justeringer, er det meget vanskelig å forholde seg til disse dokumentene i høringsaken!

Det blir uklart for meg når det for eksempel kun vises til endrede åpningstider og fartsgense i høringsbrevet, om det gjelder bare §§3 og 4, 1. ledd.

Jeg forutsetter at høringsen som en naturlig konsekvens også ville gjelde for eksempel §§3 a), 3 c) og 3 f), da det ellers ikke gir noen mening for høringsrunden.

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen vurderer dokumentene som er sendt på høring er et godt grunnlag for å vurdere de enkelte løypene og forskriftene. Høringsprosessen stanses ikke, saken legges fram til behandling med de høringsmerknadene som foreligger.

Hvorvidt det er brukt kulepunkt eller strekpunkt har liten betydning, teksten er den samme. Det er den forskriften som er vedtatt og som ligger ute på lovdata som til enhver tid er gjeldende.

Mikkelsen har merknader til både prosess og forskrift. Stort sett alle de punktene han påpeker i sin merknad har Rådmannen tatt med som endring av forskriften for løypene.

GENERELLE MERKNADER:

Merknad nr 1: Statskog, grunneier, datert 03.01.2017:

«Arealleieravtale:

Fauske kommune og Statskog SF som grunneier vil måtte inngå en ny arealleieavtale for de områder som er aktuelle for skuterløyper. Prinsipielt vil Statskog SF ikke kreve betalt for en slik avtale hvis Fauske kommune ikke tar betalt for kjøretillatelser. I tilfelle Fauske kommune innfører gebyr i.h.t. kommunens gebyrregulativ, vil Statskog SF vurdere leie for arealer etter nærmere forhandlinger.»

Vurdering/anbefaling:

Fauske kommune har ikke vedtatt gebyr for kjøring i løypene for 2017.

Merknad nr 2: Fylkesmannen i Nordland, datert 03.01.2017:

«Fylkesmannen klaget i brev av 16. mars 2016 på kommunestyrets vedtak når det gjaldt fastsetting av tilførselsløypa. Vi mente det ikke var tatt tilstrekkelig hensyn til hyttebebyggelsen i området, og at det heller ikke var tatt tilstrekkelig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet.

Kommunen foreslår nå endringer i traséen for tilførselsløypa (nå angitt som Kjelvassløypa) og to nye løyper (Nordlysløypa og Loppaløypa). Det er i tillegg foreslått endringer i forskriften som åpner for en lengre sesong, kjøring større deler av døgnet og høyere hastighet ved kjøring. Turistløypa fra Daja til riksgrensen er ikke gjenstand for høring når det gjelder traséen, da det ikke er foreslått endringer når det gjelder dette.

Vi finner grunn til å påpeke at det ikke alltid er samsvar mellom det som er sagt i saksdokumentene og det som fremgår av sosifilas egenskaper. Dette gjelder for eksempel tidsrom hvor løypene er åpne (både dato og klokkeslett) og fartsgrense. Kommunen må sørge for at det blir samsvar. Der det ikke er samsvar, har vi lagt til grunn det som fremgår av sakens dokumenter.

Utredning av løypene:

Det er foretatt konsekvensutredninger av de endringer som er foreslått når det gjelder løypetraséer. Fylkesmannen registrerer at det er mange endringer i konsekvens i forhold til tidligere utredninger, uten at vi nødvendigvis kan se at det er grunnlag for de aktuelle endringene. Det fremstår også som merkelig at konsekvensen flere steder er satt som positiv der det etter det vi kan se ikke er snakk om noen endring. Dette gjelder for eksempel tema som skredfare, teknisk infrastruktur og verneområder.

Konsekvensene for reindrifta blir etter Fylkesmannens vurdering underkommunisert, da konsekvensene for løypene er satt til «0 = ingen negative konsekvenser». Scooterkjøring med tilhørende aktiviteter (rasting, isfiske mm) i områder som ellers er mindre trafikkert av mennesker og maskiner vil få negative konsekvenser for reindrifta. Vinter og vår er en sårbar tid for reinen, og det er derfor særlig uheldig med forstyrrelser i denne perioden. I tillegg berører skuterløypene reindriftas særverdiområder (flyttleier og kalvingsområde).

Samlet sett vil også de negative konsekvensene for reindrifta øke ved åpning av flere traséer. I forhold til samlet belastning må det også tas med i betraktning at Balvatn reinbeitedistrikt fra før har svært utfordrende driftsforhold som følge av blant annet vannkraftutbygginger, store mengder fritidsboliger – og ikke minst stor rovviltbestand.

Også for andre tema mener vi at de negative konsekvensene er underkommunisert, og vi viser til det som er sagt under de enkelte løypeforslagene.

For at kommunestyret skal kunne ta stilling til hvilke løyper som kan fastsettes, er det vesentlig at det er gitt et korrekt bilde av konsekvensene.»

Videre:

«Samtykke fra grunneier

Det fremgår ikke av kommunens utredning hvilken dialog det har vært med grunneier, og det er grunn til å stille spørsmål ved om det vil være mulig å få samtykke til etablering av nye løypeforslagene. Fylkesmannen mener det allerede i forkant av høringen bør være mest mulig klarlagt at slikt samtykke vil bli gitt.

Kommunen kan i alle fall ikke treffe vedtak om snøscooterløype over en eiendom før grunneier har samtykket. Fylkesmannen legger til grunn at slikt samtykke innhentes før et eventuelt vedtak.

Krav til begrunnelse

Motorferdsloven § 4a tredje ledd, tredje setning, fastsetter følgende: «Av kommunens vedtak skal det fremgå hvordan innkomne uttalelser til forslaget og konsekvensene av snøscooterløypene med bestemmelser har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt, samt kommunens vurdering etter femte ledd».

Det er i merknadene til denne del av forskriften sagt: «I tredje punktum stilles det krav til begrunnelsen i kommunens vedtak. En god begrunnelse er særlig viktig fordi vedtaket kan påklages, se åttende ledd. Av vedtaket skal det fremgå hvordan innkomne uttalelser til forslaget og konsekvensene av snøscooterløypene med bestemmelser har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt. Kommunens vurdering av hensynene i femte ledd skal også fremgå av vedtaket».

Dette innebærer at kommunens vurdering av hensynet til friluftslivet, naturmangfold, reindrift, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerhet skal fremgå av vedtaket.

Klagerett

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

Vurdering/anbefaling:

Det har vært dialog med grunneier i prosessen. Denne kontakten bunnet ut i at vi fikk beskjed fra Statskog at vi bare skulle sende utkastet ut på høring og så skulle de komme med sine synspunkter i sin høringsuttalelse. Rådmannen har i sin innstilling fulgt opp de synspunkter som fremkommer i grunneiers merknad.

Rådmannen har tatt til etterretning de synspunkter som fremkommer i Fylkesmannens merknad og i innstillingen er det kun løype fra snøskuterparkeringa i Daja til Sulitjelma Fjellandsby som ønskes etablert.

Merknad nr 4: Statens Vegvesen, datert 16.01.2017:

«Statens vegvesens ansvar i planarbeid er først og fremst knyttet til arealbruk langs riks- og fylkesvegnettet. Vi har også ansvar for å påse at føringer gitt i Nasjonal transportplan (NTP), statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske dokumenter blir ivarettatt i planleggingen.

I denne saken uttaler vi oss som forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Vegvesenet har et særskilt ansvar for trafiksikkerheten, både som forvalter av vegnettet og som fagmyndighet.

Fauske kommune har ikke sendt varsel om oppstart av dette arbeidet. Kommunen legger nå forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune, konsekvensutredning og løypebeskrivelse ut på høring.

Generelt

Kryssing av fylkes- og europaveg

Når det gjelder løyper som krysser europa-, riks- og fylkesveg behandler Statens vegvesen disse etter veglovens bestemmelser på lik linje med avkjørselstillatelser. Her vil trafiksikkerheten både for førere og vegfarende være hovedfokus. Det bør ikke legges opp til flere krysningspunkter enn absolutt nødvendig.

Scooterløyper på og langs offentlig veg

Av sikkerhetsmessige og driftsmessige grunner vil ikke Statens vegvesen tillate at det etableres skuterløyper på eller i umiddelbar nærhet langs med europa-, riks- og fylkesveger. Ved opprettelse av

scooterløyper langs veg stiller Statens vegvesen generelt krav til at løypene legges utenom vegens eiendomsområde som omfatter vegbane med tilhørende innretninger som grøfteprofil, vegfylling o.l. Med mindre det er gitt tillatelse til det bør skuterløyper ikke legges parallelt med veg nærmere enn 20 meter fra vegkant.

Start av skuterløype fra offentlig veg

På steder der det planlegges at en skuterløype starter/slutter i forbindelse med europa-, riks- eller fylkesveg må det tilrettelegges for parkering.

Skilting og merking

Statens vegvesen anbefaler at kommunene benytter vegvesenets anbefalinger til merking og skilting i løypene.»

Vurdering/anbefaling:

Det er riktig at det ikke er sendt varsel om oppstart. Dette gjelder oppretting av en forskrift etter forvaltningsloven og ikke en plansak etter plan- og bygningsloven. Det er dermed ikke krav om varsel om oppstart av arbeidet. Når det gjelder skilting, vil dette bli gjort i hht vegvesenets anbefalinger.

Merknad nr 5: Sametinget, datert 19.01.2017:

«Snøscooterløyper vil kunne ha konsekvenser for reindrifta i området. Vi registrerer at reindrifta er kontaktet i saken. Sametinget forutsetter at kommunen legger til rette for dialog med reindrifta hvor de får mulighet til å si seg enig eller uenig med tanke på vedtak. Samt at forskriften blir fulgt med tanke på stenging av løyper ved varsling fra reindriften.

Sametinget har utarbeidet en planveileder som konkretiserer hensyn som bør tas i planarbeidet for å sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv, jf: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven LOV-2008-06-27-71, § 3-1). Vi oppfordrer kommunen til å ta i bruk denne veilederen i planarbeidet. Sametingets planveileder finnes på:
<http://www.sametinget.no/Miljoe-areal-og-kulturvern/Areal.>»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete merknader utover at Balvatn Reinbeitedistrikt har vært involvert i hele prosessen.

Merknad nr 6: Politiet, datert 20.01.2017:

«Vi har sett på dette og finner ikke at vi har noen merknader av betydning til forslaget. Ikke alle bestemmelser er like enkle å kontrollere, f.eks. fartsreglene. Det har imidlertid liten betydning for forskriften. Formålet med fartsreglene er uansett å få førere til å senke farten der det er ønskelig.»

Vurdering/anbefaling:

Fartsgrenser som er angitt i forskriften skal skiltes.

Merknad nr 7: NVE, datert 30.01.2017:

«NVE mener det er utarbeidet et oversiktlig og ryddig høringsdokument hvor løypetraseene er tydelig inntegnet på kart. Temaet sikkerhet er vurdert for alle løypetraseene. Ingen av løypene berører skredutsatt terreng. Loppaløypa og Kjelvassløypa går over islagt vann, Kjelvatnet er i tillegg et regulert vassdrag. NVE ber om at det tas hensyn til faren dette kan medføre. Vi forutsetter at forskriftens § 3d) «Kommunen kan stenge hele eller deler av løypenettet dersom det oppstår forhold som gjør det nødvendig», benyttes dersom isforholdene på vassdragene tilsier at det vil være utrygge forhold for skuterkjøring.

NVE har ikke ytterligere merknader til høring av forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter.»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete merknader.

Merknad nr 9: FNF Norland, datert 20.01.2017:

Uttalelsen er utarbeidet i nært samarbeid med Naturvernforbundet i Nordland og Norsk Ornitologisk Forening, avd Nordland, som også har gitt sin tilslutning.

«Fauske kommune har oversendt et forslag til forskrift om løyper til fornøyleseskjøring med snøskuter med tilhørende konsekvensutredning, jfr. kravene i § 4a i Motorferdselsloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, samt kart.

FNF har noen merknader til høringsbrevet som vi forventer blir vurdert i den videre saksbehandling og før en eventuell overlevering til kommunestyret. Dersom det foreslås justeringer eller andre løyper så må det sendes ut på ny høring.

I notatet som er lagt ved forslaget kommer det frem at kommunestyret i sak 82/16 vedtok å nedsette en arbeidsgruppe som skulle få i oppdrag å utrede muligheter for nye traséer for snøskuterkjøring i Sulitjelma. Formålet med løypene skulle være turist- og næringsutvikling. Arbeidsgruppen bestod av Turistnæringen, Sulitjelma snøscooterklubb, Fauske kommunes administrasjon og politikere. Disse har befart de aktuelle områdene på snøskuter.

Det har også vært informasjonsmøter med Sulitjelma hytteforening, Statskog, Balvatn reinbeitedistrikt, Statens vegvesen.

Naturvern og friluftslivsorganisasjonene blir ikke nevnt, og det oppfattes derfor som om at disse ikke er inkludert i arbeidet. Verdien og kvaliteten av slike notater begrenser seg og konfliktavklaringer uteblir når ikke alle interesser deltar. I tillegg innehar naturvern- og friluftslivsorganisasjonene kunnskap som kunne blitt brukt i konsekvensutredningen. Medvirkningsprosessen har derfor ikke vært optimal.

Arbeidsgruppen hadde altså fått i oppgave av kommunestyret å utrede nye traseer med formålet turist- og næringsutvikling. Men videre i notatet står det at arbeidsgruppa vektlegger friluftsliv i deres løypeplanforslag, og at det tilrettelegges for barnefamilier og mennesker med funksjonsnedsettelser og uerfarne snøskuterkjørere. Avslutningsvis mener arbeidsgruppa at snøskuterkjøring i de planlagte løypene vil være positivt for friluftslivets mangfold og Fauske som folkehelsekommune. Og til alt overmål er det foreslått i selve formålsparagrafen i kommunal forskrift.

FNF oppfatter dette som kunnskapsløst og stikk i strid med all fagkunnskap og nasjonal politikk.

Kommunen har hjemmel til å fastsette løyper for fornøyleseskjøring med snøskuter og denne hjemmelen skal ikke brukes til å fremme friluftsliv. Motorisert ferdsel har aldri vært under friluftslivsbegrepet, hvilket alle Stortingsmeldinger om friluftsliv har vært tydelig på. I den siste stortingsmeldingen, Meld. St. 18 (2015-2016) Natur som kilde til livskvalitet, defineres friluftsliv følgende: «Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse». Denne definisjonen ble også lagt til grunn i den første stortingsmeldingen om friluftsliv fra 1987 og den siste stortingsmeldingen fra 2001. Videre står det at «Motorisert ferdsel omfattes ikke av friluftslivsbegrepet, slik det er definert i den offentlige friluftslivspolitikken.». Og i kapittel 4.4 står det følgende: «Motorferdsel i utmark kan påvirke friluftslivet negativt på flere måter. Motoriserte fremkomstmidler skaper støy og er forurensende, og oppleves sjenerende for mange friluftslivsutøvere.». FNF minner derfor kommunen om at etablering av snøskuterløyper ikke er så problemfritt slik det ofte har blitt fremstilt utad, med henvisning til Tilførselsløypa og Turistløypa fra forsøksperioden.

FNF finner det derfor urimelig at det i forskriftsforslagets formålsparagraf står skrevet at løypenettet skal legge til rette for friluftsliv. Og det i Sulitjelma hvor det fra før av er en masse friluftslivstilrettelegginger godt egnet for personer ulik fysiske forutsetninger. Når det gjelder personer med funksjonsnedsettelser finnes det også tilbud for dem, både isfiske og adgang til å benytte seg av snøskuter etter dispensasjon.

Fauske kommune som planmyndighet må også legge nasjonal politikk og definisjoner til grunn, og kan derfor ikke bruke friluftsliv som en del av formålet med etablering av snøskuterløyper for fornøyleskjøring. FNF oppfatter derfor at løypeforslagenes formål er å legge til for økt fornøyleskjøring med snøskuter og såkalt «skuterturisme». Friluftsliv omfattes ikke av formålet og må tas bort i formålsparagrafen i forslag til kommunal forskrift.

Ved planer om å etablere snøskuterløyper for fornøyleskjøring skal kommunen være bevisst på alle konfliktene som kan oppstå, ta nødvendig hensyn og sørge for å ha innhentet kunnskap for et godt beslutningsgrunnlag. Kommunen skal i henhold til motorferdselsloven § 4a og forskriftens § 4a ta særskilt hensyn til støy og andre påvirkninger på friluftsliv. I departementets kommentarer til lovteksten (Prop. 35 L (2014–2015)) presiseres det at det er særlig friluftslivet som risikerer å bli skadelidende ved etablering av snøscooterløyper og ikke minst som følge av eventuell ulovlig kjøring med utspring i løypene. Hadde kommunen og forslagsstiller invitert naturvern- og friluftslivsorganisasjonene med i diskusjonen og arbeidsgruppa så hadde dette blitt bedre opplyst og potensielle konflikter blitt avklart. Denne kunnskapen og disse innspillene kunne vært tatt med i forkant og før forslagene ble sendt på høring. Fauske kommune, som forslagsstiller og planmyndighet, har derfor ikke gjort en tilfredsstillende jobb med å sikre bred medvirkning fra alle interesser.

Når det gjelder konsekvensutredningen bærer den preg av synsing og den er lite kritisk i forhold til naturmangfold, støy og konsekvenser for friluftsliv. Det er mange antakelser i forbindelse med virkningene av løypene og kunnskapsgrunnlaget betraktes derfor som mangelfull. For å kunne ta de nødvendige hensyn og for å kunne foreta avveininger av hvor løypene bør lokaliseres, må kommunene ha et godt kunnskapsgrunnlag. Å vise til tilgjengelig informasjon i naturbase og registrerte rødlistearter er ikke tilstrekkelig.

Det må også ventes å være flere rødlistearter i influensområdet. Eksempelvis er lirype og fjellrype nå på rødlista. Uansett handler det om å skåne naturmangfoldet for unødig forstyrrelse i en periode de er svært sårbare for forstyrrelser. Kommunen har redegjort for naturverdiene oppført i naturbasen, men har ikke vurdert effektene på naturmangfoldet og ivaretatt naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (§§ 8-12).

De foreslåtte skuterløypene i denne høringen vil alle berøre viktige friluftslivsområder, og kommunene bør som kjent ikke legge løyper i viktige eller svært viktige friluftslivsområder. Dette følger av merknadene til nasjonal forskrift. Derfor er det viktig at det gjøres grundige utredninger på støy og friluftsliv. Hva det er kommunen legger i at Turistløypa og Tilførselsløypa «ikke har skapt nevneverdige problem for friluftslivet» kommer ikke frem.

Det kommer frem av Departementets merknader til forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, at høringsbrevet må fylle kravene i plan- og bygningsloven § 11-14 andre ledd. Det skal framgå av saksframlegget hvordan innkomne uttalelser har vært vurdert og kommunen må gjøre rede for hvordan de særskilte hensynene som de plikter å ta er ivaretatt. FNF vil følge kommunens videre behandling og dersom våre merknader ikke blir vurdert, samt nye vurderinger på hvordan hensynet overfor friluftsliv, hytteområder og støy blir ivaretatt i saksframlegget og et eventuelt kommunestyrevedtak, vil det være grunnlag for en klage.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen tar FNF Nordland sine synspunkter til etterretning og endrer forskriften i hht dette i sin innstilling.

Merknad nr 11: Fauske Næringsforum, datert 17.01.2017:

«Fauske Næringsforum støtter det fremlagte forslaget til bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag i Fauske Kommune.

Dette vil gi muligheter for næringsutvikling og gi reiselivet mulig vekst og utvikling som er nødvendig for å opprettholde å skape nye arbeidsplasser spesielt i Sulitjelma.»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete merknader.

Merknad nr 11: Sulitjelma Nærmiljøutvalg, datert 16.01.2017:

«SNU har ingen merknader til konsekvensutredningene som gjelder for løypene; Loppaløypa, Kjelvassløypa og Nordlysløypa.

SNU er også meget tilfreds med at biltilhengerne skal parkere ved parkeringsplassen i Daja, for å frigjøre parkeringsareal til personbiler ved parkeringsplassene, Kjelvasskrysset og Skihytta; dagsbesøk og turgående.

Kjøretillatelse og gebyr: Dersom dette blir iverksatt, forventer SNU at avgiftene blir øremerket; preparering og merking av løypenettet.

SNU ber også om at arbeidsgruppa som har utarbeidet høringsforslaget, har «Turistløypa» som en prioritert oppgave til neste sesong; tilpasse traseen på strekningen Daja til Valfajokka. Ref. SNU sine kommentarer til; «Forslag til forskrift om løyper til kjøring med snøskuter i Sulitjelma, Fauske kommune», november 2015.»

Vurdering/anbefaling:

Dersom traseer eller forskrift skal endres, må dette ut på ny høring.

Merknad nr 13: Sulitjelma Snøscooterklubb datert 12.01.2017:

«Sulitjelma Snøscooterklubb vil med dette gratulere Fauske Kommune med et banebrytende arbeid for snøscooterbruk til rekreasjon så vel som for næringsutvikling.

Sulitjelma Snøscooterklubb ønsker nye tracetilbud velkommen og stiller seg positiv til framlagte konsekvensanalyser.

Vi er overbevist om at de utarbeidete traceforslagene vil være positive bidrag for næringsutvikling i Fauske kommune.

Styret i Sulitjelma Snøscooterklubb vil på vegne av våre medlemmer og andre snøscooterbrukere ønske Fauske Kommune lykke til med det videre arbeid i saken.»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete kommentarer.

Merknad nr 14: Salten Motorsport, datert 20.01.2017:

«Vi ser veldig positivt på at kommunen stiller seg bak og fremmer slike forslag for utvikling av løypenettet i Sulitjelma.

Vi mener også at det vil føre med seg goder som vil gagne mange i Sulitjelma og omegn, med tanke på økt turisme, økt tilgjengelighet til naturen, for personer med nedsatte funksjons evner, økte inntekter for turistnæringen og andre næringer og foreninger som legger tilrette for slik ferdsel.

Ikke minst vil det bidra til økt rekruttering av barn og unge til snøscooter sporten, da all utvikling og tilrettelegging av løyper vil bidrar til å opprettholde miljøet.

Vi er også av den oppfatning av at flere lovlige løyper betyr mindre ulovlig kjøring.

Så skal vi fortsette med holdnings skapende arbeidet som kan videreføres til flotte turer i fantastisk

natur i Sulitjelma».

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete kommentarer.

Merknad nr 15: Fauna KF, datert 23.01.2017:

«Fauna KF er et kommunalt næringssselskap som skal legge til rette for næring- og stedsutvikling i Fauske. I denne sak er vi høringsinstans og skal da være ”bindeledd” for alle med næringsaktivitet og spesielt turistnæringen i Sulitjelma. Motorferdsel i utmark har det vært og er mange synspunkter på. I denne saken vil vi på generelt grunnlag komme med noen innspill på det som spesielt berører turist- og reindriftsnæringen i Sulis.

Fauna KF har som del av denne prosessen hatt møte den 5. Januar 2017 med næringsaktører som etter vår vurdering kan bli mest involvert i den daglige driften av ny forskrift. Følgende bedrifter var representert; Balvatn reinbeitedistrikt, Sulitjelma turistsenter AS, Sulitjelma fjellandsby AS og Fjellfarer AS.

Tilbakemeldingen under og etter møtet var at det er særdeles nyttig med et slik treffpunkt der man får et godt innblikk i hverandres drift og utfordringer. Vi hadde etter Faunas syn også gode diskusjoner rundt ny forskrift for skuterløyper i Sulitjelma og de innspill som kom under møtet er sammenfattet i Fauna sine kommentarer til høringsuttalelsen. Hver enkelt bedrift vil i tillegg gi sine spesifikke innspill.

Leiekjøring:

Som et innspill i denne høringsuttalelsen vil Fauna KF kommentere behovet for leiekjøring som en viktig sekundær/biinntekt for flere av reiselivsaktørene i Sulitjelma. Denne inntekten er i dag et meget viktig bidrag som supplement i forhold til ordinær drift. Viktig at man konkurrerer på lik linje ut i fra lover og regler, samt at private aktører ikke tar over dette markedet uten nødvendig godkjenning.

Generell kommentar:

Med flere løyper og økt scootertrafikk vil det være nødvendig med hyppigere kontroller og tilstedeværelse i fjellheimen. I dag er det liten tilstedeværelsen fra kontrollmyndighetene. Næringsaktørene opplever i perioder utstrakt ulovlig kjøring i fjellet. Når næringen påpeker dette blir de utsatt for trusler av ulik alvorlighetsgrad.»

Vurdering/anbefaling:

Ingen konkrete kommentarer utover at leiekjøringsløyvene, 8 stk i Sulitjelma, blir lyst ut hvert 3. år. Det er kun næringslivaktører som blir tildelt disse av Planutvalget.

Merknad nr 19: Per Arne Mikkelsen, datert 14.01.2017:

Fra merknader til § 4a i Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark siteres det:

«Dersom kommunen ønsker å endre traséen eller bestemmelsene for snøscooterløypene, må den treffe nytt vedtak etter prosessen som beskrevet i bestemmelsen.»

Så langt vites, er det ikke foretatt videre høringer/gjort vedtak om endringer.

Saken synes prinsipiell og dette er forhold som må behandles og avklares på en formelt rett måte. (Ref: Forvaltningsloven, Plan- og bygningsloven, Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc.)

KONKLUSJON

Nåværende høringsprosess stanses og ny høringsrunde startes med oppdaterte dokumenter.

Dette er forhold som ikke er akseptable og saksgrunnlaget til høringa påklages herved.

Jeg velger likevel å fortsette og gi mitt innspill til hele sakskomplekset nå.

LØYPENETTVERK

Fauske kommune vil legge til rette for skuterturisme, friluftsliv og næringsutvikling. Løypenettverket består av Turistløypa, Loppaløypa, Kjelvassløypa og Nordlysløypa. Turistløypa med forskrift ble vedtatt 11.02.2016.

Motorferdselloven og forskrift slår fast at motorferdsel i utmark og vassdrag er forbudt/skal begrenses i størst mulig grad.

Kommunestyret **kan** imidlertid fastsette løyper for fornøyleskjøring med snøskuter på vinterføre.

I § 1 Formål i forslag til Forskrift **knyttes skuterkjøring til turisme, friluftsliv og næringsutvikling**.

Å bruke slike "gode tiltak" som argument/alibi for tilrettelegging for fornøyleskjøring på skuter, er ingen god forvaltning, da det strider mot intensjon og bestemmelser i lovverket forslaget hjemles i. Når en ut fra konsekvensutredningene ser i hvilke områder løypetraseene er lagt, styrker det at det er skuterkjøring som har prioritet.

Man kan ikke ut fra **Stortingsmelding 18 (2015-2016)**, definisjon av Friluftslivet: "Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelser", legge til rette for friluftsliv ved å opprette skuterløyper! **Friluftsliv må tas ut av § 1!**

FOLKEHELSE

Visjon: Fauske kommune, folkehelsekommunen der alle trives, gir store forpliktelser og forventninger, med spesielt ansvar for slik tilrettelegging. Her er liten sammenheng mellom liv og lære.

Kommuneplan, fysisk aktivitet og friluftsliv: Idrett og friluftsliv i Fauske har lange tradisjoner og kjennetegnes av et stort engasjement. Området er et viktig mål og virkemiddel i samfunnsutviklingen, og for bedret folkehelse. For at kommunen fortsatt skal være attraktiv og fremtidsrettet, er det viktig å tilrettelegge for trivsel og gode levekår."

Folkehelseloven, kap. 2-3: Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, ...miljømessige forhold.. - bestemmelser om luftkvalitet, støy,...

Stortingsmld. 18: "Friluftslivet skal være en viktig del av folkehelsepolitikken. Å bevare natur er dermed et viktig bidrag i folkehelsepolitikken. «Det tradisjonelle friluftslivet må prioriteres og ivaretas !

Utgangspunkter for tiltak og tilrettelegging blir helt feil og dette er negativt signal å sende, så vel til den oppvoksende slekt, som til befolkningen for øvrig!

Her burde det i det minste foreligget beskrivelse, vurderinger og eventuelt forslag til alternativer. Traseene legges gjennom områder med bl a vinterbeite, kalvingsland og mange trekk- og flyttleier for rein, flere sårbare planteområder, flere bolig- og hytteområder, viktige friluftsområder, leverområder for viktige fredede og rødlistede fugler og dyr. Dette er arter som er meget vare for forstyrrelser innenfor sitt habitat. Områder brukes også til jaktterreng. Dessuten følger deler av flere trasèer enten i eller i nær tilknytning til skiløyper som er brukt av friluftsfolket i årtider.

Det synes liten tvil om at stor skutertrafikk med menneskelig aktiviteter vil få negativ påvirkning for alle ovennevnte områder.

REINDRIFT

I Forskriftens og Motorferdselloven §4, sies det bl.a:

Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften.

Kommunen skal spesielt ta hensyn til viktige vinterbeiteområder.

I reindriftenes særverdiområder skal løypene være stengt om våren etter 25. april.

Det foreligger ingen dokumentasjon, bortsett fra møtevirksomhet, på at kommunen har gjort egne vurderinger av økt skutertrafikk og løypenes virkning for rein i influensområdet.

KONKLUSJON

Dette tilfredsstillende ikke lov- og regelverkets krav og hensyn til undersøkelser, kunnskapsinnhenting og vurderinger for reindrifta, som er nødvendig for god og kunnskapsbasert forvaltning .

FRILUFTSLIVET

Videre i Forskriftens § 4a/merknad:

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 skal utrede virkningen løypene vil ha for friluftsliv i influensområdet, samt kartlegge og verdsettefriluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

Det betyr at det ikke bare er virkningene på friluftsliv i selve snøskuterløypene som i denne sammenhengen er relevant, men også virkinger for områdene utenfor løypene som berøres. Det blir svært viktig når deler av flere skutertraseer følger enten i eller i nær tilknytning til skiløyper som er flittig brukt av friluftsfolket. Her må folkehelseperspektivet bringes inn og vektlegges! Så langt jeg kjenner til har ikke kommunen, bortsett fra en snøskuterbefaring, foretatt ekstra kartlegging og verdsetting av vinterbruken. Det vises til erfaringer fra kommunens tid som forsøkskommune, men situasjonen nå vil være en helt annen! Forholdene må vurderes ut fra gjeldende situasjon, mest sannsynlig med økt skutertrafikk og aktivitet både i og utenfor løypene. Det foreligger ikke dokumentasjon på at slike registreringer/vurderinger er gjort. Det finnes heller ikke dokumentasjon på at lyd- og støymiljøet ved økt skutertrafikk er registrert/ beskrevet, utredet eller vurdert. Heller ikke er noen av områdene vurdert opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunen.

KONKLUSJON

Dette tilfredsstillende ikke lov- og regelverkets krav og hensyn til undersøkelser, kunnskapsinnhenting og vurderinger av ulemper for friluftslivet, som er nødvendig for god og kunnskapsbasert forvaltning.

BOLIG- OG HYTTEOMRÅDER

Forskriftens § 4a/merknad:

Kommunen skal også ta hensyn til bolig- og hytteområder og sikkerheten for de som kjører og andre.

Kommunen har i konsekvensutredning kun angitt avstander fra løypene til hytter langs traseene. Det er ikke sagt noe om andre ulemper. Jeg ser for meg at nye skuterløyper vil kunne medføre økt og i perioder stor skutertrafikk "rundt hytteveggene" for ganske mange hytteeiere. Det vil føre med seg store ulemper ved bruk av nær-/hytteområdet til rekreasjon og avslapping. På fine vinterdager/påske vil bruk av uteområde til for eksempel opphold "i solveggen" og lek, kunne fortone seg som "evigvarende" forstyrrelser med skutertrafikk -(visuell **forurensning**), motordur/trafikkstøy -(**støyforurensning**), eksosluft/utslipp -(**luftforurensning**). For mange vil det kunne føre til **stress og psykisk belastning** ved aldri å "være fri" og føle ro og fred på hytta, stedet som ofte forbindes med rekreasjon og avslapping. Selv med nedsatt hastighet, vil stor trafikk innebære et **trafikksikkerhetsproblem** for hytteeierne uteområde. Særlig viktig for barns lekeområder og akeløyper i nærområdet. Stedet vil "**miste sin bruksverdi**" og eierne kan oppleve en **verdiforringelse** og vansker/tap ved eventuelt salg av hytta. Det er også fare for at det vil oppstå ulemper knyttet til parkering og trafikkbelastning i områdene hvor løypene har sitt utgangspunkt. Det foreligger ikke dokumentasjon for at kommunen har gjort slike eller tilsvarende undersøkelser og vurderinger i hensikt å oppfylle hensyn/krav, gitt i Forskrift for motorferdsel i utmark etc. Avbøtende tiltak som: Løype over Rørgate, støyskjerming, varsling, skilting og nedsatt fartsgrense er bra, men det foreligger ikke dokumentasjon for vurderinger om de foreslåtte avbøtende tiltak har den nødvendige effekt for miljøet. **Dette må utføres!** Sannsynligvis kan de på ingen måte kompensere for å oppfylle forskriftens krav og hensyn!

Rørgate-traseen f. eks. vil føre til at skutertrafikken/ulempene bare kan spres over et større område.

KONKLUSJON

Dette tilfredsstiller ikke lov- og regelverkets krav og hensyn til undersøkelser, kunnskapsinnhenting og vurderinger av ulemper, belastning og påvirkning for bolig- og hytteområder, som er nødvendig for god og kunnskapsbasert forvaltning.

STØY

Lov- og forskriftsbestemmelser og Veiledning for støy-snøtskuterløyper:

Kommunen skal ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet og til hytteområder.

Fra Stortingsmelding nr. 21: "Støy er et av våre store gjenværende miljøproblemer. Stress forårsaket av støy kan være en sterk medvirkende årsak til forskjellige helseplagerderfor er det viktig både å redusere støyen som omgir oss og sikre stille områder for friluftsliv og rekreasjon." En del problemstillinger er allerede behandlet under avsnittene om friluftsliv og hytteområder.

I konsekvensutredningen for Kjellvassløypa angis det at løypa er godt innarbeidet som tilførselsløype til Turistløypa . Men det er under helt andre betingelser! Egne erfaringer høstet som hytteeier i nærområdet til Kjellvassløypa, er nok at både støy- og trafikkbelastningen økte som følge av forsøksordningen, både for lovlig og ulovlig kjøring. Særlig stor støybelastning ved stor fart og "aksing" opp siste kneika til Skihytta eller parkeringsplassen. Faren for enda større trafikk- og støybelastning er åpenbart stor, etter min vurdering.

I samfunnet sier regelverket for offentlig ro og orden at det skal være ro fra kl. 23-07.

Skuterløypa går gjennom eller nært bolig- og hytteområder og parkeringsplass for skutertilhengere/biler ved løypestart er nært hytteområder/campi ngplass og Fritidssenter. Dette er områder brukt til rekreasjon og feriering og hvor det ofte søkes avslapping, ro og fred.

I friluftslivsområder og områder med fugle-, dyreliv og spesielt rein, trengs det også ro og lenger enn seks timer i løpet av døgnet!

Det virker da totalt ulogisk at skuterløypa som knyttes til nevnte støyutsatte områder, iflg. forslag til Forskrifter skal være åpen og tillate kjøring/aktivitet og medfølgende støy kl. 06-24. **I Klima- og miljødep.: Veiledning for støy i skuterløyper** frarådes sterkt en slik åpningstid! Dette er ikke akseptabelt! Hva slags vurderinger ligger til grunn for et slikt forslag?

Generelt sett gir større fart mer støy. Dette er områder der støy bør begrenses mest mulig. Med tanke på intensjon for etablering og bruk av skuterløypene: turkjøring/turisme, rasting, naturopplevelser og rekreasjon, synes det naturlig at skuterkjøringen for en stor del foregår med slede med eller uten passasjerer.

Forskrift for kjøring med motorvogn i terrenget § 4 gir bestemmelser her. Redusert hastighet ville også tatt hensyn til skuterkjørere som stanser for rasting. Her burde det foreligget grundige støyvurderinger rundt disse betraktningene!

KONKLUSJON

Heller ikke for støy tilfredsstilles lov- og regelverkets krav og hensyn til undersøkelser, kunnskapsinnhenting og vurderinger av ulemper, belastning og påvirkning, som er nødvendig for god og kunnskapsbasert forvaltning.

NATURMANGFOLD

Forskriftens § 4a/merknad:

Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, landskap, kulturminner og kulturmiljø Løypene må ikke legges inn i verneområder eller sårbare naturvern-, friluftsliv- eller viltområder.

Naturmangfoldlovens virkeområde omfatter alle offentlige beslutninger og tiltak som berører naturmangfold og kommunen skal foreta en selvstendig konkret vurdering av hvilken påvirkning det vil ha for mangfoldet. Effektvurderinger og avbøtende tiltak skal være basert på naturvitenskaplige

undersøkelser og erfaringsbasert kunnskap.

Det foreligger ikke dokumentasjon på at noen form for undersøkelser eller vurdering, gjort etter **Naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper, §§ 8-12**, av løypenes virkning på naturmangfoldet i influensområdet er foretatt.

Fra snøen kommer om høsten til utpå vinteren, er en meget sårbar tid for naturmangfoldet/fugle- og dyreliv. Kulde og snø gjør at mye av mattilgangen reduseres kraftig. Samtidig kreves mye mer energi til aktivitet og leting etter mat. Naturen skal og må få hvile i denne perioden!

Naturen settes på "sparebluss" og stadig forstyrrelser som forårsaker redsel, flukt og mye bevegelse, er belastninger som kan være katastrofale for eksempel for fredede og rødlistede enkeltindivider og bestander. Derfor ble for eksempel snøugla totalfredet i 1965, jerven i 1982 og kongeørn i 1968.

Åpningen av løypene må derfor utsettes til etter helgefredningen i jul/nyttår, dvs. 2. januar. Forskriftens §4 gir bestemmelser om stenging av løypene. Justering i Forslag til Forskrift for kommunalt løypenett § 3f) følger naturlig av det forangående. Det er også den samlede belastningen på naturmangfoldet som ska vurderes (Jfr. § 10), men det kan jeg heller ikke se er blitt gjort!

KONKLUSJON

Heller ikke for naturmangfold tilfredsstilles lov- og regelverkets krav og hensyn til undersøkelser, kunnskapsinnhenting og vurderinger av ulemper, belastning og påvirkning, som er nødvendig for god og kunnskapsbasert forvaltning. Det gjelder både enkelttilfeller og samlet belastning.

UTSLIPP OG FORURENSNING

Klimaavtalen og Forurensningsloven:

- a). Klima- og miljøhensyn må gjennomsyre enhver politisk beslutning som fattes fremover.
- b). Vi må begynne å kutte i ressursbruken og unnga unødig utslipp og forurensning med en gang om vi skal nå målene.

§1 Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensninger og avfall ikke fører til helseskade, går ut over trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse.

Dette er et meget viktig område som ikke er berørt idet hele tatt! I kommunens egen **Klimaplan** er ikke emnet berørt. Ved neste rullering må dette området inn i planen!

Når kommunen organiserer tilrettelegging for allmenne tiltak av denne art, hadde jeg faktisk forventet at det var gjort undersøkelser og forelå vurderinger om den økte skutertrafikken og den økte bil- og transportaktivitetens virkninger på influensområdet. Her må en kunne regne med vesentlig økning med utslipp til luft og forurensning.

I avsnittet bolig- og hytteområder har jeg vært inne på mulig vesentlige belastninger fra både visuell-, lyd- og luftforurensning.

Det foreligger heller ingen dokumentasjon på at det er gjort vurderinger rundt avfall og økt forsøpling i områdene, noe man må kunne regne med. Hvilke konsekvenser kan det ha for dyre- og fuglelivet, for eksempel? Her er ingen avbøtende tiltak!

Det nevnes ingen ting om tiltak/ordning for tilfredsstillende forsøplings- og avfallshåndtering.

Organiseringen må være avklart her!

Igen gjelder det Naturmangfoldloven og totalbelastningen på miljøet, som ikke er tatt hensyn til.

KONKLUSJON

Dette er et tema/område som ikke er berørt og som på ingen måte er tilfredsstillende for miljø- og klimaarbeidet i kommunen! Dette arbeidet må intensiveres iden videre forvaltning!

NÆRINGSUTVIKLING

I konsekvensutredningen for alle løyper vurderes tiltakene til (+2) +3, middels til store positive konsekvenser, for næringslivet. Det er bra, men det finnes ikke noen annen dokumentasjon enn utsagn og oppstilling av ønskede muligheter.

Her mener jeg det burde foreligget mer konkrete planer, beskrivelser, undersøkelser og erfaringer, gjort

som grunnlag for satsing og vurderinger. Det kan fort synes som de positive effektene bare brukes som et alibi for etablering av skuterløyper for fornøyleskjøring, uten særlig tanke på belastning på naturområdet og totalbelastningen på miljøet.

Når det gjelder næringslivet, så har det, akkurat som andre, lag og foreninger muligheter for tillatelser til å få tilrettelagt og gjennomført mange positive oppgaver, innenfor eksisterende lover, forskrifter og regelverk.

KONKLUSJON

Her må det utarbeides et mye grundigere og mer konkret begrunnet materiale enn ei "smørbrødtype" med ønsker/muligheter under videre forvaltning.»

Vurdering/anbefaling:

Rådmannen har vurdert punktene i Mikkelsens merknad og tar disse til etterretning.

Forskriften er endret på flere punkt ihht dette. Se kommentarer under merknadene til hver enkelt løype og til forslag til forskrift.

Sammendrag:

Statskog, som grunneier i Sulitjelmafjellet, ønsker ikke at det Nordlysløypa opprettes.

Da grunneier har rett til å nekte ferdsel på egen eiendom, innstiller Rådmannen på at Nordlysløypa ikke opprettes.

Mange merknader til saken går ut på støy- og annen ulempe for dem som har hytte nær traseen til Kjelvassløypa. Grunneier ønsker ikke at det opprettes en trase etter Rørgata ned på Kjelvatnet. Ut fra dette har Rådmannen foreslått at Kjelvassløypa ikke legges ut som løype for allmenn ferdsel.

Rådmannen innstiller på at det blir opprettet en løype fra skuterparkeringa i Daja til Sulitjelma Fjellandsby (Fjellandsby-løypa).

Kommunestyrets vedtak i sak 86/16 av 11.2.2016 ble påklaget av bl a Fylkesmannen i Nordland. Klagen gjaldt oppretting av tilførselsløypa som løype for offentlig ferdsel. Bakgrunnen var at det ikke var tatt tilstrekkelig hensyn til hyttebebyggelse i området og at det ikke var tatt tilstrekkelig hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet.

I og med at det forelå en faktafeil i konsekvensutredningen når det gjaldt antall hytter i rød og gul sone, ble løypa lagt ut på ny høring. Antall hytter i rød og gul sone er endret, men antall hytter i influensområdet er det samme.

Loppaløypa ligger nært et område som er angitt som svært viktig friluftsområde. Her vil det bli store støybelastninger både på dette friluftsområde og for SOT sin turisthytte v/Mourki. Området er viktig for vinterfriluftsliv.

Åpningstid for løypene, både lengde i tid og klokkeslett, er også sentralt i noen merknader. Det samme gjelder hastighet og den innvirkning den har på støysoner i området. Dersom hastigheten økes, blir støysonene endret. Ihht forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 4a, sjuende ledd, kan ikke kommunen treffe vedtak om snøskuterløype over en eiendom før grunneieren har samtykket.

Fauske kommune har inngått avtale med Statskog vedr tilrettelegging og merking av turistløypa og tilførselsløypa. Denne avtalen gjelder fram til 15.05.2017. Dersom kommunestyret gjør vedtak om oppretting av nye snøskuterløyper, må det inngås ny avtale.

Geir Mikkelsen
rådmann

Enhet Plan/Utvikling

FYLKESMANNEN I NORDLAND
Moloveien 10
8002 BODØ

Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune

Med hjemmel i motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4 a legges forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune, ut på høring.

Saken legges ut til offentlig ettersyn i hht plan- og bygningsloven § 11-14. Løypene det gjelder er Loppaløypa (avgreining fra Turistløypa, over Mourki til Loppa), Kjelvassløypa (tidligere tilførselsløype med to nye avgreininger, en til Sulitjelma Fjellandsby og en via Rørgata og fram til Kjelvatnet), samt Nordlysløypa fra Daja til Stordalen.

Forskrift for Turistløypa (løype fra Daja til riksgrensen) ble vedtatt i Fauske kommunestyre den 11.02.2016 og er dermed ikke konsekvensutredet/tegnet ny trase i denne høringsrunden. *Det er kun forslag til endrede åpningstider og fartsgrense for turistløypa som er gjenstand for høring denne gang.*

Høringsdokumentene er lagt ut på i Sulitjelma bibliotek, på Servicetorget i administrasjonsbygget, Fauske kommune og på www.fauske.kommune.no.

Mulige merknader til forslaget sendes Fauske kommune, Planutvalget, Pb 93, 8201 Fauske eller til postmottak@fauske.kommune.no innen 20. januar 2017.

Med vennlig hilsen

Gunnar Myrstad
Konst. enhetsleder

Lise Gunn Hansen
Konsulent

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Mottakere:

Anita Leinebø	Hopsgården 17	8050	TVERLANDET
Arjeplogs kommun	93881 Arjeplog, Sverige		
Aud Judit Øren	Svartvassveien 9	8206	FAUSKE
Balvatn reinbeitedistrikt	v/Per Olof Blind, Ørnfløgveien 17	8230	SULITJELMA
Barnas talsperson Sissel Alver	Tiurnv. 4	8207	FAUSKE
Berit Brandt Lesniak	Falkveien 34	8300	SVOLVÆR
Bjarne og Gunvor Johansen	Glastunes 13B	8230	SULITJELMA
Bodø kommune	Pb 319	8001	BODØ
Cato Lund	Bursimarka 23	8230	SULITJELMA
Duokta reinbeitedistrikt	v/Mats Pavall	8219	FAUSKE

Mottakere:

Edgar Asplem	Fogdveien 20	8079	BODØ
Elis Sofie Bjørkbom	Vatnbygdveien 163	8211	FAUSKE
Elisabeth Mostling	Bedriftsgata 5	8610	MO I RANA
Erling Dåbakk	Lyngvn. 13	8209	FAUSKE
Ernst-Otto Kristiansen	Hargautveien 11	6460	EIDSVÅG I ROMSDAL
Espen Antonsen	Greisdalslia 23	8028	BODØ
Evjen Harry	Simonsborgbakken 4	8230	SULITJELMA
Fauna KF	Postboks 326	8201	FAUSKE
Fauske Arbeiderparti	v/Valter Jakobsen, Myrveien 21	8206	FAUSKE
Fauske Fremskrittsparti	v/ Kenneth Svendsen	8218	FAUSKE
Fauske Høyre	v/Ronny Borge, Kirkeveien 43 B,	8200	FAUSKE
Fauske Kristelig Folkeparti	v/ Ingelin Noresjø, Gryttingvn. 40	8209	FAUSKE
Fauske lensmannskontor	Postboks 83	8201	FAUSKE
Fauske Næringsforum	Postboks 23	8201	FAUSKE
Fauske og Sørfold bonde- og småbrukerlag	v/Lars Morten Rødaas	8219	FAUSKE
Fauske og Sørfold Bondelag	v/Ole Lilleløyken jr.	8226	STRAUMEN
Fauske og Sørfold Jeger og Fiskerforening	PB 34	8226	STRAUMEN
Fauske Senterparti	v/Audun Dahl	8219	FAUSKE
Fauske SV	v/ Ole Tobias Orvin	8211	FAUSKE
Fauske Venstre	v/ Hilde Nystad	8201	FAUSKE
Felleslista	v/ Jørn Stene	8215	VALNESFJORD
Forum for natur- og friluftsliv i Nordland	Eiaveien 5	8208	FAUSKE
Fred Arne Amundsen	Terneveien 13	8207	FAUSKE
FYLKESMANNEN I NORDLAND	Moloveien 10	8002	BODØ
Reindriftsforvaltningen Fylkesmannen i Nordland	Molovn. 10	8002	BODØ
Gerd Henning	Hålogalandsgata 120	8008	BODØ
Gunn Elisabeth Løkås og Kjell Basse Lund	Bursimarka 21	8230	SULITJELMA
Gunn Hakvåg	Høgla 12	8027	BODØ
Gunnar Erik Evjen	Andreas Markussons vei 3 a	8019	BODØ
Gunnar Henry Aanensen	Rognveien 1	8209	FAUSKE
Halvard Kvalnes	Fenesveien 4	8030	BODØ
Helse- og miljøtilsyn Salten IKS	Notveien 17	8013	BODØ
Henning Iversen	Humleveien 10	8027	BODØ
Hjalmar A Spjelkavik	Kildalvegen 2	2818	GJØVIK
IL Malm	v/Per -Ludvig Mosti	8230	SULITJELMA
Jan Olav og Heidi Andersen	Geitbergveien 9 a	8200	FAUSKE
Jon Egil Kvalner	Fiolveien 13	8250	ROGNAN
Jørn K. Hanssen	St Hanshaugen 8	5142	FYLLINGSDALEN
Karin G. Palmesen	Høgstveien 7	8200	FAUSKE
Kirsten Seljeås Pettersen	Andreas Qualkesvei 5 b	8230	SULITJELMA
Kjartan Strand	Hermannstolveien 15	8226	STRAUMEN
Klara J Jensen v/Tove Wensell	Myrveien 31	8230	SULITJELMA
Knut Normann Ingvaldsen	Kalnesveien 3	8215	VALNESFJORD
Kommunalt råd for likestilling av funksjonshemmede			
Kommuneoverlege			
Kristian Amundsen	Furutoppen 3	8209	FAUSKE
Irene Larssen	Folkehelserådgiver		
Leo Sørensen	Myrveien 51	8230	SULITJELMA
Loukta-Mavas sameby	v/Lars Anders Baer, Box 200	96225	JOKKMOKK
Länsstyrelsen Norrbotten	97186 Luleå, Sverige		
Margaret Moland	Skogholtveien 2 a	8206	FAUSKE
Mats A Timonen	Einmoen 9	8206	FAUSKE
Mattilsynet avd Salten	Notveien 17	8013	BODØ
Midtre Nordland nasjonalparkstyre	Statens hus	8002	BODØ
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM
Naturforbundet Salten	v/ Dag Neiden, Trollåsveien 16	8011	BODØ
Naturvernforbundet Nordland	v/ Erling Solvang	8614	YTTEREN
Nicolay Kristensen	Harald Langhelles vei 4	8003	BODØ
Nordland fylkeskommune	Postmottak	8048	BODØ
Norges vassdrags- og energidirektorat	Region Nord	8514	NARVIK
Ole Øren	Gryttingveien 55	8209	FAUSKE
Per- Arne Korneliussen	Gautvollen 8	8210	FAUSKE
Per Arne Mikkelsen	Øines	8206	FAUSKE

Mottakere:

Per Harald Ottestad	Reinvien 27	8515	NARVIK
Per Kristian Erikstad	Erikstadveien 72 a	8206	FAUSKE
Per Marius Kildal	Bratthaugen 23	8210	FAUSKE
Wigdis Pettersen	Bærlyngveien 14	8209	FAUSKE
Rita Liv Kristensen	Garnveien 46	8013	BODØ
Ronny Nylund	Åsgårdveien 53	8219	FAUSKE
Royne Johan Zakariassen	Asalveien 18	8209	FAUSKE
Rune Haldorsen	Blåbærveien 1	8230	SULITJELMA
Rune Mattson	Einmoen 10	8206	FAUSKE
Ruth H. Bjørnmyr	Myrullvæn 6	8027	BODØ
Rødt Fauske	v/ Per-Gunnar Skotåm	8230	SULITJELMA
Saltdal kommune	Kirkegt. 23	8250	ROGNAN
Salten friluftsråd	Pb 915	8001	BODØ
Salten Kraftsamband AS	Eliasbakken 7	8205	FAUSKE
Salten Naturlag	Postboks 851	8001	BODØ
Salten Regionråd	Postboks 915	8001	BODØ
Saltenposten	Volgata 16	8200	FAUSKE
Sametinget	Avjovargeaidnu 50	9730	KARASJOK
Statens Naturoppsyn	Postboks 378	8201	FAUSKE
Statens Vegvesen Region Nord	Pb 1403	8002	BODØ
Statskog SF	Postboks 63 Sentrum	7801	NAMSOS
Stig Arne Winnem	Hellmyrbruddet 18 E	8011	BODØ
Stig Grunnvåg	Buveien 8	8200	FAUSKE
Sture Evjenth	Thalleveien 11	8076	BODØ
Sulitjelma Fjellandsby AS	Daja	8230	SULITJELMA
Sulitjelma Fjellandsby Velforening	v/Zoy N. Lillegård, Åkervn. 15	8226	STRAUMEN
Sulitjelma Jeger- og fiskeforening	v/Jan P. Nilsen, Sandnes 28 C	8230	SULITJELMA
Sulitjelma Nærmiljøutvalg	Postboks 50	8230	SULITJELMA
Sulitjelma og omegn Turistforening	Postboks 300	8201	FAUSKE
Sulitjelma Turistsenter AS	v/ Bjørn Thomas Hansen, Daja	8230	SULITJELMA
Sulitjelma hytteforening	v/Tore Gunnar Aronsen,	8201	FAUSKE
Svein Egil Olsen	Åkerveien 13	8226	STRAUMEN
Svein-Harry Pedersen	Valle	8030	BODØ
Svenn P. Hermansen	Farvikveien 3	8207	FAUSKE
Sverre Karlsen	Bernt Lies vei 2	8021	BODØ
Sørfold kommune	Rådhuset	8226	STRAUMEN
Terje Joh. Skaugvold	Furulund 30	8230	SULITJELMA
Thor Kristian Jonassen	Fjellveien 50 A	8011	BODØ
Tollregion Midt-Norge	Brattøra	7495	TRONDHEIM
Tomas Bjørnå	Breihaugen 20	8140	INNDRY
Tone Nylund	Bærlyngveien 3	8209	FAUSKE
Tor Olav Mosti	Charlotta 3	8230	SULITJELMA
Tove Eli Buschmann-Rise/Roy Rise	Gamle Kongsvei 50	8020	BODØ
Tuorpon sameby	v/Nils-Petter Pavval, Tårjaur 168	96299	JOKKMOKK
Turid og Trond Mosti	Granveien 42 A	8209	FAUSKE
Valnesfjord nærmiljøutvalg	v/Hanne Veigård, Sankthanshågen 22	8215	VALNESFJORD
Vidar Vikan	Grindveien 15	8050	TVERLANDET
Wilhelm Seivåg	Seivågen 48	8019	BODØ
Åse Sørensen	Charlotta 65 a	8230	SULITJELMA

Vedlegg:

Arbeidsgruppas arbeid ifbm etablering av kommunalt løypenett for snøskuter
 Forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter, Fauske kommune - forslag
 Konsekvensutredning Loppa siste utkast
 Loppa med støysone
 Konsekvensutredning Kjelvassløypa siste utkast
 Kjelvassløypa med støysone
 Konsekvensutredning Nordlysløypa siste utkast
 Nordlysløypa med støysone

Arbeidsgruppas arbeid ifm etablering av kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune.

Kommunestyret vedtok i sak 82/16 den 11.februar då å nedsette en arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å utrede muligheter for utvikling av løypetrasèer for kjøring med snøskuter der formålet var turist- og næringsutvikling i Sulitjelma.

Arbeidsgruppen har gjennomført befarings med snøskuter vinteren 2016 sammen med Sulitjelma Fjellandsby, Sulitjelma Turistsenter, Sulitjelma snøscooterklubb samt administrasjon og politikere i Fauske kommune. Turistnæringene har fått gitt innspill til arbeidsgruppen og forslag til løypetrasèer.

Det har også vært avholdt informasjonsmøter med Sulitjelma hytteforening, Statskog, Balvatn reinbeitedistrikt, samt telefon og mailkontakt med Statens vegvesen angående kryssing av FV 543 for Nordlysløypa og eier av hytte i rød sone ved Kjelvasskrysset. Løypa forbi hytte i rød sone skiltes. Det var ikke ønske om støyskjerm. Møtene har vært positive og arbeidsgruppen har ikke mottatt noen negative bemerkninger så langt.

Fauske kommune har som kjent vært forsøkskommune i vel 15 år. Turistløypa og deler av Kjelvassløypa (tidligere Tilførselsløypa) var en del av forsøksordningen og er godt innarbeidet og har fungert bra. Den praksis som var i forsøksordningen der hytteeiere kunne kjøre fra hytta til Daja og videre i Turistløypa gjelder ikke lenger. Arbeidsgruppen legger vekt på at Kjelvassløypa med start fra parkering ved Skihytta/Kjelvasskrysset er et viktig bidrag for økt næringsutvikling i Sulitjelma. Det er vel 700 hytter i Sulitjelmafjellet og det er viktig at de som ønsker og har mulighet til det kan benytte seg av snøskutertraseer fra parkeringsplassene ved Skihytta og Kjelvasskrysset til Daja og videre i Turistløypa, Loppa for isfiske og Nordlysløypa.

Det er tatt med i forskriften at biltilhengere skal parkeres i Daja. Dette fordi det ikke er ønskelig at hengere skal oppta plass ved Skihytta og Kjelvasskrysset. Daja vil uansett være det naturlige utfartssted for snøskuterturister som kommer til Sulitjelma. Det er korteste vei til parkering og det bør skiltes i Dajakrysset for snøskuterløyper og parkering.

For Kjelvassløypa er det noen hytter som kommer innenfor gul støysonen og en hytte i rød sone. Forbi denne hytten skal det skiltes. Det tas hensyn til hyttene i forskriften ved at farten skal reduseres til 20 km/t der avstanden fra løypa til hyttene er under 50 m. Det skal i tillegg tilbys støyskjerming. Det er ikke ønskelig med rasting og parkering i denne løypa og vi har derfor valgt forbud mot det. En kan parkere snøskutere ved Skihytta, Kjelvasskrysset, Sulitjelma Fjellandsby og den kommunale skuterparkeringa i Daja.

Arbeidsgruppa har arbeidet frem et avbøtende tiltak for Kjelvassløypa og opprettet en alternativ trasè som vi har kalt Rørgata. Trasèen følger den gamle Rørgatetrasèen fra gammel kraftstasjon nedenfor Kjelvasskrysset og opp til Kjelvasskrysset. Denne trasèen ble etablert tidlig på 70-tallet og var svært mye brukt i mange år. Rørgatetrasèen gir i større grad avstand til nærliggende hytter og bør således bidra til å redusere evt støyplasser.

Snøskutertrafikk som kommer fra parkeringen ved Skihytta kan kjøre Rørgata til Daja i stedet for å kjøre innom Kjelvasskrysset.

Det er svært viktig å beholde både Skihytta og Kjelvasskrysset m/parkeringsplassene som en mulig start av løypetrasèene for de som ønsker å benytte seg av tilbudet fra disse steder. Skihytta og Kjelvasskrysset er utgangspunktet for parkering og dispensasjonskjøring med snøskuter til mange private hytteeiere i Sulitjelma. Både bil og snøskuter parkeres på/ved disse parkeringsplassene.

Biltilhengere skal parkeres i Daja. Det er ikke ønskelig at hengere for frakting av snøskutere/kjelker skal ta opp parkeringsplasser verken ved Kjelvasskrysset eller Skihytta.

Arbeidsgruppa har også lagt vekt på isfiske og friluftsliv, og ønsker å etablere et tilbud slik at f eks barnefamilier og mennesker med nedsatt funksjonsevne kan ha mulighet til dette. Det å komme seg ut i våre flotte fjellmassiver med mulighet for isfiske på Loppa tror vi vil ha økt positiv effekt på denne form for friluftsliv og økning i tilbudet for næringslivet i Sulitjelma. Det vil også kunne ha positiv effekt på kultivering i røyrvannet. Loppaløypa er en avgreining fra eksisterende Turistløype til Sverige og ligger lunt til i terrenget.

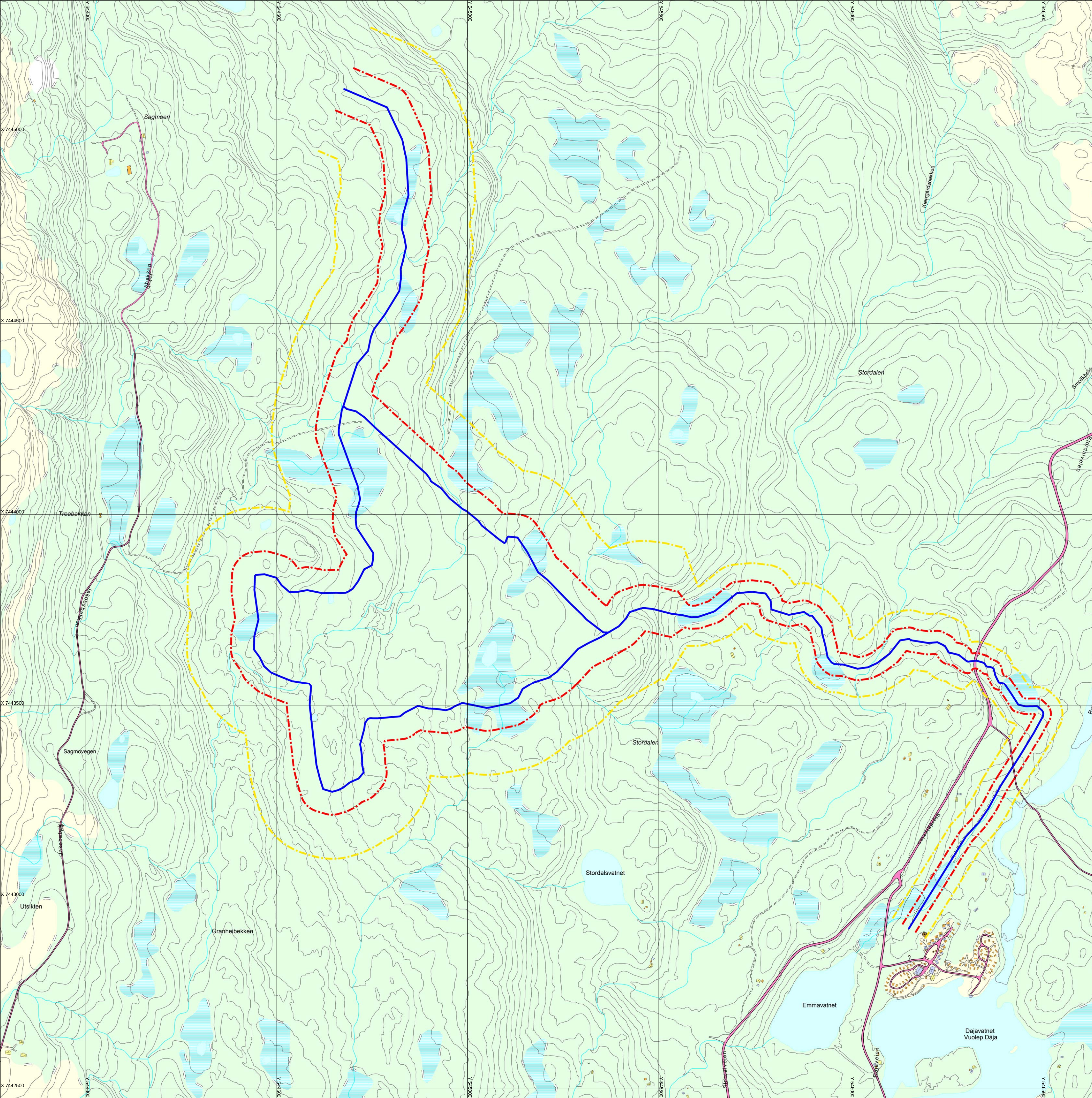
Ønske fra turistnæringene om en kort og enkel løype fra Daja, spesielt for utenlandske turister resulterte i forslaget om «Nordlysløypa». Området ligger lunt til og ikke spesielt værutsatt. Terrenget er å anse som enkelt og løypa egner seg godt for mennesker med nedsatt funksjonsevne samt uerfarne snøskuterførere. I tillegg vil denne løypa egne seg godt for familieturer, skiturer og hundekjøring. Løypas endepunkt gir utsikt over hele Sulitjelma-samfunnet og er man heldig kan man nyte nordlyset. Denne løypa anser vi som en god «salgsware» for turistnæringene.

Å legge til rette for å komme seg ut i naturen for en større gruppe mennesker er positivt. I tillegg har Fauske kommune et mål om å legge til rette for økt vinterturisme i Sulitjelma. Ved å kunne tilby flere tjenester og opplevelser vil man kunne øke antall arbeidsplasser i Sulitjelma. Det å kunne benytte snøskuter for å komme seg ut i naturen for opplevelser, vil også være et positivt tilskudd til friluftslivets mangfold og Fauske som folkehelsekommune.

Vedlagt følger utredninger og kart over de ulike løypetrasèene som foreslås.

Arbeidsgruppen for snøscooterløyper i Fauske kommune

Fauske 24.11.2016



TEGNFORKLARING

VEG

Veg

Høydeinformasjon

Høydekurve 5m

Forsenkningkurve 5m

Markslog

- Innsjøkant
- InnsjøkantRegulert
- Sjøflate
- Elv, bekk og elvekant
- Elveflate
- Elv/bekk
- Arealbruksgrense
- Dagbrudd
- Steintipp
- Skog
- Tregruppe
- Myr

Restriksjonsområder

Regel_temakode_4499

Matrikkel Bygning

- Bygning, Boligbygg
- Bygning, Andre bygg

Bygning, uten Bygningspunkt

Reguleringsplan-Juridiske linjer og punkt PBL2008

Støysonegrense

Linjetyper

Skuterløype - Nordlisløypa

Kartgrunnlag i M: 1:1 000 A1
Plandata er digitalisert fra manuskart i M: 1: 1 000
Ekvidistanse 1 m
Kartmålestokk 1:5000

 REGULERINGSPLAN Nordlisløypa MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER	Kartblad: Kartprodusent:		
	SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	SAKS-NR.	DATO
Revisjon			SIGN.
Kommunestyrets vedtak:			
3. gangs behandling i det faste utvalget for plansaker			
Offentlig ettersyn fra			
2. gangs behandling i det faste utvalget for plansaker			
Offentlig ettersyn fratil			
1. gangs behandling i det faste utvalget for plansaker			
Kunngjøring av oppstart av planarbeidet			
PLANEN UTARBEIDET AV:		PLANNR.	TEGNNR.SAKSBEH.
Fauske kommune		2016003	

Konsekvensutredning – Nordlysløypa

Under de forskjellige temaene er det foretatt en forenklet konsekvensutredning. Vurdering av konsekvenser er gjort og det er sett på avbøtende tiltak.

Under er det listet opp hvilke tema Fauske kommune vurderer å være mindre relevante for tiltaket:

- Forurensing (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensing av vann og grunn).
- Mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred.
- Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen.
- Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang -og sykkelveinett.
- Barn og unges oppvekstvilkår.
- Kriminalitetsforebygging.
- En beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.
- For planer som kan føre til vesentlig påvirkning av konkurranseforholdene skal konsekvensutredning omfatte vurderinger av dette.

Skala for verdivurdering og konsekvensvurdering:

-3: Store negative konsekvenser
-2: Middels negative konsekvenser
-1: Små negative konsekvenser
0: Ingen negative konsekvenser
+1: Små positive konsekvenser
+2: Middels positive konsekvenser
+3: Store positive konsekvenser

Nordlysløypa	
Eksisterende arealbruk: I kommuneplanens arealdel ligger hele traseen i LNF-A-område.	Lengde: Ca 6,5 km
Foreslått formål: Snøskuterløype	Forslagsstiller: Fauske kommune
Beskrivelse: Løypa starter ved eksisterende parkeringsplass i Daja, følger kraftlinja og krysser fylkesveg 543 ca 100 m sør for Smørabjørka. Løypa følger oppmerket trase til endepunktet, som ligger ca 1 km øst for og like langt nord som bebyggelsen på Sagmo. Det er lagt inn ei sløyfe i traséen etter den gamle kraftlinja.	Kartutsnitt: Se vedlagte kart

Tema	Konsekvens (verdi/omfang)	Forklaring	Avbøtende tiltak	Grunnlag
Skredfare	+1	Løypa går ikke gjennom skredutsatte områder	Kommunen kan stenge løypa ved dårlig vær eller andre særskilte omstendigheter som går utover sikkerheten.	Skredatlas: Skred-atlas.nve.no

			Overvåking/ varsling, skilting, og/eller generelle advarsler.	
Teknisk infrastruktur, herunder vedlikeholdskostnader	+1	Parkeringsplassen i Daja anses som stor nok for parkering av biler med hengere.		Fauske kommune
Reindriftsnæringen Balvatn Reinbeitedistrikt	0	Området løypa går gjennom brukes som beite for rein gjennom alle årstider. Det går mange trekkleier og flyttleier i området.	Kommunen kan stenge løypa dersom reinbeitedistriktet ber om dette av hensyn til reindriften.	Kilden til areal-informasjon: Nordatlas Skog og landskap
Kulturminner og kulturmiljø inkl. samiske	0	Løypa krysser gammelveien mellom Langvannet-Jakobsbakken	Veien vil være dekket av snø i tidsrommet løypen er åpen.	Askeladden: Riksantikvaren.no Nordatlas
Naturmangfold – arter/naturtyper	-1	Ved bebyggelsen på Sagmo er det registrert gråsik, bjørkefink, rypebærmjølke, ullvier, gjøk og molter. Alle disse artene er av nasjonal særlig stor interesse. Løypa går gjennom leveområde for jerv og kongeørn som er på rødlista.	Løypa er ca 1 km nord for registrerte planter. Dette er planter som er snødekt om vinteren. Løypa stenges hvis snødekket forsvinner.	Fylkesmannen/ Naturbase - MD
Inngrepssvarte områder	+2	Løypa berører ikke INON områder.		Nordlandsatlas
Næringsliv	+3	Erfaringen fra forsøksperioden og tiden turistløypen til Sverige har eksistert, viser at det har hatt positiv innvirkning for næringslivet, spesielt for turistnæringa i Sulitjelma. Nordlysløypa er godt tilrettelagt for turister som vil oppleve nordlys og utsikt over Sulitjelmasamfunnet		Fauske kommune

		på en kortere tur. Løypa er tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne.		
Verneområder/rand-områder	+1	Løypa går på nordsida av grensen til Junkerdal-Balvatn Nasjonalpark. Løypa er på det nærmeste ca 2 km nord for grensa til parken. Løypa ligger slik at grensen for støysoner ikke berører parken.		Fylkesmannen/ Naturbase - MD
Bolig-/hyttefelt	0	Avstand fra løype: De nærmeste hyttene ved Sulitjelma Turistsenter ligger ca 55 meter fra løypas startpunkt. Like før løypa kommer inn på veien til skytebanen ligger det ei hytte ca 50 meter fra løypa Etter at løypa har passert skytebanen ligger det ei hytte ca 90 meter fra løypa. Etter at løypa har krysset fylkesvei 543 går løypa forbi 2 hytter. Avstand til hyttene er 100 m og ca 130 m. Deretter passerer det en hytte som ligger på sørsiden av løypen, avstand til hytta er ca 600 m. Ingen hytter innenfor rød eller gul støysone.	Nedsatt fartsgrense i starten av løypa, 20 km/t, stopp før kryssing av FV 543, deretter 30 km/t til siste hytte er passert med 200m . Dette skiltes. Løypas start er godt innarbeidet som turistløype/fiskeløype.	Fauske kommune
Sikkerhet	+1	Løypa berører ikke islagt vann eller skredutsatt område.	Stenging av løypa, overvåking/varsling, skilting og/eller	

		Mobildekning hele traséen. Løypa krysser Fylkesveg 543. Dersom det skoges langs veien ved krysningspunktet, vil det tilfredsstillende minstekravet til sikt (115 m i 80-sone).	generelle advarsler. Vikeplikt og stoppskilt ved kryssing av vei skiltes for snøskutere. Kryssende trafikk skiltes på FV 543. Krysningspunkt må være oversiktlig.	Statens Vegvesen Fauske kommune
Støy	-1	Starten av løypa i Daja følger samme trasé som Turistløypa. De nærmeste hyttene ved Daja Turistsenter ligger ca 55 meter fra løypa. Deler av Daja friluftsområde 281 vil bli påvirket av støy. Deler av Jakobsbakken friluftsområde vil bli påvirket av støy. Deler av Sulitjelma friluftsområde vil bli påvirket av støy.	Nedsatt fartsgrense til 20 km/t til løypa krysser FV 543, deretter 30 km/t frem til siste hytte er passert med 200 m. Deretter 70 km/t. Starten av løypa er godt innarbeidet som fiskeløype/turistløype.	Fauske kommune Nordlandsatlas: nordlandsatlas.no
Samfunn (drikkevann)	+1	Løypa kommer ikke i konflikt med offentlig drikkevannskilde.		Fauske kommune
Friluftsliv	0	Løypa går gjennom deler av område i reguleringsplanen Sulitjelma opplevelsespark, Daja friluftsområde 281, Jakobsbakken friluftsområde og Sulitjelma friluftsområde. Området er lite brukt både sommer og vinter. Jakt kan forekomme i området.	Første del av løypeforslaget har i mange år blitt brukt som fiskeløype/turistløype uten at det har skapt nevneverdige problemer for friluftslivet i området. Nedsatt fartsgrense.	Nordlandsatlas: nordlandsatlas.no

Samlet vurdering

Nordlysløypa starter ved opparbeidet kommunal parkering i Daja og følger Turistløypa forbi Sulitjelma Turistsenter.

Kapasiteten på parkeringsplassen anses som god nok.

Løypa berører mange reininteresser. Løypa kan stenges hvis reinbeitedistriktet ber om det av hensyn til reindrifta.

Løypa går gjennom leveområde for jerv og kongeørn.

Positive sider for næringslivet vil være et unikt tilbud til gjester, som for eksempel nordlyssafari, utkikkspost over Sulitjelmasamfunnet, korte guidede snøskuterturer, bevertning/overnatting, utleie av snøskutere, utstyr, service på snøskutere og økt salg ved lokalbutikken osv.

Starten av løypa følger samme trasè som Turistløypa som er godt innarbeidet. Videre følger det 3 hytter etter kryssing av FV 543. Fartsgrensen reduseres ved passering av hyttene og ved kryssing av vei.

Ved særskilte hendelser som øker fare for uønskete hendelser vil avbøtende tiltak kunne være stenging av løype, overvåking/varsling, skilting og/eller generelle advarsler.

Konklusjon

Etter avbøtende tiltak vurderes konfliktnivået å være akseptabelt. Stenging av løype ved fare for uønskede hendelser, forhold i reindriftsnæringen eller annet gjør at negative konsekvenser blir betydelig redusert.

Området er i dag lite brukt.

Nordlysløypa vil kunne gi et positivt løft for turistnæring i Sulitjelma.

TEGNFORKLARING

VEG

Veg

Høydeinformasjon

Høydekurve 5m

Forsenkningkurve 5m

Terrengpunkt tekst

Markslag

Innsjøkant

InnsjøkantRegulert

Sjøflate

Elv, bekk og elvekant

Elvflate

Elv/bekk

Arealbruksgrense

Skog

Myr

Restriksjonsområder

Regel_temakode_6319

Matrikkel Bygning

Bygning, Boligbygg

Bygning, Andre bygg

Bygning, uten Bygningspunkt

Reguleringsplan-Juridiske linjer og punkt PBL2008

Stasjonsengrense

Linjetyper

Skuterløype - tilførselsløype

Skuterløype - rørgata

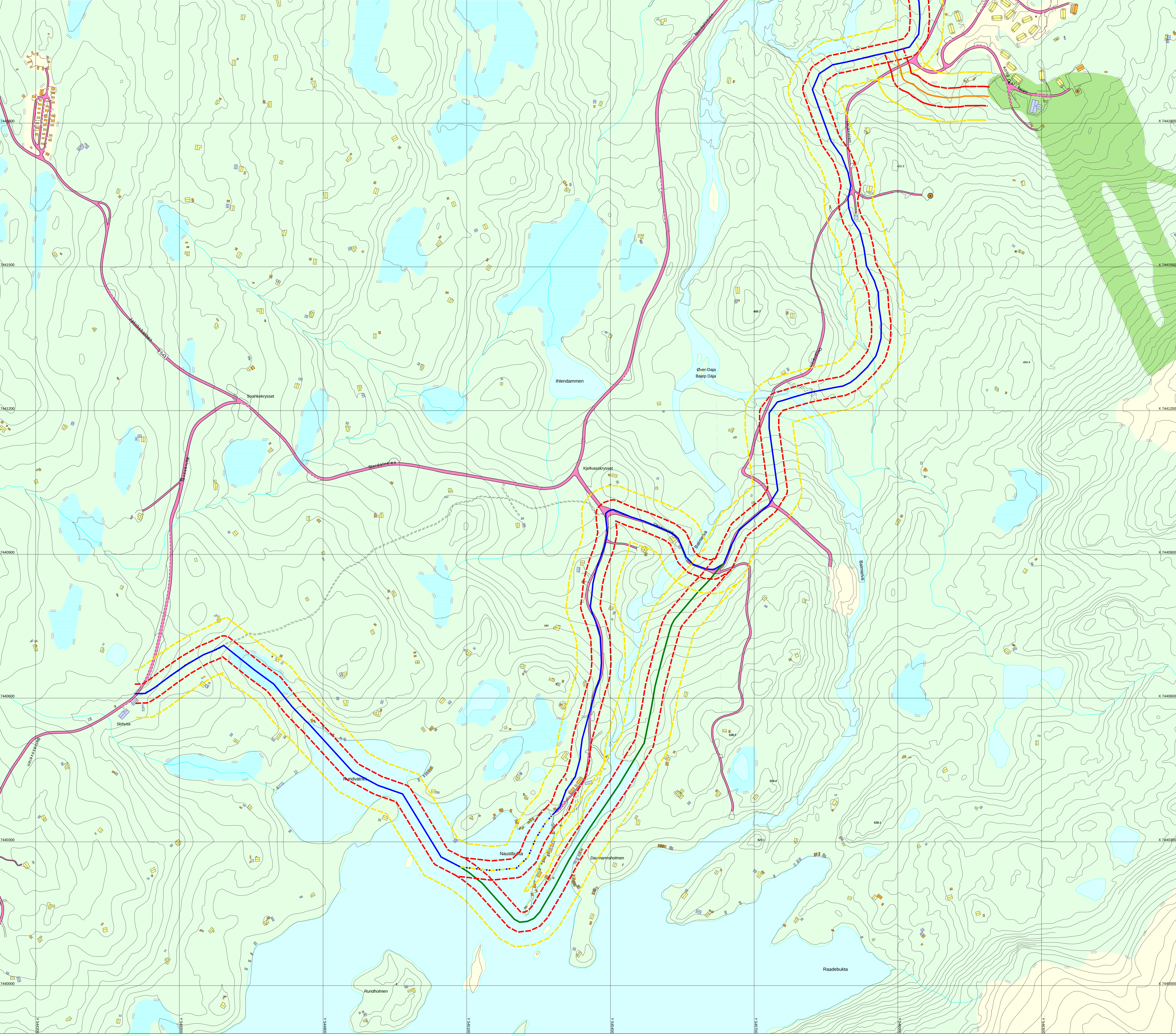
Kartgrunnslag 1 M: 1:1 000

Flatskala er digitalisert fra målestokk 1 M: 1: 1 000

Elvdistanse 1 m

Kartmålestokk 1:3000

	REGULERINGSPLAN Kjølvassløypa MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER	Kartblad: Kartprosjekt:
SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	SAKS- NR.	DATO
Revisjon:	SIGN.	
Kommunestyrets vedtak:		
1. gangs behandling i det faste utvalget for plan saker		
Offentlig ettersyn fra		
2. gangs behandling i det faste utvalget for plan saker		
Offentlig ettersyn fra		
1. gangs behandling i det faste utvalget for plan saker		
Kommisjon av oppsett av planarbeidet		
PLANEN UTARBEIDET AV:	PLANNR.	TEGNNR.SAKSBEH.
	2016002	



Konsekvensutredning - Kjelvassløypa

Under de forskjellige temaene er det foretatt en forenklet konsekvensutredning. Vurdering av konsekvenser er gjort og det er sett på avbøtende tiltak.

Under er det listet opp hvilke tema Fauske kommune vurderer å være mindre relevante for tiltaket:

- Forurensing (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensing av vann og grunn).
- Mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred.
- Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen.
- Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang -og sykkelveinett.
- Barn og unges oppvekstvilkår.
- Kriminalitetsforebygging.
- En beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.
- For planer som kan føre til vesentlig påvirkning av konkurranseforholdene skal konsekvensutredning omfatte vurderinger av dette.

Skala for verdivurdering og konsekvensvurdering:

-3: Store negative konsekvenser
-2: Middels negative konsekvenser
-1: Små negative konsekvenser
0: Ingen negative konsekvenser
+1: Små positive konsekvenser
+2: Middels positive konsekvenser
+3: Store positive konsekvenser

Kjelvassløypa – tidl tilførselsløype fra Skihytta til Daja via Kjelvasskrysset – med avgreining via Rørgata og avgreining inn til Sulitjelma Fjellandsby	
Eksisterende arealbruk: Løypa berører kommunedelplan Daja/Jakobsbakken og har arealformål fritidsbebyggelse. Løypa berører reguleringsplan for Sulitjelma Opplevelsespark. Arealformålet er i hovedsak eksisterende veiareal og skogbruksområde.	Lengde: Ca 4,6 km
Foreslått formål: Snøskuterløype	Forslagsstiller: Fauske kommune
Beskrivelse: Løypa vil gå fra eksisterende parkeringsplass ved Skihytta og følger oppmerket trase via Kjelvasskrysset til parkeringsplass i Daja, samt en avgreining inn til Sulitjelma Fjellandsby på i overkant av 200 m. I tillegg er det lagt inn en trase som følger Rørgata og dermed ikke er innom Kjelvasskrysset. Denne traseen er ca 1 km lang og blir koblet på traseen på Kjelvatnet.	Kartutsnitt: Se vedlagte kart

Tema	Konsekvens (verdi/omfang)	Forklaring	Avbøtende tiltak	Grunnlag
Skredfare	0	Løypa berører ingen aktsomhetsområde for snøskred-/utløpsområde.		Skredatlas: Skred-atlas.nve.no
Teknisk infrastruktur, herunder vedlikeholdskostnader	2	Parkeringsplassene ved Skihytta, Kjelvasskrysset og i Daja anses i dag som store nok. Løypa går fra Skihytta over Rundvatnet til Kjelvasskrysset og fra Kjelvasskrysset over Balmielva ca. 250 meter langs bilveg (Kjelvassveien). En avgreining av løypa går via Rørgata og er dermed ikke innom Kjelvasskrysset. Løypa går ned på Kjelvatnet og blir så koblet på den andre løypa til Skihytta. En annen avgreining går innom Sulitjelma Fjellandsby.		Fauske kommune
Reindriftsnæringen Balvatn Reinbeitedistrikt	0	Området brukes til vårbeite, høstbeite og høstvinterbeite for rein. Det går flere trekkleier og flyttleier i området.	Kommunen skal stenge løypa dersom reinbeitedistriktet ber om dette av hensyn til reindriften	Kilden til arealinformasjon: Skog og landskap
Kulturminner og kulturmiljø inkl. samiske	0	Løypa berører ingen kjente kulturminner eller kulturmiljø.		Askeladden riksantikvaren.no
Naturmangfold – arter/naturtyper	-1	Ved Kjelvasskrysset er det registrert 4 arter av nasjonal særlig stor forvaltningsinteresse; Rypebær, stivstarr, blålyng og rynkevier. Nedenfor brua som krysser Balmielva er det fjellfrøstjerne som også er av nasjonal	Dette er planter som er snødekt om vinteren. Løypa stenges hvis snødekket forsvinner.	Kilden til arealinformasjon: Skog og landskap

		særlig stor forvaltningsinteresse.		
Inngrepsfrie områder	0	Berører ikke INON områder		Kilden til arealinformasjon: Skog og landskap
Næringsliv	+2	Erfaring fra forsøksperioden viser at det har hatt positiv innvirkning på næringslivet, spesielt for turistnæringa i Sulitjelma. En avgreining inn til Sulitjelma Fjellandsby vil i tillegg ha positive ringvirkninger for bedriften, bl a kan publikum stoppe her og stå på ski, spise ol.		
Verneområder/rand-områder	0	Løypa ligger langt fra verneområder.		Kilden til arealinformasjon: Skog og landskap
Bolig-/hyttefelt	-1	Løypa går delvis gjennom et hytteområde. Avstanden fra løypa til den nærmeste hytta er 4 – 6 meter. Det ligger 1 hytte innenfor 20 m fra løypa og 8 hytter innenfor 50 m fra løypa. Ved avgreiningen over Rørgata er den nærmeste hytta 50 m fra løypa. Når det gjelder avgreiningen til Sulitjelma Fjellandsby er det en hytte som ligger ca 25 m fra traseen.	Løypa over Rørgata vil berøre færre hytter. Tilbud om støyskjerming for hytter innenfor rød og gul sone.	Fauske kommune
Sikkerhet	-1	Kjelvatnet er regulert vann.	Stenging av løype, overvåking/varsling , skilting og/eller generelle advarsler.	
Støy	-1	Fra Daja til Skihytta er det fartsgrense 20 km/t. Her ligger 1 hytte innenfor rød sone og 8 hytter innenfor gul sone. Ved avgreiningen over Rørgata er den nærmeste hytta 50 m	Nedsatt fartsgrense i hele løypa, 20 km/t. Løypa er godt innarbeidet som tilførselsløype til tidligere turistløype.	Nordlandsatlas: nordlandsatlas.no

		(på grensen til gul sone) fra løypa. Når det gjelder avgreiningen til Sulitjelma Fjellandsby er det en hytte som ligger ca 25 m fra traseen (i gul sone). Daja friluftsområde 281 vil bli påvirket av støy Nordelen av Kjelvatnet – Callavas friluftsområde 282 vil bli påvirket av støy Nord – øst delen av Skihytta – Såki 375 friluftsområde vil bli påvirket av støy.	Hyttene innenfor rød og gul sone tilbys støyskjerming. Løypa over Rørgata vil berøre færre hytter.	
Samfunn (drikkevann)	0	Det er 2 godkjenningsspliktige/ godkjente vannverk i områder, Daja vannverk og Sulitjelma Fjellandsby vannverk. Daja vannverk ligger ca 200 m fra skuterløypa, vei som er åpen for offentlig ferdsel om sommeren ligger betraktelig nærmere vannverket. Inntaket til Sulitjelma Fjellandsby sitt vannverk (kommunalt vannverk) ligger i underkant av 100 m fra løypa. Også her ligger vei nærmere enn snøskuterløypa.	Overvåking/varsling og generelle advarsler. Løypene vil ikke berøre drikkevannskilder.	Fauske kommune
Friluftsliv	+1	Løypa går gjennom Daja friluftsområde, Kjelvatnet – Callavas friluftsområde og Skihytta – Såki friluftsområde som er kategorisert som svært viktige friluftsområder.	Løypeforslaget har i mange år blitt brukt for hytteeiere med gyldig dispensasjon for kjøring til hytte som tilførselsløype til tidligere turistløype uten at det har skapt nevneverdige problem for	Nordlandsatlas: nordlandsatlas.no

			friluftslivet i området.	
--	--	--	--------------------------	--

Samlet vurdering

Foreslått løype kan starte i Daja, Skihytta og Kjelvasskrysset. Kapasiteten på parkeringsplassene vurderes som tilstrekkelig.

Løypa berører mange reininteresser. Løypa kan stenges hvis reinbeitedistriktet ber om det av hensyn til reindrifta eller ved bar mark.

Løypa er positiv for næringslivet i Sulitjelma. Større mulighet for inntjening i form av bevertning, salg av utstyr/tjenester, guidede turer, service på snøskutere mv.

Løypa er også godt innarbeidet som tilførselsløype i den tidligere forsøksordningen over 15 år, selv om reglene er endret i den nye forskriften for bruk av løypa.

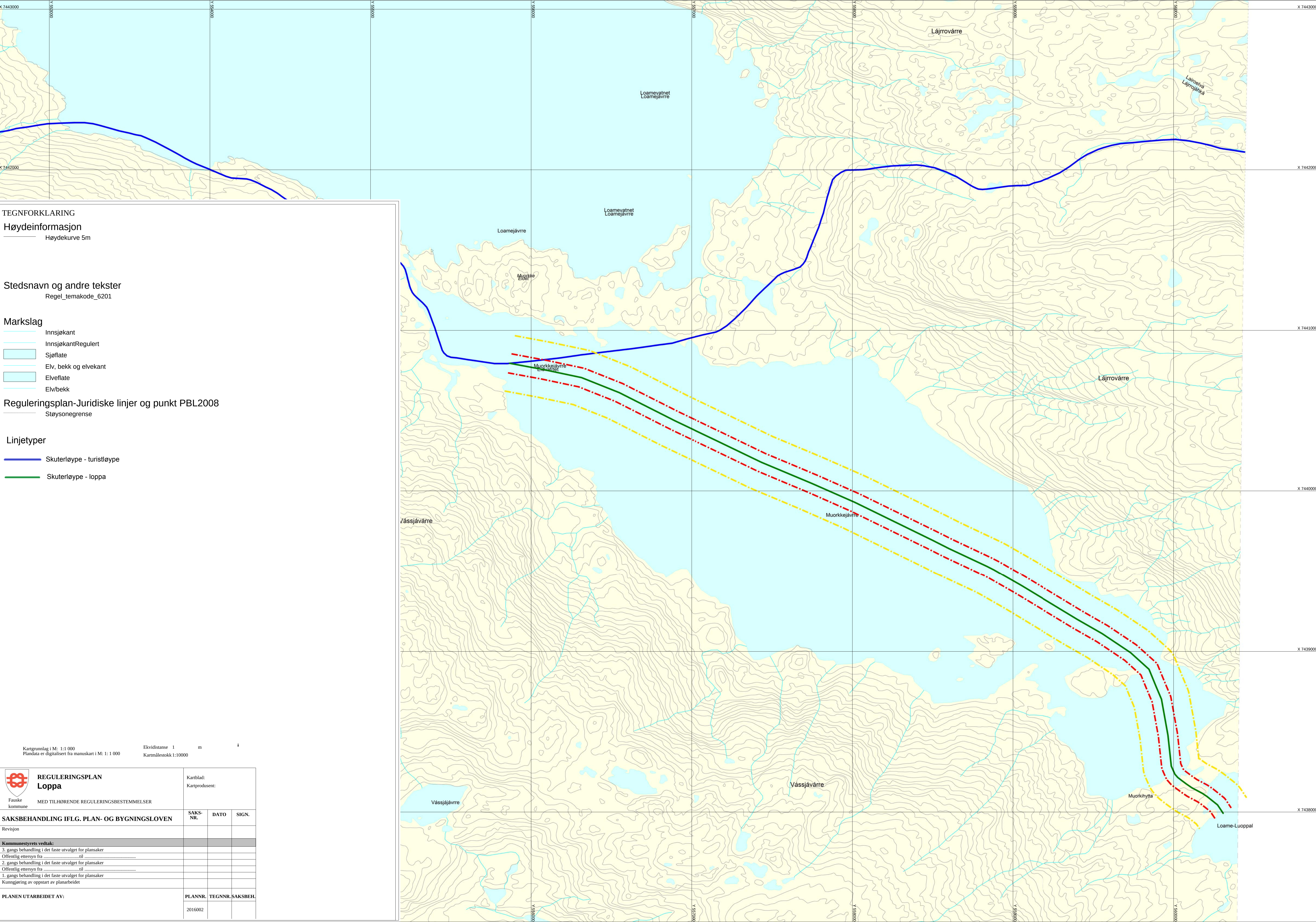
Fra Daja til Skihytta er det foreslått en alternativ trase som ikke er innom Kjelvasskrysset (Rørgata), slik at færre hytter blir berørt. Fartsgrensen i løypa er satt til 20 km/t av hensyn til sikkerhet og støy. En hytte ligger innenfor rød sone og blir tilbudt støyskjerming. Skiltes med privat hytte – Vis hensyn.

Løypa går utpå Kjelvatnet som er et regulert vatn. Avbøtende tiltak er stenging av løypa, overvåking/varsling, skilting og/eller generelle advarsler.

Konklusjon

Etter avbøtende tiltak vurderes konfliktnivået å være akseptabelt. Stenging av løypa i forhold til reindriftsnæringen og usikker is, samt alternativ trase, gjør at de negative konsekvensene blir betydelig redusert.

Skihytta og Kjelvasskrysset er i dag parkering og startpunkt for hytteiere med dispensasjon til å kjøre til hyttene sine.



TEGNFORKLARING

Høydeinformasjon

Høydekurve 5m

Stedsnavn og andre tekster

Regel_temakode_6201

Markslag

Innsjøkant

InnsjøkantRegulert

Sjøflate

Elv, bekk og elvekant

Elveflate

Elv/bekk

Reguleringsplan-Juridiske linjer og punkt PBL2008

Støysonegrense

Linjetyper

Skuterløype - turistløype

Skuterløype - loppa

Fauske kommune

REGULERINGSPLAN

Loppa

MED TILHØRENDE REGULERINGSBESTEMMELSER

Kartblad:

Kartprodusent:

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

SAKS-NR.

DATO

SIGN.

Revisjon

Kommunestyrets vedtak:

3. gangs behandling i det faste utvalget for plansaker

Offentlig ettersyn fratil

2. gangs behandling i det faste utvalget for plansaker

Offentlig ettersyn fratil

1. gangs behandling i det faste utvalget for plansaker

Kunngjøring av oppstart av planarbeidet

PLANEN UTARBEIDET AV:

PLANNR.

TEGNNR.SAKSBEH.

2016002

Konsekvensutredning - Loppaløypa

Under de forskjellige temaene er det foretatt en forenklet konsekvensutredning. Vurdering av konsekvenser er gjort og det er sett på avbøtende tiltak.

Under er det listet opp hvilke tema Fauske kommune vurderer å være mindre relevante for tiltaket:

- Forurensing (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensing av vann og grunn).
- Mulige trusler som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred.
- Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen.
- Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang -og sykkelveinett.
- Barn og unges oppvekstvilkår.
- Kriminalitetsforebygging.
- En beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.
- For planer som kan føre til vesentlig påvirkning av konkurranseforholdene skal konsekvensutredning omfatte vurderinger av dette.

Skala for verdivurdering og konsekvensvurdering:

-3: Store negative konsekvenser
-2: Middels negative konsekvenser
-1: Små negative konsekvenser
0: Ingen negative konsekvenser
+1: Små positive konsekvenser
+2: Middels positive konsekvenser
+3: Store positive konsekvenser

Loppaløypa	
Eksisterende arealbruk: I kommuneplanens arealdel ligger hele trasèen i LNF-A-område. I tillegg berører trasèen reguleringsplan for Mourkivatnet der berørt arealformål er friluftsområde.	Lengde: Ca 6 km
Foreslått formål: Snøskuterløype	Forslagsstiller: Fauske kommune
Beskrivelse: Løypa vil gå fra eksisterende turistløype på Mourkivatnet og frem til riksgrensen på Loppa.	Kartutsnitt: Se vedlagte kart

Tema	Konsekvens (verdi/omfang)	Forklaring	Avbøtende tiltak	Grunnlag
Skredfare	+1	Løypa følger islagt vassdrag og flatt terreng uten hellinger av større grad.		Skredatlas: Skred-atlas.nve.no.

Teknisk infrastruktur, herunder vedlikeholdskostnader	+1	Parkeringsplassen i Daja er stor nok til biler og hengere.		Fauske kommune
Reindriftsnæringen Balvatn Reinbeitedistrikt	0	Løypa går gjennom reinbeiteområde alle årstider. Fra Mourki til Loppa går løypa over islagt vatn. Det går mange trekkleier og flyttleier i området.	Kommunen kan stenge løypa dersom reinbeitedistriktet ber om dette av hensyn til reindrifta.	Nordlandsatlas.
Kulturminner og kulturmiljø inkl. samiske	0	Ved elva mellom Mourkivatnet hvor den renner inn i Låmivatnet, er det en båtstø som ikke er fredet. Id 102261 Løypa ligger ca 80 meter fra båtstøa. Øst for utløpet av elva mellom Mourki og Låmi, på odden, ligger to teltringer som er fredet. Id 94801 Løypa ligger ca 200 meter fra teltringene.		Nordlandsatlas
Naturmangfold – arter/naturtyper	-1	Løypa går gjennom leveområde for jerv og kongeørn. Disse er på rødlista. Det er på sør-vestsiden av Mourki registrert snømyrull, snøsoleie, rabbesiv, jøkelstarv, høyfjellskarse og knoppsildre. Alle disse artene er av nasjonal særlig stor interesse.	Planter er snødekt om vinteren. Løypa stenges ved bar mark.	Fylkesmannen/ Naturbase – MD. Nordlandsatlas
Inngrepsfrie områder	-1	Løypa berører INON områder det meste av traseen.	Løype på snødekt mark, stenges ved bar mark.	Nordlandsatlas
Næringsliv	+3	Erfaring fra forsøksperioden, perioden etter og frem til i dag, viser en positiv innvirkning på næringslivet, spesielt for turistnæringa i Sulitjelma.		Fauske kommune

		Isfiske på Loppa kan bli positivt for næringslivet i form av overnatting, bevertning, guiding etc		
Verneområder/rand-områder	+1	Løypa går på nordøst siden av grensen til Junkerdal-Balvatn Nasjonalpark. Løypa er på det nærmeste ca 2.5 km nordøst for grensa til parken. Løypa ligger slik at grensen til støysoner ikke berører parken.		Fylkesmannen/ Naturbase - MD
Bolig-/hyttefelt	+1	Avstand fra løypa: Den nærmeste og eneste hytta ligger ca 500 m fra løypa i enden av Mourkivatnet. (Turistforeningshytte) Hytten ligger i god avstand fra løypa i forhold til støysoner. Ved Turistløypa på Mourkivatnet (se kartutsnitt) starter løypa og går innover mot Loppavatnet, den følger for det meste islagt vann og stopper ved riksgrensen på selve vannet.		Fauske kommune
Sikkerhet	-1	Store deler av traséen mangler mobildekning	Stenging av løype, overvåking/varsling, skilting og/eller generelle advarsler.	
Støy	0	I hele løypa er fartsgrensen 70 km/t. Det ligger ingen hytter innenfor støysoner. Deler av Lomi – Mourki friluftsområde 372 vil bli påvirket av støy.		Fauske kommune Nordlandsatlas: nordlandsatlas.no
Samfunn (drikkevann)	0	Løypa kommer ikke i konflikt med offentlig drikkevannskilde.		Fauske kommune
Friluftsliv	+1	Løypa går gjennom Lomi – Mourki	Store deler av løypa legges på islagt	Nordlandsatlas: nordlandsatlas.no

		friluftsområde 372 som er kategorisert som svært viktige friluftsområder. Isfiske på Loppa kan bli et positivt tiltak for friluftslivet som også er tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne.	vatn.	
--	--	--	-------	--

Samlet vurdering

Foreslått løype starter på Mourkivatnet og er en avgreining fra Turistløypa. Vatnet er ikke regulert.

Kapasiteten på parkeringsplassen i Daja anses stor nok.

Løypa berører reininteresser. Løypa kan stenges hvis reinbeitedistriktet ber om det av hensyn til reindriften.

Løypa går gjennom leveområde for jerv og kongeørn.

Positivt for næringslivet å kunne tilby flere trasèer og mulighet for isfiske. Kan gi økt etterspørsel på overnatting og bevertning.

Det er ingen hytter i nærheten av Loppa. Vatnet ligger lunt til i terrenget og har potensiale til å bli et attraktivt turmål. Også mulighet for mennesker med nedsatt funksjonsevne til å kunne delta på isfiske.

Loppa er et røyrvatn som trenger kontinuerlig fiske gjennom hele året for å beholde fisk av bra størrelse og kvalitet. Åpning av løype til vatnet kan ha positiv innvirkning på fiskebestanden.

Løypetrasèen berører ingen hytter/fritidsboliger, heller ikke støyemessig. Fartsgrensen settes til 70 km/t.

Løypa går over Mourki deretter overdraget til Loppaisen og videre til riksgrensen. Avbøtende tiltak er stenging av løype, overvåking/varsling, skilting og/eller generelle advarsler.

Konklusjon

Åpning av løype fra eksisterende Turistløype til Loppaisen vurderes som positivt for friluftsliv og isfiske.

Et bredere tilbud av løyper kan gi vekst i både eksisterende og nytt næringsliv.

Løypa ligger utenfor bebygde område og kommer ikke i konflikt i forhold til støy.

Etter avbøtende tiltak vurderes konfliktnivået å være akseptabelt. Løypa kan stenges av hensyn til reindriftnæringa, ved bar mark og usikker is.

Området er i dag preget av snøskuterkjøring i den eksisterende Turistløypa som har fungert fint i over 15 år. Løypa til Loppa er en avgreining fra den eksisterende Turistløypa.

FORSKRIFT FOR KOMMUNALT LØYPENETT FOR SNØSKUTER

FAUSKE KOMMUNE, NORDLAND

Hjemmel: Fastsatt av Fauske kommunestyre xx.xx.xxxx med hjemmel i lov av 10. juni 1977 nr. 82, (motorferdselloven), § 4a, andre ledd og forskrift 15. mai 1988 nr 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, § 4a.

§ 1 Formål

Formålet med denne forskriften er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere og legge til rette for skuterturisme, friluftsliv og næringsutvikling.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gir bestemmelser om bruken av løypenettet for snøskuter i Fauske kommune, herunder kjørefart, kjøretider, åpning, stenging, parkering og rasting.

§ 3 Åpning og stenging av løypenettet

- a) Hele eller deler av løypenettet kan åpnes tidligst 1. desember (under forutsetning av snødekt mark) og stenges senest 5. mai.
- b) Åpning og stenging kunngjøres på kommunens hjemmeside, sosiale media og lokalavis.
- c) Det er kjøreforbud i løypene mellom kl 24:00 og kl 06:00.
- d) Kommunen kan stenge hele eller deler av løypenettet dersom det oppstår forhold som gjør det nødvendig.
- e) Kommunen kan stenge hele- eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta.
- f) Motorferdsel er ikke tillatt i løypene i tidsrommet fra og med 6. mai til og med 30. november.
- g) Løypen(e) kan ikke åpnes før avtalt støyskjerming er gjennomført. Gjelder der støyømfintlige bygg som ligger i rød sone og eier har krevd/ønsket støyskjerm.

§ 4 Bruk av løypenettet

- a) Maksimal hastighet for løypenettet i Fauske kommune er 70 km/t.
- b) Farten skal tilpasses de lokale forhold.
- c) Det skal kjøres med redusert hastighet (inntil 20 km/t) på steder med kort avstand

(< 50 m) mellom løypa og bebyggelse (hus og hytter). Redusert hastighet er skiltet på de aktuelle steder.

- d) Føreren skal stanse før kryssing av vei og har vikeplikt for trafikanter som befinner seg på veien. Maksimal hastighet for kryssing av vei er 20 km/t.
- e) Det er påbudt med hjelm for fører og passasjer.
- f) Ferdsel i løypene skjer på eget ansvar. Den som ferdes på islagt vassdrag har et selvstendig ansvar for selv å påse at isen er trygg.
- g) All ferdsel i løypene skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for mennesker og naturmiljø.
- h) Forøvrig gjelder bestemmelser om kjørefart i forskrift fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven.
- i) Biltilhengere skal parkeres på snøskuterparkeringa i Daja.

§ 5 Skilting og merking

Løypene skal skiltes og merkes i henhold til gjeldende veileder/standard for fysisk sikring av snøskuterløyper. Midlertidige skilt og annen merking skal fjernes ved stenging av løyper.

§ 6 Drift og tilsyn

- a) Kommunen har ansvar for skilting og merking av løypene.
- b) Kommunen kan sette dette ut på anbud etter lov om offentlig innkjøp.
- c) Løypene skal ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen. Kvisting og rydding av trasèer regnes ikke som terrenginngrep.

§ 7 Løypebredde

Kjøring skal bare skje langs den maksimalt brede trasèen for løypene:

- a) Turistløypa: Max 10 m
- b) Loppa: Max 10 m frem til Loppaisen, deretter isens bredde.
- c) Kjelvassløypa: Max 6 m
- d) Nordlysløypa: Max 10 m

§ 8 Parkering og rasting

- a) Det er tillatt å raste og parkere i løypen(e) inntil 30 meter ut fra senter, dersom annet ikke er spesifisert i forskrift og/eller skilting.
- b) Parkert snøskuter skal plasseres slik at den ikke er til hinder eller til fare for annen ferdsel.
- c) Det er bare kjøring i rett linje ut fra løypa som er tillatt ved rasting. Parallellkjøring langs løypa er ikke tillatt.
- d) Maksimal hastighet ved kjøring utenfor løypa i forbindelse med rasting er 20 km/t.
- e) For Loppa er det tillatt med rasting langs løypa og 30 m ut fra ytterkant av løypa.

- f) I Kjelvassløypa er rasting og parkering ikke tillatt, med unntak av parkering ved parkeringsplassen i Kjelvasskrysset.

§ 9 Kjøretillatelse og gebyr

- a) Kommunen kan kreve at det kjøpes kjøretillatelse for kjøring i en eller flere løyper.
- b) Pris for kjøretillatelse reguleres årlig i kommunens gebyrregulativ.
- c) Utsalgssteder for kjøretillatelser kunngjøres samtidig som åpning av løypene.

§ 10 Straffeansvar

Overtredelse av nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag, eller brudd på kommunal forskrift, fører til anmeldelse.

§ 11 Ikrafttreden

- e) Forskriften trer i kraft straks.

Notat av 7. januar 2016 fra Miljødirektoratet.
(Revidert 27. april 2016)

Naturmangfold og planlegging av snøskutertraseer

Kommunene skal ta hensyn til naturmangfold når de skal fastsette løyper for snøskuterkjøring. Dette følger av motorferdselloven § 4a, tredje ledd. Det er en forutsetning at kommunene utreder virkningene løypene vil ha for naturmangfold i influensområdet til snøskuterløypene.

Kunnskapsgrunnlaget og vurdering av virkninger for naturmangfold

For å kunne ta hensyn til naturmangfold er det viktig med et godt kunnskapsgrunnlag som grunnlag for de utredninger og vurderinger kommunene skal foreta. Utredningene bør tilpasses omfanget av løypene og områdene de går gjennom. Utredningen skal ta utgangspunkt i kunnskap som er tilgjengelig. Der slik kunnskap ikke foreligger om viktige forhold må det i nødvendig grad innhentes ny kunnskap. Utredningen bør gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse. Det bør i utredningen redegjøres for undersøkelser eller tiltak som kan iverksettes for å unngå skader eller ulemper for naturmangfold.

Her finner du veiledning som du kan bruke når du skal vurdere følgende spørsmål:

1. Hvordan berøres naturmangfoldet?
2. Hvordan natur kan forstyrres og tas hensyn til?
3. Eksempler på arter som bør tas hensyn til
4. Informasjon om leveområder for arter i offentlige databaser

Naturmangfoldloven

Kommunen skal ta hensyn til naturmangfoldet når de vurderer å etablere snøskuterløyper. Her er naturmangfoldloven viktig, med blant annet disse bestemmelsene:

Forvaltningsmål for arter, § 5

- opprettholde levedyktige bestander i naturlige utbredelsesområder
- ivareta artenes økologiske funksjonsområder

Kunnskapsgrunnlaget, § 8

- beslutninger skal bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger

Føre-var-prinsippet, § 9

- når det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger en beslutning kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet

Økosystemtilnærming og samlet belastning, § 10

- den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for skal vurderes

Hvordan berøres naturmangfoldet?

Det er spesielt større, ville dyr og fugler som kan forstyrres av skuterkjøring på snødekt mark. Slike arter bruker gjerne store områder. Man må derfor vurdere hvor i terrenget skuterløypa skal gå for å ivareta artene på best mulig måte.

Vinterstid er mange arter relativt sårbare grunnet dårlig tilgang på mat og harde værforhold. I tillegg reproducerer mange arter i slutten av skutersesongen. Snøskuterkjøring vil derfor forstyrre dyrelivet mer i sårbare perioder.

Det finnes relativt lite kunnskap om den konkrete effekten snøskuterkjøring har på artenes overlevelse og reproduksjon. Når man skal vurdere snøskutertraser og regler for kjøring, må man derfor ofte legge vekt på føre-var-prinsippet.

Hvordan dyr kan forstyrres og tas hensyn til?

Snøskuterkjøring kan påvirke ville dyr og fugler direkte eller indirekte gjennom

- redusert tid til leting etter og inntak av mat
- forhøyet energikostnad grunnet flukt
- forstyrret eller avbrutt hekking
- unnviker områder der løypa ligger
- fragmentering- og barriereeffekter som reduserer leveområdet til arten

Å ta hensyn til naturmangfold og ville dyr kan gjøres på ulike måter

- Unngå skuterløyper i enkelte områder.
- Kanalisere skuterløyper slik at de forstyrrer minst mulig.
- Begrense tidsrommet snøskuterkjøring er tillatt i sårbare områder.
 - Vær oppmerksom på at vinter- og påskeferie er typiske utfartsperioder som ofte sammenfaller med sårbare perioder for dyr. På senvinteren har dyrene gjerne lite kroppsreserver å tære på, og de gjerne sårbare grunnet reproduksjon på denne tiden av året.

- Påvirke kjøremønsteret.
 - Relativt lav fart skremmer dyr mindre.
 - Jevn hastighet skremmer dyr mindre, rusing og ujevn kjøring kan oppleves mer forstyrrende.
 - Stopping og aktivitet rundt skutere kan være like eller mer forstyrrende enn gjennomkjøring i et område.
- Informasjon og veiledning til allmennheten.

Eksempler på arter som bør tas hensyn til

God planlegging av traseer krever kunnskap om funksjonsområder for vilt og hvordan disse skal tas hensyn til. Tabellen under viser eksempler på funksjonsområder som er relevante å ta hensyn til for et utvalg av arter. Tabellen er veiledende. Det kan finnes andre arter som også er viktige å ta hensyn til. Dette vil variere mellom kommuner.

Artenes status på Rødlista finner du her <http://www.artsportalen.artsdatabanken.no/>.

Art	Funksjonsområde	Sårbar periode	Varsomhetssone i radius
Fjellvåk	Hekkeplass	mars-april	1000 meter
Vepsevåk	Hekkeplass	mars-juni	500 meter
Havørn	Hekkeplass	januar-mai	1000 meter
Kongeørn	Hekkeplass	januar-mai	1500 meter
Fiskeørn	Hekkeplass	mars-juni	1000 meter
Hubro	Hekkeplass	januar-mai	1000 meter
Snøugle	Hekkeplass	januar-juli	2000 meter
Lappugle	Hekkeplass	april-juni	500 meter
Slagugle	Hekkeplass	april-juni	500 meter
Hønsehauk	Hekkeplass	februar-april	500 meter
Sivhauk	Hekkeplass	april-juni	500 meter
Myrhauk	Hekkeplass	april-juni	500 - 1000 meter
Jaktfalk	Hekkeplass	februar-april	1500 meter
Lerkefalk	Hekkeplass		
Vandrefalk	Hekkeplass	februar-april	500 meter
Sædgås	Rasteområde, Hekkeplass	mars-juni	1000 meter
Lappfiskand	Hekkeplass		
Andefugl generelt	Åpent, næringsrikt vann	november-april	500 meter
Storfugl	Spillplass	Mars-April	500 meter
Orrfugl	Spillplass	Mars-April	500 meter
Fjellrev	Yngleplass	mars-juli	300 meter
Bjørn	Hiplass	november-mai	1500 meter
Jerv	Yngleplass	januar-mai	2000 meter
Villrein	Leveområde	november-juni	1000 meter

Tabell 1: Veiledende oversikt over arter det må tas ekstra hensyn til ved planlegging av snøskuterløyper. Tabellen er ikke uttømmende, og behovet vil variere mellom områder. Tabellen er laget med utgangspunkt i



oversikten over arter som bør unntas offentlighet i retningslinjer for håndtering av stedfestet informasjon om biologisk mangfold.

Varsomhetssonen for ulike arter kan vurderes i forhold til terreng, for eksempel kan forstyrrelse oppleves ulikt i tett skog kontra åpent fjell. Formasjoner i terrenget som skiller vilt og skutertrase kan for eksempel legge grunnlag for en kortere varsomhetssone. I områder hvor lyd bærer godt, og hvor skuterkjøring kan observeres på lange avstander, kan kreve en større varsomhetssone. Slike tilpasninger kan variere med art.

Vurder om løypa tilrettelegger for økt menneskelig ferdsel inn i sårbare områder. Dette kan for eksempel være hvis løypa skaper et godt utgangspunkt for en bestemt toppstur hvor turløypa vil gå gjennom hekkeområder for rovfugl eller kalvingsområder for villrein.

Fugler

Fugler kan avbryte hekkingen hvis de blir forstyrret eller hvis næringstilgangen er knapp. Det er derfor viktig å legge skutertraseen utenom hekkeplasser i sårbare perioder fram til ungene har blitt mer robuste for forstyrrelse. Hekketid kan variere mellom arter, mellom ulike områder i Norge og mellom år, og kan derfor avvike noe fra tabellen.

Åpne næringsrike vann som ikke fryser igjen på vinterstid er viktige områder å ta hensyn til for andefugler, det samme gjelder spillplasser for skogsfugl. Kommunen bør også vurdere å ta hensyn til lokalt kjente, og særlig gode leveområder for rype, ved trasevalg.

Rovdyr

For å unngå å forstyrre bjørn i vintersøvn bør skutertrasser legges utenom områder med lokalt kjente bjørnehi. Binner kan føde unger i hiet i januar til februar.

For jerv og fjellrev bør skutertrasser legges utenom hilokaliteter eller yngleplasser. Jerv- og fjellrevhi kan bestå av et omfattende gangsystem. Hvis tisper blir forstyrret, kan hun flytte med seg ungene til et nytt hi, eller i verste fall forlate ungene. Hilokalitetene kan variere noe mellom år, men er for disse to artene svært godt kartlagt i Norge. En oversikt finnes i Rovbasen som Fylkesmannen har tilgang til.

Villrein

Villrein er sårbar for forstyrrelser. Det er et forbudt å etablere løyper i nasjonale villreinområder, jmfør motorferdselloven § 4a, tredje ledd. Kommunen må også vurdere forbud i randområdene til de nasjonale villreinområdene, der ferdsel kan påvirke leveområdet til villrein. Kalvingsområder eller vinterbeiter er spesielt viktige å ta hensyn til.

Kommunene må gjøre tilsvarende vurderinger for de 13 villreinområdene som ikke er utpekt som nasjonale. Disse kan også være svært sårbare for motorferdsel, fordi mange av dem er



små. Miljødirektoratet oppfordrer kommunen til å søke råd hos villreinnemnda eller Fylkesmannen i forbindelse med avgrensningen. Kart som viser leveområder for villrein finnes i [Naturbase](#).

Her finner du informasjon om artene

I utgangspunktet er all tilgjengelig informasjon som finnes hos miljøforvaltningen offentlig. Nøyaktig stedfestet informasjon om sensitive arter er likevel unntatt offentlighet i mange tilfeller, blant annet for å redusere sjansen for faunakriminalitet. Ved planlegging av skuterløyper må kommunen kontakte Fylkesmannen for å få informasjon. Fylkesmannen kan ikke gi ut eksakte lokaliteter for alle arter, men kan informere om områder som må unngås av hensyn til sårbare arter. Fylkesmannen kan kontakte Miljødirektoratet for å sikre at de har et best mulig oppdatert kunnskapsgrunnlag.

Kartlegging av og kunnskap om naturmangfold som ikke er unntatt offentlighet ligger tilgjengelig for alle i [Naturbase](#) og [Artsdatabankens Artskart](#).

Veiledning støy - snøskuterløyper

Kommunenes adgang til å fastsette snøskuterløyper for fornøyleskjøring følger av [lov om motorferdsel i utmark](#) og [forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag](#).

Lov og forskrift setter rammer for hvor slike løyper kan anlegges, hvilke hensyn kommunene skal ta og hvilke kartleggings- og utredningskrav som gjelder. § 4 a, tredje ledd, i motorferdselloven angir en rekke forhold som skal ivaretas:

- Støy og andre ulemper for friluftsliv
- Naturmangfold
- Bolig- og hytteområder
- Landskap
- Kulturminner og kulturmiljø
- Sikkerhet for de som kjører, og andre

Kommunene må være bevisst de konflikter som kan oppstå når løyper for fornøyleskjøring skal fastsettes. For å kunne ta de nødvendige hensyn, og for å kunne foreta avveininger av hvor løypene bør lokaliseres, må kommunene ha et godt kunnskapsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlaget må si noe om virkningene løypene vil gi for de ulike hensyn, herunder konsekvensene av støy.

Miljødirektoratet har med bakgrunn i dette utarbeidet en veileder om støy og fastsetting av snøskuterløyper. Formålet med veilederen er å beskrive hvordan kommunene skal ta hensyn til støy ved fastsetting av snøskuterløyper, for å medvirke til etablering av snøskuterløyper i minst mulig grad medfører støy og ulemper for friluftslivet og for bolig og hytteområder og annen bebyggelse. Veilederen tar utgangspunkt i tilgjengelig informasjon vi har per i dag tilknyttet snøskuterkjøring og støyprosblematikk. Vi gjør oppmerksom på at det kan komme justeringer i veilederen med tanke på grenseverdier, avstander, anbefalte fartsgrenser med mer, når vi får innhentet mer kunnskap om støy og virkningene av støy.

Hvorfor ta hensyn til støy?

Stillhet og ro i bolig- og hytteområder

Det er viktig å ta hensyn til støy fra snøskuterløypene der folk bor og oppholder seg, ved boliger, hytter og annen bebyggelse. Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge i dag. Nesten 1,5 millioner mennesker er utsatt for et gjennomsnittlig utendørs støy nivå over anbefalte grenseverdier ved boligen sin. Støy er et alvorlig helseproblem og bidrar til redusert velvære og mistroivsel. Stress forårsaket av støy kan være en medvirkende årsak til forskjellige helseplager.

Stillhet og ro som kvaliteter for friluftslivet

Det er presisert i forarbeidene til loven at kommunene ved fastsetting av løypene skal ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. I Stortingsmelding nr. 21 (2004-2005) – Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand, har regjeringen definert et strategisk mål om at alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og i naturen for øvrig. Støy er et av våre store gjenværende miljøproblemer. Fred og ro handler både om fravær av plagsom støy og om den positive opplevelsen av stillhet. I samme stortingsmelding er det poengtert at det derfor er viktig både å redusere støyen som omgir oss til daglig og å sikre stille områder for friluftsliv og rekreasjon.

Stillhet og ro er verdsette egenskaper i alle typer friluftsområder, men har særlig betydning i store sammenhengende naturområder der omfanget av inngrep og forstyrrelser generelt er lavt. Det er grunn til å tro at verdien av kvaliteter ved friluftslivet som stillhet, fred og ro vil øke i dagens samfunn. I utmarksområder kan det oppstå konflikter mellom brukergrupper når stillheten forstyrres av støy fra motorferdsel. Støy fra snøskuterløyper kan påvirke store omkringliggende områder, i det de ikke lenger oppleves som stille. Terskelen for hva som oppleves som påtrengende og uønsket er ofte lavere i store utmarksområder enn i by- og tettstedssentrumsnære områder.

Hvordan ta hensyn til støy ved planlegging av løyper?

Hensyn til støyplage i bebygde områder

Klima- og miljødepartementet har utarbeidet en retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1441/2012). Formålet med retningslinjen er å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftslivsområder. Dette gjøres blant annet gjennom å gi anbefalinger for støygrenser ved etablering av nye støykilder, slik at disse lokaliseres og utformes med tanke på å hindre nye støyplager.

Det finnes i dag ingen støygrenser for kilden fornøyleskjøring med snøskuter i egne fastsatte løyper. Opp mot støyømfintlig bebyggelse anbefales det derfor at grenseverdien for kilden motorsportbaner benyttes.

I tabell 1 vises støygrensene fra motorsportbaner opp mot støyømfintlige bygg. Retningslinjen anbefaler at det beregnes støy fra aktuelle kilder og kartfestes en inndeling i to støysoner:

- Rød sone: nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål
- Gul sone: en vurderingssone hvor støyende aktivitet kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold

Tabell 1 – Utdrag fra Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012), hvor det vises støygrenser for motorsport opp mot bygninger med støyømfintlig bruk (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager).

Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Motorsport	L_{den} 45 dB L_{5AF} 60 dB		Aktivitet bør ikke foregå	L_{den} 55 dB L_{5AF} 70 dB		Aktivitet bør ikke foregå

Grenseverdiene er satt med utgangspunkt i opplevd plagegrad. Intensjonen er at grensen for gul og rød sone settes slik at de som eksponeres for støy innenfor en gitt støysoner har den samme gjennomsnittlige plagegraden, uavhengig av hvilken kilde som genererer støyen. Det er imidlertid viktig å påpeke at støyende aktivitet i områder som er tidligere lite støypåvirket og hvor man ikke forventer støy vil for mange oppleves som mer plagsomt enn i områder hvor det er eksisterende støykilder og man er i større grad tilvendt den støyende aktiviteten.

I T-1442/2012 er det ikke differensiert mellom fritidsboliger/hytter og annen støyømfintlig bebyggelse. Det bør imidlertid vurderes i hvert enkelt tilfelle om det bør settes strengere støykrav til den enkelte hytte eller hyttefelt som i dag har et godt lydmiljø. Dette med tanke på at mange oppsøker hytter og fritidsboliger for å kunne oppleve stillhet og ro.

Grenseverdiene i retningslinjen er satt både som ekvivalentnivåer i indikatoren L_{den} og maksnivåer i indikatoren L_{5AF} . Det er rimelig å anta at støybildet i tilknytning til snøskutertraseene vil være preget av gjentakende enkelthendelser. Dette innebærer at det er de enkelte passeringene (av ett eller flere kjøretøy samlet) som vil være utslagsgivende for støyeksponeringen til de berørte, og ikke gjennomsnittet av aktiviteten over perioden. Vi anbefaler av den grunn maksverdiene (L_{5AF}) på støy som indikator, istedenfor ekvivalentnivået.

Beregningene av gul og rød støysone skal beregnes i høyde fire meter over terreng. For mer detaljert beskrivelse av beregningsmetodikk og definisjonen av ekvivalentnivå (L_{den}) og maksnivå (L_{5AF}), se [Veiledning til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, M-128-2014](#).

Hensyn til støy i friluftslivsområder

Støy fra bruk av snøskuter vil for mange oppleves som den største påvirkningen og forstyrrelsen for friluftslivet. Det er derfor viktig at kommunene har god kjennskap til sine friluftslivsområder, og at de søker å unngå å lokalisere snøskutertraseer slik at verdifulle friluftslivsområder og stille områder forsvinner eller reduseres i omfang og kvalitet. Fravær av støy er en forutsetning for at friluftslivsområder skal ha full verdi. Hvilke lydnivåer som oppleves som sjenerende, avhenger av hvilken type område man befinner seg i, og hvilken bruk av området som er ønskelig. Ved etablering av snøskutertraseer bør det derfor synliggjøres i hvilken grad virksomheten vil berøre friluftslivsområder støymessig ved å utarbeide støysonekart for traseene som viser geografisk utbredelse av ulike støy nivå. I naturområder som kommunen definerer som svært viktig eller viktig friluftslivsområde anbefales det at en grenseverdi på 40 dB benyttes (jfr. Tabell 2), da det i disse områdene ofte forventes stillhet og mulighet til å drive med ulike aktiviteter uten å bli forstyrret av menneskeskapt støy.

Kommunene skal ta særskilt hensyn til friluftsliv ved fastsetting av snøskuterløyper, og det er i loven satt som krav at kommunene skal kartlegge og verdsette friluftslivsområdene der løypene planlegges og vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftslivsområder i kommunene. Kommunene skal bruke veilederen [M-98 – 2013 – Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder](#) i denne sammenheng. I forbindelse med planlegging av snøskuterløyper er det tilstrekkelig at [friluftslivsområdene sin verdi for vinterfriluftslivet](#) danner grunnlaget for verdsettingen. For å oppnå gode, helhetlige vurderinger, best mulig resultat og ressursutnyttelse anbefales likevel at kommunene gjennomfører kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder for hele kommunens areal og for både sommer- og vinterfriluftslivet samlet

For kommuner som har kartlagt og verdsatt sine friluftslivsområder etter tidligere DN-håndbok 25 er det to momenter som må tas med i det videre arbeidet:

- Kartleggingen som er gjennomført vil mest sannsynlig gjenspeile områdets verdi basert på både sommer- og vinterbruk, og
- Lydmiljø som verdsettungskriterie er mest sannsynlig ikke vurdert.

Ved bruk av eksisterende kartlegging og verdsetting må kommunene være bevisst dette. Direktoratet anbefaler supplerende kartlegging for å ta hensyn til momentene over.

Kommunen bør vurdere støybelastningen ved etablering av snøskutertraseene opp mot hvilken karakter de berørte områdene og bruken av disse har. Kommunene bør unngå å legge løyper i områder som ifølge kartleggingen blir registrert som svært viktig eller viktig for vinterfriluftslivet. Dersom kommunene ser behov for å legge løyper så tett opp til slike områder at kvaliteten av områdene

forringes, må kommunene synliggjøre hvilke konsekvenser dette vil ha for friluftslivet. I denne sammenheng bør kommunene gjøre rede for hvor stor del av friluftslivsområdet som blir berørt, samt hvilken tilgang kommunens befolkning har på tilsvarende friluftslivsområder.

I tabell 2 har vi tatt utgangspunkt i områdetypene gitt i veilederen M98-2013. Tabellen viser de ulike områdetyper med anbefalt støygrense for områder som er verdsatt som **svært viktig** eller **viktig**.

Tabell 2 - Anbefalt øvre støygrense i viktige friluftslivsområder vist som maksnivåer (L_{5AF})

Type friluftslivsområder	Anbefalt støygrense for områder som er verdsatt som svært viktig eller viktig
• Store turområder med tilrettelegging • Store turområder uten tilrettelegging • Særlige kvalitetsområder • Utfartsområde • Nærturterreng • Leke- og rekreasjonsområde • Grønncorridor • Marka • Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag • Jordbrukslandskap	40 dB Løypene bør legges utenfor områder som er i kategorien <u>svært viktig</u> eller <u>viktig</u> , og med en buffer slik at støy i området ikke overskrider 40 dB
Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane m.v.	Ingen egen anbefalt støygrense for snøskuter. Avstand fra eksisterende støykilde til snøskutertraseen bør ikke overskride 30-50 meter.

Hvordan beregne støyutbredelse - måledata fra snøskutere

Type kjøretøy og bruken av disse er avgjørende for hvor langt lyden brer seg fra traseen.

Når det gjelder type kjøretøy (2 eller 4 takter), samt ulike modeller, vil det naturlig nok være en viss forskjell i hvor mye støy de genererer (støyemisjon). Vi har i grunnlaget for utarbeidelse av tabell 3 brukt tilgjengelig måledata for snøskutere. For hastighetene 20, 40 og 60 km/t har vi basert oss på støymålinger utført av SINTEF mars 2014. Her ble imidlertid bare 4-takstmotorer benyttet i måleforsøket.

For akselerasjon, som i dette tilfellet gjelder akselerasjon i alle hastigheter, har vi basert oss på en rapport fra SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, hvor det ble benyttet både 2-takt og 4-takstmotorer.

Saksbehandling av støy i kommunene

I tabell 3 vises en sjablongløsning som det anbefales at kommunene bruker når de planlegger snøskutertraseer.

Tabell 3 - Sjablongløsning. Viser minste avstand i meter fra senterlinje av snøskutertraseen til ytterkant av støysone.

Avstand i meter fra senterlinje av traseen til ytterkant støysone					
Hastighet		20 km/t	40 km/t	60 km/t	Full akselerasjon
Områdetype	Anbefalt grenseverdi L5AF				
Friluftsområder som er verdsatt som svært viktig eller viktig : • Store turområder med tilrettelegging • Store turområder uten tilrettelegging • Særlige kvalitetsområder • Utfartsområde • Nærturterreng • Leke- og rekreasjonsområde • Grønncorridor • Marka • Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag • Jordbrukslandskap	40	450	800	1 400	2 800
Støynivå mot støyømfintlige bygg (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager)	60 70 (rød sone)	50 20	100 40	150 50	350 100

Avstandene vist i tabell 3 er et anslag, dvs. at nøyaktig støyberegninger vil kunne vise endret støyutbredelse (avstand). Avstandene bør benyttes av kommunene for å finne minsteavstand fra traseen til støyømfintlige bygg og stille områder, hvor en ikke behøver supplerende støyberegninger. Maksimal hastighet for kjøring med snøskuter i terreng er 70 km/t. Miljødirektoratet har i dag ikke støymålinger som viser støyutbredelse for denne hastigheten. Kommunene anbefales derfor å legge anslagene på 60 km/t til grunn i planleggingen. Når det gjelder fritidsboliger bør det vurderes å sette strengere støykrav til den enkelte hytte eller hyttefelt som i dag har et godt lydmiljø.

Fartsbegrensninger kan være tiltak for å redusere rekkevidden av støy, men kommunene må være oppmerksom på at kommunen da har ansvar for å få ut informasjon om slike begrensninger slik at de er kjent blant de som kjører. Når det gjelder etablering av traseen mot støyømfintlige bygg så bør det være et absolutt krav om ikke å etablere løypa nærmere enn de avstandene som fremgår av tabellen for rød støysone. Der tabellen viser avstander over 300 meter bør en være klar over at eksakte beregninger vil gi store variasjoner pga. terrengformasjoner, markdemping, vegetasjon, meteorologiske forhold m.m.

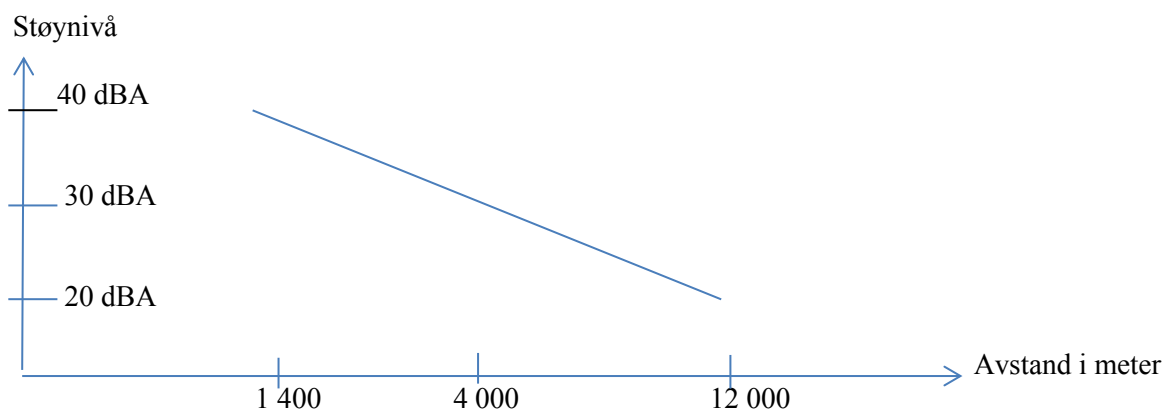
Der snøskutertraseen kommer innenfor anbefalte minsteavstander vist i tabell 3, så bør det utarbeides et støysonekart vist i fire meters høyde. For områder som grenser inn til støyømfintlige bygg så bør det utarbeides en gul og rød støysone. For friluftslivsområdene trengs det bare beregnes en sone (gul sone). I tillegg bør det skrives et kort notat som beskriver støykonsekvensene av løypene. Hvis anbefalte støygrenser overskrides, må dette bemerkes og en omlegging av traseen bør vurderes. Hvis en ikke får til en omlegging bør det settes tidsbegrensning for bruken av løypene, eventuelt om andre støydempende tiltak kan være aktuelle.

Grenseverdiene i tabell 3 er basert på støymålinger utført på enkeltpasseringer av snøskutere. Ved passering av flere snøskutere samtidig vil støynivået øke noe.

Utvalgte friluftslivsområder med godt lydmiljø

Noen av de svært viktige friluftslivsområdene kan ha spesielt gode kvaliteter som kommunen vil ivareta, for eksempel i forhold til et godt lydmiljø. I slike utvalgte områder er det ønskelig at ingen uønsket lyd påvirker områdene. Kommunene må derfor være oppmerksomme på at lyd fra snøskuter vil kunne være hørbar med en grense på L_{5AF} 40 dB. Hvis kommunen vil ta vare på slike områder bør kommunene beregne større avstand fra kilden enn det som er angitt i tabell 3. For å kunne illustrere rekkevidden av hørbar lyd har vi i graf 1 illustrert avstand fra kilden og ned til L_{5AF} 20 dB som tilsier et helt støyfritt område. Beregningene er gjort med hastighet 60 km/t, med hard mark og flatt terreng. Dette er teoretiske beregninger, og de faktiske forholdene vil kunne avvike vesentlig, avhengig av terreng, meteorologi og kilde.

Graf 1



Beregningsmetode for detaljerte støyberegninger

Ved detaljerte støyberegninger så skal nordisk beregningsmetode for industristøy benyttes. Dette er nærmere beskrevet i veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (M-128-2014) kapittel 7.6 og 9.6.

Tilleggsinformasjon - Desibelskalaen

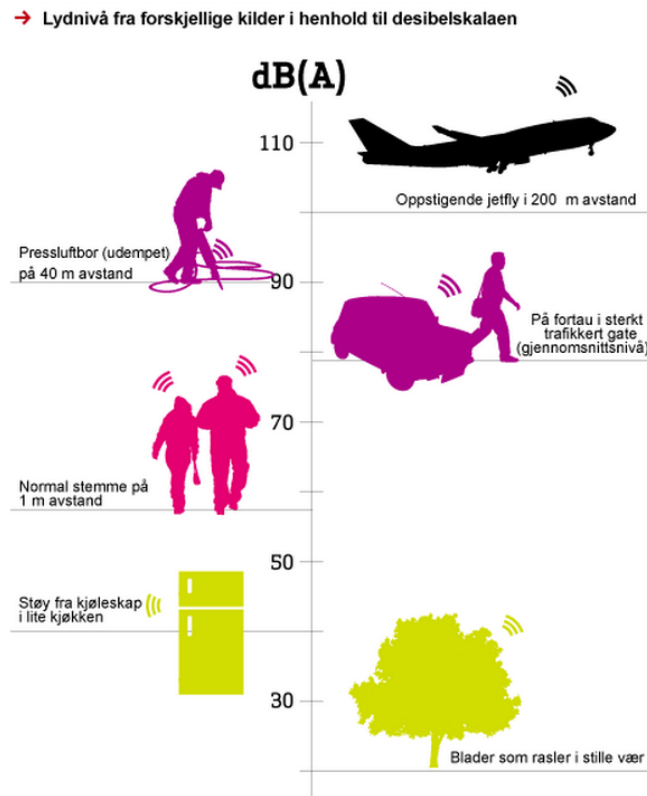
Desibelskalaen er en logaritmisk skala som angir lydstyrke. Den har sitt nullpunkt (0 dB) ved den nedre høreterskelen og toppunkt (140 dB) ved den øvre grensen for lyd.

Desibelskalaen er logaritmisk, derfor gjelder en del spesielle regler:

- Når lydnivået øker med 10 dB, tidobles lyden energien
- En økning på 3 dB er en dobling av lyden energien
- To like lydkilder som summeres gir en økning på 3 dB. Eksempel: 30 dB + 30 dB = 33 dB.

Hvis forskjellen mellom to lydkilder er 10 dB, for eksempel 60 dB og 70 dB, vil disse til sammen gi 70,4 dB. I praksis betyr dette at med mer enn 10 dB forskjell mellom to lydkilder, vil lydnivået være bestemt av den sterkeste kilden.

Figur 1 viser lydnivåer (dB) fra forskjellige aktivitetstyper. Denne figuren er ment å illustrere hvordan de ulike støynivåene oppfattes.



KILDE: Norsk forening mot støy / www.miljostatus.no

Figur 1 - Typiske A-veide lydtryknivåer (i dB) fra forskjellige typer aktiviteter.

Menneskets subjektive oppfatning av lydstyrke følger imidlertid ikke desibelskalaen. Undersøkelser viser at de fleste vil oppfatte en økning i lydnivå på 10 dB som en fordobling. Dette vil imidlertid kunne variere noe med lydens karakter. En endring på 3 dB vil av de fleste oppfattes som merkbar, mens en endring på 5-6 dB vil være tydelig.

RÅDMANNENS FORSLAG TIL: Endringer er skrevet med rødt.

FORSKRIFT FOR KOMMUNALT LØYPENETT FOR SNØSKUTER

FAUSKE KOMMUNE, NORDLAND

Hjemmel: Fastsatt av Fauske kommunestyre xx.xx.xxxx med hjemmel i lov av 10. juni 1977 nr. 82, (motorferdselloven), § 4a, andre ledd og forskrift 15. mai 1988 nr 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, § 4a.

§ 1 Formål

Formålet med denne forskriften er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere og legge til rette for skuterturisme, friluftsliv og næringsutvikling.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gir bestemmelser om bruken av løypenettet for snøskuter i Fauske kommune, herunder kjørefart, kjøretider, åpning, stenging, parkering og rasting.

§ 3 Åpning og stenging av løypenettet

- a) Hele eller deler av løypenettet kan åpnes tidligst 1. desember /**2. januar** (under forutsetning av snødekt mark) og stenges senest 5. mai.
- b) Åpning og stenging kunngjøres på kommunens hjemmeside, sosiale media og lokalavis.
- c) Det er kjøreforbud i løypene mellom kl 24:00 og kl 06:00/**kl 22:00 og kl 07:00**
- d) Kommunen kan stenge hele eller deler av løypenettet dersom det oppstår forhold som gjør det nødvendig.
- e) Kommunen kan (**skal**) stenge hele- eller deler av løypenettet dersom reinbeitedistriktene ber om dette av hensyn til reindrifta.
- f) Motorferdsel er ikke tillatt i løypene i tidsrommet fra og med 6. mai til og med 30. november/**1. januar.**
- g) **Fylkesmannen kan bestemme at forbudet skal gjelde andre tidsrom, for hele kommunen eller særskilte områder, når det anses nødvendig for å ivareta reindrifts- eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta, jfr motorferdsselforskriften § 9 første ledd, andre setning.**

- h) Løypen(e) kan ikke åpnes før avtalt støyskjerming er gjennomført. Gjelder der støyømfintlige bygg som ligger i rød sone og eier har krevd/ønsket støyskjerm.

§ 4 Bruk av løypenettet

- a) Maksimal hastighet for løypenettet i Fauske kommune er 70 km/t/(50 km/t.)
- b) Farten skal tilpasses de lokale forhold.
- c) Det skal kjøres med redusert hastighet (inntil 20 km/t) på steder med kort avstand (< 50 m) mellom løypa og bebyggelse (hus og hytter). Redusert hastighet er skiltet på de aktuelle steder.
- d) Føreren skal stanse før kryssing av vei og har vikeplikt for trafikanter som befinner seg på veien. (Ny setning: I tillegg har fører av snøskuter har alltid vikeplikt for skiløpere/myke trafikanter/annen ferdsel.) Maksimal hastighet for kryssing av vei er 20 km/t.
- e) Det er påbudt med hjelm for fører og passasjer.
- f) Ferdsel i løypene skjer på eget ansvar. Den som ferdes på islagt vassdrag har et selvstendig ansvar for selv å påse at isen er trygg.
- g) All ferdsel i løypene skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for mennesker og naturmiljø.
- h) Forøvrig gjelder bestemmelser om kjørefart i forskrift fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven. (Denne setningen fjernes.)
- i) Biltilhengere skal parkeres på snøskuterparkeringa i Daja.

§ 5 Skilting og merking

Løypene skal skiltes og merkes i henhold til gjeldende veileder/standard for fysisk sikring av snøskuterløyper. Midlertidige skilt og annen merking skal fjernes ved stenging av løyper.

§ 6 Drift og tilsyn

- a) Kommunen har ansvar for skilting og merking av løypene.
- b) Kommunen kan sette dette ut på anbud etter lov om offentlig innkjøp.
- c) Løypene skal ikke kreve terrenginngrep, herunder planering og opparbeiding av terreng i barmarksesongen. Kvisting og rydding av trasèer regnes ikke som terrenginngrep.

§ 7 Løypebredde

Kjøring skal bare skje langs den maksimalt brede trasèen for løypene:

- a) Turistløypa: Max 10 m
- b) Loppa: Max 10 m frem til Loppaisen, deretter isens bredde.
- c) Kjelvassløypa: Max 6 m
- d) Nordlysløypa: Max 10 m Punkt b, c og d) utgår.

Nytt punkt b) Max 6 m for Fjellandsby-løypa (fra snøskuterparkeringen v/Sulitjelma Turistsenter og fram til Sulitjelma Fjellandsby).

§ 8 Parkering og rasting

- a) Det er tillatt å raste og parkere i løypen(e) inntil 30 meter ut fra senter, dersom annet ikke er spesifisert i forskrift og/eller skilting.
- b) Parkert snøskuter skal plasseres slik at den ikke er til hinder eller til fare for annen ferdsel.
- c) Det er bare kjøring i rett linje ut fra løypa som er tillatt ved rasting. Parallellkjøring langs løypa er ikke tillatt.
- d) Maksimal hastighet ved kjøring utenfor løypa i forbindelse med rasting er 20 km/t.
- e) *For Loppa er det tillatt med rasting langs løypa og 30 m ut fra ytterkant av løypa. Punkt e) utgår.*
- f) *I Kjelvassløypa er rasting og parkering ikke tillatt, med unntak av parkering ved parkeringsplassen i Kjelvasskrysset. Punkt f) utgår.*

Nytt punkt e) I Fjellandsby-løypa (fra snøskuterparkeringen til Sulitjelma Fjellandsby) er rasting ikke tillatt.

§ 9 Kjøretillatelse og gebyr

- a) Kommunen kan kreve at det kjøpes kjøretillatelse for kjøring i en eller flere løyper.
- b) Pris for kjøretillatelse reguleres årlig i kommunens gebyrregulativ.
- c) Utsalgsteder for kjøretillatelser kunngjøres samtidig som åpning av løypene.

§ 10 Straffansvar

Overtredelse av nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag, eller brudd på kommunal forskrift, fører til anmeldelse.

§ 11 Ikrafttreden

- e) Forskriften trer i kraft straks.

FAUSKE KOMMUNE

SAKSPAPIR

		JournalpostID: 17/2500	
		Arkiv sakID.: 17/526	Saksbehandler: Lise Gunn Hansen
Sak nr.		Dato	
028/17	Plan- og utviklingsutvalg	21.02.2017	

Fauskeidet elgvald - Søknad om scooterløyve i forbindelse med elgtelling

Rådmannens forslag til vedtak:

Med hjemmel i nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 gis følgende tillatelse:

Fauskeidet elgvald, gis tillatelse for bruk av snøskuter i forbindelse med elgtelling **1 gang pr år med inntil 12 snøscootere pr gang**, gjennomført i tidsrommet **1. mars 2017 – 1. april 2019**.

Det settes følgende vilkår for tillatelsen:

- Grunneierne må ha gitt samtykke før motorferdselen kan finne sted.
- Det lages plan over hvordan elgtellingen skal foregå, og traseer for kjøring med snøskuter skal tegnes inn på kart. Planen skal godkjennes av Rådmannen før iverksetting og medbringes ved kjøring.
- All ferdsel skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker.

Vedlegg:

10.02.2017

Fauskeidet elgvald - Søknad om scooterløyve i forbindelse med elgtelling

1339112

Sammendrag:

Fauskeidet elgvald søker om tillatelse for bruk av snøskuter i forbindelse med elgtelling. Valdet består av 6 jaktfelt som hver har behov til å bruke inntil 2 snøskutere hver ifbm tellingen.

Saksopplysninger:

Det søkes om dispensasjon fra forskrift om motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag § 6 for bruk av snøskuter i forbindelse med elgtelling. Tellingene skjer i samarbeid med viltforvaltningen i kommunen. For å kunne ta mest mulig riktige beslutninger i elgforvaltningen i kommunen er en avhengig av å ha så mange data som mulig tilgjengelige. I tillegg til Sett Elg opplysninger (gitt av jegerne under jakta), observasjoner gjennom året, meldinger om skader etc. er det også viktig å reise ut i felten for å foreta telling av vinterbeitende elg. Tellingene skal foregå en helg, samtidig for alle 6 jaktfeltene, 2 stk snøskutere i hvert felt.

Fauskeidet elgvald er et stort vald som omfatter fra Kvitblik/Rødås i nord/øst til Øynes/Klungset i sør/vest med tildeles kupert og vanskelig terreng.

Dersom det skal kjøres i vernede områder, må det søkes Fylkesmannen i Nordland om tillatelse.

Søker opplyser at grunneieres tillatelse vil bli innhentet. Dette må dokumenteres før kjøring kan finne sted.

Saksbehandlers vurdering:

Kommunen anser det som viktig å ha så mye data som mulig tilgjengelig for at jaktrettshaverne og kommunen kan ta de rette beslutningene når det gjelder forvaltningen av elgstammen i kommunen. Det er derfor viktig å reise ut og foreta en telling av elgstammen. Elgtelling over flere år vil kunne gi et godt bilde på utviklingen av beite og elgbestanden i området. Dette er med å danne grunnlag for fastsetting av bl.a. minstearealet for felling av elg og for utarbeidelse av kommunale målsettinger. Elgtelling bør gjøres med jevne mellomrom. Dette er viktig å få utført for elgforvaltningen i kommunen, og på sikt ønsker en å få utført tellinger i hele kommunen. Det er derfor foreslått at Fauskeidet Elgvald innvilges dispensasjon for 3 sesonger.

Kunnskapsgrunnlaget, etter Naturmangfoldlovens § 8 vurderes som godt nok. Søk i natur- og artsdatabaser samt kommunens kjennskap til området gir ikke grunn til å tro at det fins arter eller naturtyper som det må tas spesielt hensyn til i den aktuelle perioden. Etter § 9 og Føre-var-prinsippet så vil kommunen påse at motorferdselen utføres så aktsomt og hensynsfullt som mulig for å unngå eventuelle skader og ulemper. Lovens §§ 10 og 11 anses ikke relevant for utredning. § 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder anses som oppfylt da bruk av snøscooter på vinterstid med snødekke ikke vil påføre naturen skader.

Geir Mikkelsen
rådmann

Til

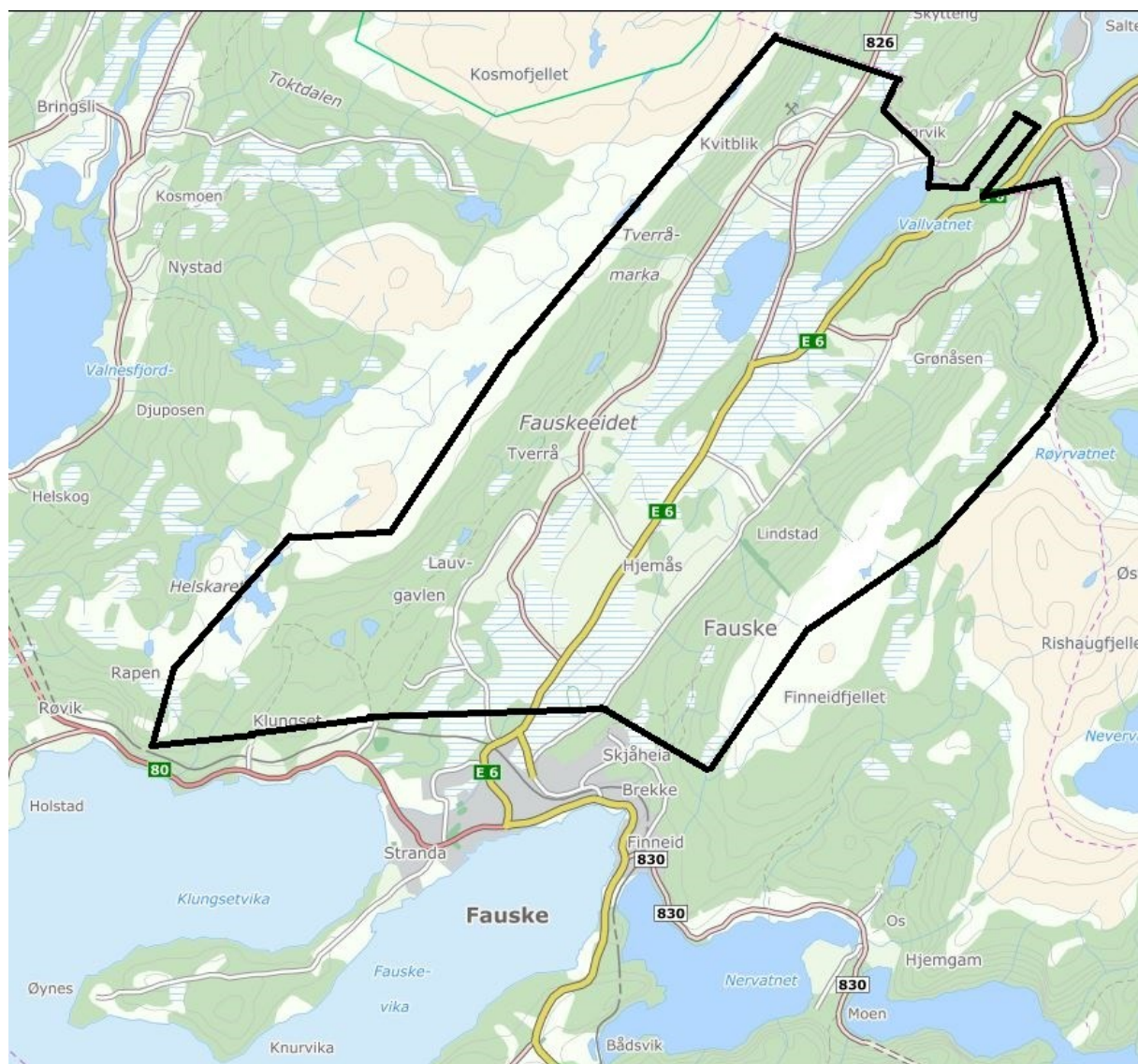
Fauske Kommune.

Lisegunn Hansen

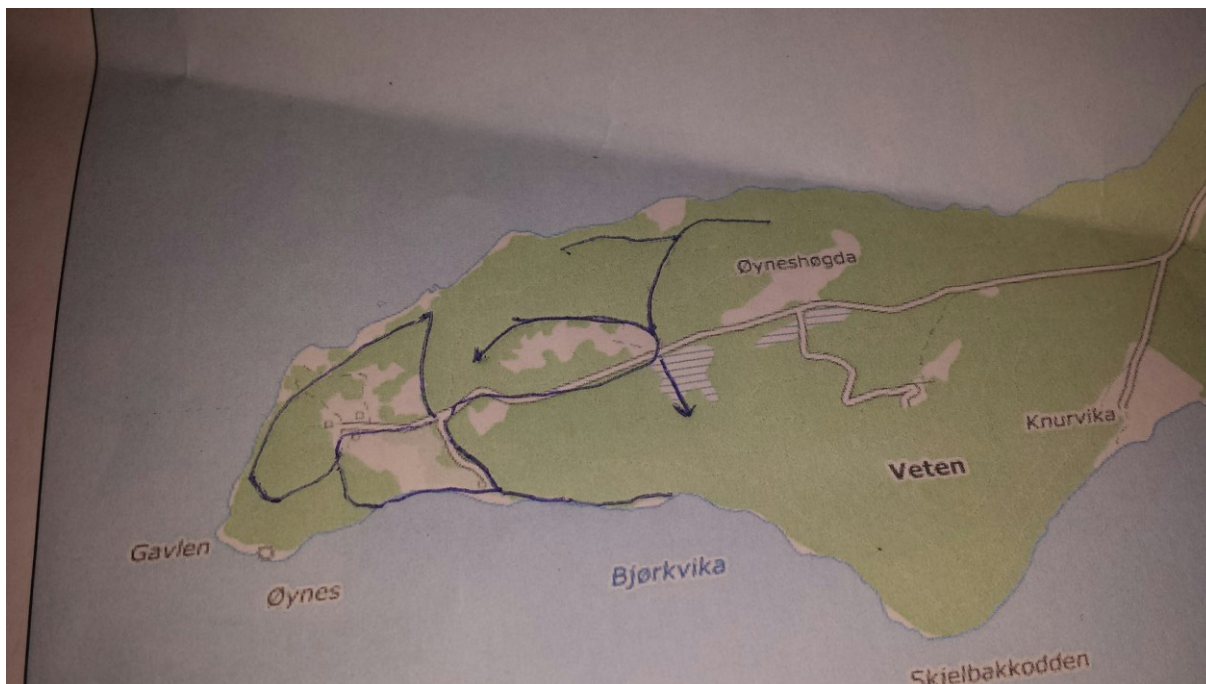
Søknad om bruk av snøscooter til telling av elg mars 2017.

Fauskeidet elgvald vil med dette søke om tillatelse for bruk av snøscooter i forbindelse med elgtelling fra 4 mars til og med 26 mars 2017 i Fauskeidet. Valdet består av 6 jaktfelt som hver har behov til å bruke inntil 2 snøscootere hver i forbindelse med tellingen. Max 12 scootere.

Kart som viser område for kjøring i Fauskeidet. Øynes i eget kart



Øynes: Tegnet trase hvor det er tenkt kjørt.



Formålet med tellingen er og få en oversikt over hvor mange vinterbeitene dyr vi har. Tellingene vil bli utført i hele Fauske kommune samme helg for å få ett godt bilde. Resultatet av tellingen vil bli brukt i arbeidet med forvaltning i valdene.

Selve tellingen blir lagt til en helg der vi håper på klar vær slik at det blir sikt opp fra dalsidene og ned i dalen.

Når det gjelder tillatelse fra grunneiere så vil dette være ordnet før kjøring starter.

Det vil være behov for å kunne kjøre før selve tellingen for å finne de rette postene som gir best oversikt. Det vil også være behov for og trekke løype opp dalsidene i forkant da terrenget er utfordrene.

06.02.2017

Fauskeidet Elgvald

Terje Aanensen