



forum for  
natur og  
friluftsliv  
nordland

Fauske 17. april 2017

Fauske kommune,  
Pb. 93, 8201 Fauske  
postmottak@fauske.kommune.no

## **Klage på kommunestyrets vedtak i sak 014/17 Forslag til forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune**

*Forum for Natur og Friluftsliv i Nordland (FNF Nordland) er et nettverk for 14 natur- og friluftslivsorganisasjoner i Nordland, med til sammen over 22 000 medlemskap. FNF Nordland arbeider for å sette friluftslivet og dets behov på dagsorden og øke bevisstheten om helse og livskvalitet samt viktigheten av å ta vare på naturen og miljøet rundt oss. FNF Nordland arbeider også for å sikre arealer for et aktivt friluftsliv. De frivillige natur- og friluftslivsorganisasjonene er med sin demokratiske styreform og åpne medlemsadgang et talerør for de store grupper av allemannsrettighetshavere i norsk utmark.*

### **Naturvernforbundet i Salten, Turistforeningene i Nordland og Norsk Ornitologisk Forening avd. Nordland har sluttet seg til denne klagen.**

Kommunestyret har i sak 014/17 den 23.03.2017 fattet vedtak om forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter i Fauske kommune. FNF ble orientert om vedtaket av Fauske kommune per e-post den 31.3.2017. Forskriften omfatter løypene «Kjelvassløypa» med avgreining til Sulitjelma fjellandsby og «Turistløypa». Det forelå også forslag om «Nordlysløypa» «Loppaløypa» og «Rørgata», men det kom frem av innkomne høringsinnspill at det ikke finnes hjemmel til å vedta disse.

FNF Nordland (FNF) påklager med dette kommunestyrets vedtak. FNF mener Kjelvassløypa ikke kan tillates og i det påfølgende begrunnes vår klage.

### **Bakgrunn**

Stortingets vedtak om endring i motorferdselloven og departementets endringer av nasjonal forskrift gir kommunene myndighet til å fastsette løyper for fornøyleskjøring med snøskuter, jf. § 4a i motorferdselloven og § 4 a i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

I proposisjonen og i merknadene til forskriftens § 4a heter det blant annet at hensynet til friluftslivet står i en særstilling og at kommunen skal ta hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen plikter også å ta hensyn til bolig- og hytteområder ut i fra hensyn til støy, sikkerhet og forstyrrelser. Alle hensyn som kommunen forpliktes å ta er angitt i § 4a tredje ledd i loven og § 4 a femte ledd i forskriften.

I kommunestyrets vedtak legges det stor vekt på egen erfaring fra forsøksperioden og at «*løypene ikke har skapt nevneverdige problem for friluftslivet i området*». Men erfaringer fra forsøksordningen viste at støy- og trafikkbelastningen økte som følge av lovlig og ulovlig kjøring ([Østdahl, T. & Skår, M. 2005](#)). Omfanget av motorferdsel i utmark er etter det vi kjenner til ikke kartlagt i Fauske kommune etter 2005. FNF har imidlertid gjennom årene mottatt flere klager på skutertrafikken i området og det er etter vår oppfatning blitt mer skuterkjøring gjennom forsøksperioden. Det skyldes at det har vært tillatt å sette seg på skuteren på hytta og kjøre til Daja. Samtidig som at altfor mange med hytter nærmere veien enn 2,5 km har fått kjøre fritt til hytta.

Etter ny motorferdsellov og nasjonal forskrift kan det ikke lenger tillates en videreføring av praksisen og reglene som omfattet Turistløypa og Tilførselsløypa. Nå må snøskuterkjøring foregå i faste angitte traseer, åpen for allmennheten. Kjøring fra hyttene og inn på løypene kan ikke lenger tillates. Kommunen kan heller ikke gi dispensasjon for kjøring fra hytter til løypene. Det er kun transport av bagasje og utstyr til hytter over 2,5 km fra nærmeste brøytet vei som kommunen kan gi tillatelse til.

Når det etableres ei skuterløype for fornøyleskjøring som er åpen for alle, må det forventes en økning i trafikk, støy og forstyrrelser. Skuterløyper gjennom hyttefelt vil være i strid med lovens intensjon og anbefalinger fra departementet.

I kommunestyrets vedtak står det at Kjelvassløypa *ikke* vil være en attraktiv løype for allmennheten. Den vil begrense seg til hytteeiere og være en tilførselsløype til næringslivet i Daja og løypenettet som starter her. Videre pekes det på at nedsatt hastighet og forbud mot rasting begrenser bruken av løypa. Det er satt 20 km/t på denne løypa for å ta hensyn til støy og friluftsliv. Dessuten skal tilreisende parkere hengere i Daja.

Kommunestyret vedtak tolkes dit at mål- og brukergruppen skal være hytteeiere som har fått dispensasjon for å kjøre bagasje til og fra sine hytter utover 2,5 km, og som parkerer

snøskuterne ved Kjelvasskrysset og skihytta. Kjelvassløypa skal ha sitt utgangspunkt eller start fra parkeringsplassene ved skihytta og Kjelvasskrysset. Det er også for å unngå at parkeringsplassene fylles opp med tilhengere. Det skal være slik at hytteeiere skal slippe å ta scooteren på hengeren og kjøre bil til Daja for å kunne benytte løypenettet, for så å laste scooteren på hengeren igjen og kjøre bil til skihytta eller Kjelvasskrysset, parkere hengeren der og kjøre scooter til hytta på dispensasjon.

FNF mener Kjelvassløypa har negative støypåvirkning på hyttebebyggelse og at hensynsplikten overfor støypåvirkning ikke blir ivaretatt. Det oppfattes som uklart om avbøtende tiltak vil fungere etter hensikt. I tillegg er vi i tvil om regelverket vil følges og at det blir mye ulovlig kjøring fra hyttene og til løypa slik praksisen var i forsøksperioden. Videre står det i vedtaket at *uten* denne løypa vil omkringliggende hytter ved parkeringsplassene og langs veien bli utsatt for økt støy, samt større utslipp og konflikter for friluftsliv og parkeringsmuligheter og trafikksikkerhet. FNF finner det merkelig å vedta ei skuterløype for fornøyleskjøring gjennom et hytteområde og nærmest parallelt med veien, med intensjon om å få mindre trafikk på veien. Det er ikke utredet noe 0-alternativ som beskriver sannsynlig konsekvenser dersom løypa ikke realiseres, og som kan underbygge dette.

### **Hensynet overfor fritidsboliger og støy**

Det finnes i dag ingen støygrenser for kilden fornøyleskjøring med snøskuter i fastsatte løyper. Opp mot støyømfintlig bebyggelse anbefales det derfor at grenseverdien for kilden motorsportbaner benyttes. I Departementets retningslinjer for behandling av støy som legges til grunn, er:

- 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

Løypa fra Daja til Skihytta vil ifølge kommunens utredning innebære at én hytte blir liggende i rød sone og åtte hytter i gul sone. Mange hytter blir derfor liggende innenfor influensområdet. Rådmannen anbefalte at Kjelvassløypa ikke opprettes på bakgrunn av støy og ulemper for hytteeiere i området som ligger innenfor rød og gul sone og i det øvrige influensområde.

Avbøtende tiltak er redusert hastighet (20 km/t), skilting, restriksjon for rasting, tilbud om støyskjerming og kjøreforbud mellom kl. 23:00-07:00. Hvorvidt 20 km/t er realistisk å håndheve gjennom hele løypa er usikkert. Fylkesmannen har tidligere påpekt at flere høringsuttalelser tilsa at det ikke er mulig å gjennomføre tur med kjelke og last i løypa og holde maksimalt 20 km/t. Og i tilfeller hvor det kjøres i høyere hastigheter vil støysonen og støybelastningen overfor hyttebebyggelse øke. Når det gjelder tilbud om støyskjerming er det uvisst hvordan dette skal utføres i praksis.

FNF kan ikke se at de nevnte avbøtende tiltak vil ha tilstrekkelig effekt for å ivareta hensynplikten kommunen er satt til å ivareta etter lov og forskrift.

### **Hensynet til friluftsliv og naturmangfold**

I kommunens utredning for Tilførselsløypa i 2016 var konsekvensene satt til -3 stor negativ for friluftsliv. For Kjelvassløypa, som berører samme området som Tilførselsløypa, er konsekvensene nå justert til +1 små positiv. Det er altså foretatt en betydelig justering i konsekvensvurderingen uten at det blir gjort rede for. Her er det all grunn til å spørre om hvorfor løypeforslaget skal en positiv konsekvens for friluftslivet. FNF er uenig i denne vurderingen og mener beslutningsgrunnlaget ikke er tilstrekkelig som det forutsettes etter loven.

Når det gjelder konsekvensutredningen for naturmangfold gir den et dårlig bilde på konsekvensene av løypeforslagene. 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. 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.

For å kunne ta de nødvendige hensyn må det foreligge et godt kunnskapsgrunnlag før et vedtak kan fattes. Å vise til tilgjengelig informasjon i naturbase er ikke tilstrekkelig. Kommunen har redegjort for naturverdiene, men har i liten grad vurdert effektene på naturmangfoldet. Det henvises i den sammenheng til naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (§§ 8-12).

## **Forskriftens formålparagraf (§ 1)**

Formålparagrafen (§ 1) i forskrift for kommunalt løypenett for snøskuter Fauske kommune, Nordland, lyder følgende: *«Formålet med denne forskriften er ut i fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere og legge til rette for skuterturisme, friluftsliv og næringsutvikling.»* FNF mener at friluftsliv må ut av forskriften, fordi dette er i strid med lovens intensjon og nasjonal friluftslivspolitik. Kommunen har hjemmel til å fastsette løyper for *fornøyleskjøring 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.»*

I vedtaket vises det til at det er mange friluftslivstilbud og tilrettelegginger i Sulitjelma og at friluftsliv derfor blir ivaretatt. Dette betyr jo at det også i vedtaket gjøres et skille mellom friluftsliv og snøskuterkjøring.

FNF finner ingen begrunnelse for at friluftsliv skal omfattes av selve formålet. Friluftsliv må tas ut av formålparagrafen.

## **Konklusjon**

- FNF mener at det ikke kan etableres snøskuterløyper for fornøyleskjøring i hyttefeltet, jf. hensynsplikten overfor hytte- og boligområder.
- Beslutningsgrunnlaget er ikke tilstrekkelig.  
Kjelvassløypa er i konsekvensutredning gitt en positiv konsekvens (+1) for friluftslivet. FNF finner ingen grunn til dette. Kommunestyret har derfor fattet vedtak basert på en feil vurdering i konsekvensutredningen.

Dette omfatter også for naturmangfold. Å bare vise til tilgjengelig informasjon i naturbase gir ikke et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

- FNF kan ikke se at de nevnte avbøtende tiltak for hyttebebyggelse, støy og friluftsliv vil ha ønsket effekt i forhold til hensynene kommunen skal ta.
- Det kan ikke vedtas en forskrift som har friluftsliv i formålsparagrafen. Motorisert ferdsel faller ikke under friluftslivsbegrepet. Det vises til samtlige Stortingsmeldinger og fagkunnskap om friluftsliv.

For FNF Nordland

Erling Solvang

Styreleder

Gisle Sæterhaug

Daglig leder

Kopi (per e-post) til:

Fylkesmannen i Nordland v/ Miljø og Reindrift

Nordland fylkeskommune v/ Plan og miljø

Norsk Friluftsliv